

ISWAHYUDI

Oleh:

Drs. Mardanas Safwan



Direktorat
Budayaan

98

DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
DIREKTORAT SEJARAH DAN NILAI TRADISIONAL
PROYEK INVENTARISASI DAN DOKUMENTASI SEJARAH NASIONAL
1982/1983

**MILIK DEP P dan K
TIDAK DIPERDAGANGKAN**

I S W A H Y U D I

Oleh :

Drs. Mardanas Safwan

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
DIREKTORAT SEJARAH DAN NILAI TRADISIONAL
PROYEK INVENTARISASI DAN DOKUMENTASI
SEJARAH NASIONAL
1982 / 1983**

Penyunting :

1. Drs. R.Z. Leirissa MA
2. Drs. Suwadji Sjafei

DAFTAR ISI

Halaman

SAMBUTAN

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

PENDAHULUAN	1
BAB I : Riwayat Hidup Iswahyudi	4
1. Timbulnya golongan terpelajar Bangsa Indonesia	4
2. Riwayat Hidup Iswahyudi	14
BAB II : PERJUANGAN ISWAHYUDI DALAM AURI ...	20
1. Memasuki Angkatan Udara	20
2. Gugurnya Iswahyudi	25
BAB III : PEMINDAHAN KERANGKA JENAZAH ISWAHYUDI	34
BAB IV. : PENUTUP	39
Lampiran-lampiran	41
Daftar Sumber	70

SAMBUTAN
DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN

Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional (IDSN) yang berada pada Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan telah berhasil menerbitkan seri buku biografi dan kesejarahan.

Saya menyambut dengan gembira hasil penerbitan tersebut.

Buku-buku tersebut dapat diselesaikan berkat adanya kerjasama antara para penulis dengan tenaga-tenaga di dalam Proyek. Karena baru merupakan langkah pertama, maka dalam buku-buku hasil Proyek IDSN itu masih terdapat kelemahan dan kekurangan. Diharapkan hal itu dapat disempurnakan pada masa yang mendatang.

Usaha penulisan buku-buku kesejarahan wajib kita tingkatkan mengingat perlunya kita untuk senantiasa memupuk, memperkaya dan memberi corak pada kebudayaan nasional dengan tetap memelihara dan membina tradisi dan peninggalan sejarah yang mempunyai nilai perjuangan bangsa, kebanggaan serta kemanfaatan nasional.

Saya mengharapkan dengan terbitnya buku-buku ini dapat ditambah sarana penelitian dan kepustakaan yang diperlukan untuk membangun bangsa dan negara, khususnya pembangunan kebudayaan.

Akhirnya saya mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penerbitan ini.

Jakarta, Agustus 1982.

Direktur Jenderal Kebudayaan



Prof. Dr. Haryati Soebadio

NIP. 130119123

KATA PENGANTAR

Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional merupakan salah satu proyek dalam lingkungan Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan yang antara lain mengerjakan penulisan biografi Tokoh Nasional.

Adapun pengertian Tokoh Nasional dalam naskah ini ialah seseorang yang telah berjasa/berprestasi di dalam meningkatkan dan mengembangkan pendidikan, pengabdian, ilmu pengetahuan, keolahragaan dan seni budaya nasional di Indonesia, sesuai surat keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 23 tahun 1976 tentang Hadiah Seni, Ilmu Pengetahuan, Pendidikan, Pengabdian dan Olahraga.

Dasar pemikiran penulisan biografi Tokoh Nasional ini ialah, bahwa arah pembangunan nasional dilaksanakan di dalam rangka pembangunan manusia Indonesia seutuhnya dan pembangunan masyarakat Indonesia seluruhnya. Pembangunan nasional tidak hanya mengejar kemajuan lahiriah, melainkan juga mengejar kepuasan batiniah, dengan membina keselarasan dan keseimbangan antara keduanya.

Tujuan penulisan ini khususnya juga untuk merangsang dan membina pembangunan nasional budaya yang bertujuan menimbulkan perubahan-perubahan yang membina serta meningkatkan mutu kehidupan yang bernilai tinggi berdasarkan Pancasila, dan membina serta memperkuat rasa harga diri, kebanggaan nasional dan kepribadian bangsa.

Jakarta, Agustus 1982

Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi
Sejarah Nasional

P E N D A H U L U A N

Proklamasi kemerdekaan Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945 bukanlah suatu kejadian sejarah yang berdiri sendiri. Kejadian itu merupakan rentetan kejadian 20 Mei 1908 kemudian dilanjutkan pada tanggal 28 Oktober 1928 dan mencapai puncaknya pada tanggal 17 Agustus 1945 di mana kemerdekaan Indonesia diproklamlirkan ke seluruh pelosok Indonesia dan seluruh penjuru dunia.

Mulai tahun 1908 pemuda Indonesia telah mempersiapkan diri untuk tampil ke depan melepaskan diri dari belenggu penjajahan. Caranya bukan dengan kekuatan senjata tapi dengan menyusun organisasi secara teratur untuk mencapai kemerdekaan itu. Mereka memasuki sarana pendidikan modern yang diadakan oleh pemerintah kolonial. Tetapi hanya sebahagian kecil dari pemuda Indonesia yang mempunyai kesempatan untuk memasuki sekolah-sekolah. Salah seorang dari mereka itu adalah Iswahyudi, yang sampai saat terakhir pemerintahan Hindia Belanda masih mengikuti sekolah penerbangan di Kalijati. Sesudah Belanda menyerah ia dibawa oleh pemerintah Hindia Belanda mengungsi ke Australia, dan sesampai di Australia dapat kembali ke Indonesia dengan cara menyelundup. Sesampai di Indonesia Iswahyudi dapat ditawan oleh pemerintah militer Jepang, sampai saat-saat terakhir pendudukan Jepang di Indonesia.

Sesudah Indonesia memproklamlirkan kemerdekaannya, Iswahyudi langsung menerjunkan dirinya ke dalam kancah perjuangan dengan memasuki Angkatan Udara Republik Indonesia (AURI). Pada saat tenaganya masih dibutuhkan oleh negara Iswahyudi gugur dalam melaksanakan tugas dalam missinya ke luar negeri pada tanggal 14 Desember 1947. Dalam membicarakan riwayat hidup dan perjuangan Iswahyudi, maka dibagi atas beberapa bab.

1. Dalam Bab I dibicarakan timbulnya golongan terpelajar bangsa Indonesia yang memelopori pergerakan nasional Indonesia untuk mencapai kemerdekaan. Salah seorang dari golongan terpelajar itu adalah Iswahyudi. Kemudian juga diuraikan riwayat hidup Iswahyudi, yang dilahirkan pada tanggal 15 Juli 1918 di Surabaya dari keluarga yang cukup berada. Itulah sebabnya ia dapat memasuki sekolah HIS dan MULO di Surabaya berdasarkan status dan kedudukan orang tuanya. Pendidikan AMS di Malang hanya diikuti selama 1 tahun dan kemudian Iswahyudi memasuki Sekolah Dokter (NIAS) Di Surabaya. Sekolah Dokter ini juga diikuti sampai tingkat III, untuk kemudian Iswahyudi memasuki Sekolah Penerbangan di Kalijati Jawa Barat.

Iswahyudi memasuki jenjang perkawinan pada tanggal 27 Maret 1944 dengan seorang gadis yang bernama Suwarti. Selama 3½ tahun mereka berumah tangga, penuh kenang-kenangan manis walaupun mereka hidup dalam suasana perang.

2. Dalam Bab II dibicarakan perjuangan Iswahyudi pada zaman pendudukan Jepang. Pendudukan Jepang yang berlangsung selama 3½ tahun di Indonesia, menimbulkan kesengsaraan bagi rakyat Indonesia, di samping hal-hal yang menguntungkan seperti dilatihnya rakyat Indonesia dalam bidang kemiliteran. Iswahyudi pada masa permulaan pendudukan Jepang bersama kadet Indonesia lainnya dibawa menyingkir oleh pemerintah Hindia Belanda ke Australia. Pada tahun 1943 Iswahyudi berhasil lolos kembali ke Indonesia dengan mempergunakan perahu karet. Sesampai di Indonesia Iswahyudi berhasil ditangkap oleh pemerintah militer Jepang, dan kemudian dipekerjakan di kantor Kotapraja Surabaya. Selanjutnya dibicarakan perjuangan Iswahyudi pada zaman revolusi. Proklamasi kemerdekaan Indonesia yang dicetuskan pada tanggal 17 Agustus 1945 kemudian harus dipertahankan dari rongrongan kekuatan asing.

Untuk mempertahankan kemerdekaan para pemuda tampil ke depan untuk berjuang dan salah seorang dari pemuda itu adalah Iswahyudi. Pada permulaan revolusi Iswahyudi telah terjun kegelanggang perjuangan, di mana ia pernah memimpin penurunan bendera Jepang di Jawatan Kereta Api Surabaya.

3. Dalam Bab III dibicarakan perjuangan Iswahyudi dalam Angkatan Udara Republik Indonesia (AURI), sesuai dengan bidang pendidikan yang pernah diperolehnya di Indonesia maupun di luar negeri. Iswahyudi termasuk salah seorang pembentuk dan pembina AURI, di mana ia pernah diangkat sebagai komandan pangkalan udara di Maospati - Madiun. Kemudian ia ditugaskan membina kekuatan AURI di Sumatera sebagai komandan pangkalan udara di Gadut - Bukittinggi.

Pada permulaan bulan Desember 1947 Iswahyudi ditugaskan oleh pemerintah ke luar negeri. Dalam perjalanan pulang ke tanah air pesawat yang dikemudikan oleh Iswahyudi mengalami kecelakaan dan jatuh di daerah Tanjung Hantu - Malaya pada tanggal 14 Desember 1947. Diantara dua jenazah yang gugur dalam kecelakaan itu yaitu Iswahyudi dan Halim Perdana Kusuma, yang ditemukan hanya satu jenazah saja yang tidak dikenal lagi identitasnya.

Upacara pemakaman jenazah yang dikatakan oleh masyarakat Malaya sebagai jenazah Halim Perdanakusuma berlangsung dengan meriah, walaupun pada waktu itu Malaya masih dijajah oleh Inggris.

Selanjutnya juga ditampilkan dokumen Malaya mengenai proses gugurnya Iswahyudi dan Halim Perdana Kusuma.

4. Dalam Bab IV dibicarakan penghargaan terhadap almarhum Iswahyudi yang pertama-tama diberikan oleh Wakil Presiden RI dari Bukittinggi. Kemudian seorang pujangga terkenal dari Bukittinggi yang bernama Daly Monte mempersembahkan sebuah sajak untuk almarhum Iswahyudi. Dalam perkembangan selanjutnya Presiden Sukarno dengan Surat Keputusan No. 33/A.Mil/48 terhitung tanggal 14 Desember 1947 menetapkan kenaikan pangkat Iswahyudi dari Opsir Udara I menjadi Komodor Udara Muda. Sesudah Iswahyudi ditetapkan oleh pemerintah menjadi Pahlawan Nasional pada tanggal 9 Nopember 1975 makamnya dipindahkan ke Indonesia. Pada tanggal 10 Nopember 1975 diadakan pemakaman kembali kedua jenazah Pahlawan Nasional itu dengan upacara kenegaraan. Selanjutnya juga dicantumkan tulisan dari Dinas Penerangan Angkatan Udara, dari Harian Kompas dan dari Team Pengumpul Data BPP Departemen Sosial sebagai tambahan dan bahan pelengkap.
5. Dalam bahagian penutup diuraikan mengenai kesimpulan dan pandangan umum mengenai riwayat hidup dan perjuangan Iswahyudi.

BAB I

RIWAYAT HIDUP ISWAHYUDI

1. TIMBULNYA GOLONGAN TERPELAJAR BANGSA INDONESIA

Pada awal abad ke 19 boleh dikatakan belum ada rakyat Indonesia yang mendapat pendidikan Barat. Baru pada pertengahan abad ke 19 seorang pelukis Indonesia yang terkenal yang bernama Raden Saleh telah sanggup memasuki masyarakat kelas tinggi di Eropah. Ditinjau dari segi keseluruhan, pemerintah Hindia Belanda belum memperhatikan pendidikan rakyat Indonesia.

Pada tahun 1851 baru didirikan "Sekolah Dokter Jawa" yang dimaksudkan untuk mendidik mantri cacar (15, p. 124). Sekolah Guru [**Kweekschool**] juga didirikan yang bermaksud melatih guru bantu. Makin lama keperluan untuk memperkembangkan pendidikan Barat juga makin terasa. Pada akhir abad ke 19 didirikan Sekolah Kelas Dua untuk mendidik calon-calon pegawai rendah. Sekolah Kelas Satu didirikan untuk anak-anak Indonesia golongan atas.

Sejak awal abad ke 20 juga diperkenalkan Sekolah Dasar [**Volkschool**] yang pembiayaannya dibebankan kepada masyarakat setempat dengan bantuan dan bimbingan pemerintah. Sekolah Desa ini lamanya 3 tahun, dan sesudah itu murid-murid yang terpilih dapat melanjutkan ke **Vervolgschool** (Sekolah Sambilan). Sekolah ini makin lama menggantikan kedudukan Sekolah Kelas Dua yang telah didirikan lebih dahulu. Untuk keperluan anak-anak Indonesia golongan atas didirikan "**Hollandsch Indonesisch School**" (HIS), dengan bahasa Belanda sebagai bahasa pengantar. Seterusnya bagi anak-anak yang pintar dan orang tuanya mampu, dapat melanjutkan sekolahnya ke Meer Uitgebreid Lagere Onderwys (MULO). Selain dari MULO juga dapat melanjutkan ke Sekolah "**Algemene Middelbare School**" (AMS). Selain dari jenjang HIS, MULO dan AMS, adalah sekolah "**Hogere Burger School**" (HBS) yang lamanya 5 tahun sesudah HIS (15, p. 125). Bagi mereka yang ingin melanjutkan ke Perguruan Tinggi, mula-mula harus ke Eropah, tetapi semenjak tahun 1920 Sekolah Tinggi telah mulai dibuka di Hindia Belanda. Disamping sekolah-sekolah umum, sekolah vak (kejuruan) juga didirikan, seperti Sekolah Teknik dan Sekolah Guru [**Kweekschool**] dan "**Hogere Kweek School**" (HIK) dan yang diterima di sekolah-sekolah tersebut adalah anak-anak orang berpangkat dan anak-anak orang kaya. Walaupun pemerintah Hindia Belanda telah mulai mendirikan sekolah-sekolah, tapi jumlahnya sangat terbatas. Menurut sensus tahun 1930, rakyat Indonesia yang bisa membaca adalah 6.5%. Sekolah-sekolah yang disediakan oleh pemerintah Hindia Belanda terutama dimaksudkan untuk pendidikan

keahlian dalam bidang kepegawaian. Di samping kemampuan juga perbedaan ras (warna kulit) sangat diperhatikan. Orang kulit putih lebih mudah mendapatkan pekerjaan dan gajinya juga lebih tinggi, walaupun ijazahnya sama dengan orang Indonesia. Tahun 1924 Sekolah Teknik di Bandung ditingkatkan menjadi Sekolah Tinggi Teknik [**Technische Hogeschool**], dan pada tahun yang sama juga didirikan Sekolah Hukum [**Rechtskundige Hogeschool**] di Jakarta. Pada tahun 1927 Sekolah Dokter Jawa (STOVIA) ditingkatkan menjadi Sekolah Tinggi Kedokteran [**Geneeskundige School**].

Pada tahun 1930 didirikan "Akademi Pemerintahan" [**Bestuurs Academie**], dan pada saat-saat terakhir Hindia Belanda juga didirikan Fakultas Sastra dan Fakultas Pertanian. Walaupun pemerintah Hindia Belanda telah menyediakan Perguruan Tinggi, tapi jumlah orang Indonesia yang bersekolah tinggi sangat sedikit sekali, dan jumlahnya mahasiswa yang terbanyak adalah orang-orang Eropah (15, p. 136).

Sesudah itu menyusul orang-orang Tionghoa (Cina), dibandingkan dengan jumlah murid seluruhnya sebanyak 3.242 orang, orang Indonesia pribumi sebanyak 1.489 orang, orang Eropah 1.012 orang dan orang Tionghoa 741 orang, padahal jumlah penduduk Indonesia jauh lebih banyak.

Di samping melanjutkan di Indonesia, juga ada mahasiswa yang melanjutkan ke negeri Belanda dan kebanyakan dari mereka dibiayai oleh daerah asalnya, dan ada juga dengan biaya sendiri (15, p. 137).

Karena kurangnya sarana pendidikan yang disediakan oleh pemerintah Hindia Belanda, maka pihak swasta (partikulir) juga ikut menyumbangkan tenaganya. Missi dan zending agama Kristen ikut mendirikan sekolah-sekolah yang bercorak Barat, terutama di tempat-tempat yang banyak pemeluk agama Kristen seperti Minahasa. Surau dan pesantren juga ikut mengisi kekurangan pendidikan di desa-desa yang kebanyakan memeluk agama Islam. Berbeda dengan kegiatan missi dan zending yang memberikan pendidikan corak Barat, maka surau dan pesantren memberikan pendidikan corak Indonesia, dan bahasa Arab juga dipelajari disekolah itu.

Dalam pada itu permulaan abad ke 20 telah mulai mahasiswa Indonesia menuntut pelajaran pada Universitas Islam seperti Universitas Al Azhar di Kairo (Mesir), dan mereka ini ikut membawa paham pembaharuan Islam di Indonesia terutama dalam bidang pendidikan (19, p. 177). Muhammadiyah yang didirikan pada tahun 1912, membawa pembaharuan dalam pendidikan Islam menurut corak Barat yang sesuai dengan ajaran Islam. Di samping itu ada pula Sekolah Swasta yang membawa paham Nasional dan memperkenalkan corak pendidikan baru, seperti "Indonesisch Nederlandsche School

(INS) Kayutanam Sumatera Barat. Pendidikan Nasional yang paling luas pengaruhnya adalah "Taman Siswa" yang berkembang hampir di seluruh Indonesia, dan sekolah ini merupakan Sekolah Nasional menurut corak Barat.

Sistim pendidikan Barat memperkuat dasar syahnya seorang penguasa bumiputera, dan dengan pendidikan Barat orang merasa lebih percaya pada diri sendiri. Pendidikan Barat makin lama makin luas dikalangan orang Indonesia, sejalan dengan dimulainya pelebaran kelas pegawai oleh pemerintah kolonial Belanda. Kedudukan yang didasarkan kepada keturunan menjadi goyang, kebanggaan keturunan menjadi terganggu karena pertumbuhan sekolah-sekolah, di mana seorang penguasa Indonesia harus mendapatkan ketrampilan menurut corak Barat (15, p. 126).

Pada permulaan abad ke 20 sangat sedikit bupati (regent) yang mendapatkan pendidikan pamong praja [OSVIA]. Keadaan ini makin lama makin berubah, dengan makin banyaknya dibuka sekolah untuk keperluan itu.

Pada tahun 1940, semua regent di Jawa yang jumlahnya 85 orang adalah tamatan OSVIA, dan sebagian dari mereka malahan telah menduduki Perguruan Tinggi. Bahkan dari 340 orang Wedana di Jawa, seper sepuluhnya adalah tamatan OSVIA (15, p. 150). Diluar pamong praja lembaga pendidikan Barat juga menghasilkan tenaga terlatih yang dipekerjakan pemerintah Hindia Belanda.

Pada tahun 1941 tercatat 90 orang sarjana Indonesia yang bekerja pada badan-badan pemerintah dan kebanyakan dari mereka adalah tenaga terlatih yang termasuk kelas atas dan menengah dalam susunan kepegawaian. Para pejabat yang berhasil mendapat kedudukan kebanyakan berasal dari keturunan rakyat biasa, di mana sekolah telah mulai merobah susunan masyarakat dan mobilitas sosial dalam masyarakat Indonesia. Hal itu berpengaruh terhadap gerak perpindahan sosial (derajat) dalam masyarakat. Kemungkinan memasuki lapisan sosial yang lebih tinggi harus didukung oleh pendidikan baru yaitu pendidikan Barat. Anak-anak dari pegawai rendah, karena pendidikan yang mereka peroleh, mempunyai kesempatan untuk melampaui tingkat yang lebih tinggi dari orang tua mereka. Pegawai pemerintah mempunyai kesempatan untuk memiliki kekayaan karena gaji yang mereka terima besar jumlahnya (15, p. 155). Karena penghasilan yang besar, mereka sanggup menyekolahkan anaknya kesekolah yang lebih tinggi, dan lebih dari separuh rakyat Indonesia yang berpenghasilan tinggi berasal dari pegawai negeri dimana hal ini menggambarkan betapa pentingnya sekolah. Pendidikan pada waktu itu lebih diutamakan untuk membentuk tenaga-tenaga yang terikat pada sistim kolonial. Cara yang demikian merugikan pemerintah sendiri yang membatasi kemampuan sekolah sebagai

faktor penting dalam perkembangan sosial. Para lulusan sekolah yang tidak dapat ditampung oleh pemerintah, merasa dirinya dirugikan oleh pemerintah. Hanya 2% saja dari kaum terpelajar hasil dari pendidikan Barat yang dapat bekerja sendiri, dan yang selebihnya bekerja pada pemerintah. Hasil dari pada pendidikan Barat juga dibedakan oleh pemerintah Hindia Belanda, di mana bangsa kulit putih lebih diutamakan dan dipentingkan. Golongan terpelajar bangsa Indonesia merasa di anak tirikan, dan merasa diperlakukan tidak adil oleh sistem kolonial. Pada saat memuncaknya gerakan kebangsaan tahun 1930 golongan ini aktif dalam mendirikan sekolah-sekolah swasta, usaha penerbitan dan koperasi di kalangan rakyat Indonesia. Semangat kebangsaan dipupuk dan jalan kearah terbentuknya corak kebangsaan lain dari masyarakat mulai dirintis. Sekolah menciptakan birokrat modern dan golongan intelektual dan keduanya mempunyai tempat teratas dalam susunan masyarakat. Dalam pada itu sekolah swasta telah mulai menemukan dirinya di mana mereka makin dekat dengan golongan terpelajar hasil pendidikan Barat. Sekolah yang diadakan oleh pemerintah kolonial sebagai alat mobilitas sosial harus berhadapan dengan faktor kolonial sendiri (15, p. 151).

Pertimbangan kolonial menyebabkan terbatasnya jangkauan sekolah sebagai faktor penggerak masyarakat. Sekolah yang diperkenalkan oleh pemerintah untuk mendapatkan tenaga administrasi, telah menimbulkan musuh pemerintah kolonial. Sekolah bukan saja menghasilkan administrator yang baik, tapi juga nasionalisme yang radikal dan anti kolonial dan pelopor pergerakan nasional.

Sejak lahir abad ke 19 telah terjadi perkembangan dalam masyarakat Indonesia di mana perpindahan tempat tinggal sering dilakukan. Migrasi dan urbanisasi menunjukkan adanya keinginan untuk keluar dari lingkungan hidup yang lama. Masyarakat baru telah menunjukkan perhatian kepada kerja dagang, tukang dan pelayaran. Peralihan kerja dan perpindahan tempat juga membawa pengaruh terhadap seseorang. Seseorang yang pindah ke kota dan mendapat kerja yang baik akan naik harganya di mata masyarakat desanya, dan pandangan masyarakat terhadap keluarganya juga ikut naik. Anak-anak orang kebanyakan mulai bisa memasuki lingkungan yang dulunya sangat jauh dari jangkauan orang tua mereka, dan kalau mereka bekerja sebagai pegawai pemerintah berarti kehidupan terjamin (15, p. 157).

Hal ini menimbulkan persaingan dengan anak-anak bangsawan yang dulunya selalu mendapat hak istimewa dan perasaan kegelisahan di kalangan bangsawan mulai menjalar. Jabatan turun temurun yang dulunya dipegang oleh bangsawan sekarang mulai berpindah dan pengakuan prestise dapat dicapai dengan kerja keras, kenaikan pangkat harus dilalui dengan

usaha dan ketekunan kerja. Tetapi walau bagaimanapun suksesnya seorang pegawai Indonesia, mereka masih dibatasi oleh warna kulit, di mana orang Indonesia tidak bisa menaiki tangga kepegawaian sampai tingkat atas, apalagi ingin menyeberang ke dalam lingkungan Eropah. Masyarakat kolonial tetap menempatkan orang Belanda dan Eropah lainnya dipuncak atas, diikuti oleh golongan Indo dan Timur Asing dan lapisan paling bawah adalah bangsa Indonesia. Banyak orang-orang Indonesia yang telah dapat pendidikan Barat dan mencapai karier yang baik dalam pekerjaan tidak dapat dipersamakan dengan orang Eropah. Pemerintah Belanda ingin memerintah secara langsung di mana mereka ingin menjamin kedudukan puncak Belanda tetap di atas. Yang diperlukan adalah tenaga-tenaga terlatih dalam berbagai bidang seperti kesehatan, kehutanan, kemiliteran, kepolisian juga diperlukan oleh mereka (15, p. 160).

Pemerintah modern memerlukan tenaga yang terlatih karena pekerjaan pemerintah semakin banyak dan sulit hingga pelayanannya juga semakin sulit. Kebutuhan tenaga administrasi makin meningkat, begitu juga tenaga teknis. Tetapi walaupun begitu dari seluruh jumlah pegawai orang Indonesia 90%nya adalah pegawai rendah. Kesempatan memang tersedia, tetapi tembok rasial (warna kulit) masih cukup kuat untuk ditembus oleh bangsa Indonesia. Kelompok pegawai tinggi golongan Eropah masih tetap banyak dengan gaji yang tinggi dan penghasilan yang cukup.

Dalam susunan masyarakat kolonial kedudukan penguasa tradisional (turun temurun) menjadi terancam, dan kedudukan rakyat banyak mulai naik. Menjelang akhir abad ke 19 hak-hak istimewa penguasa tradisional mulai berkurang, di mana simbol dari kemegahan mereka seperti penguasaan tanah, telah mulai hilang, dan mereka semakin terikat kepada pemerintah. Kedudukan penguasa tradisional yang bersifat aristokratis (bangsawan) dan turun temurun jatuh menjadi pegawai dan orang gajian saja dari pemerintah. Mereka hanya semacam hiasan dalam susunan kekuasaan kolonial, walaupun penguasa tradisional itu dulunya penguasa daerah atau raja (15, p. 165).

Kemerosotan kedudukan keraton (raja) juga diikuti oleh krisis kedudukan dari para bupati (penguasa daerah), di mana sistim kolonial telah menggoyahkan dasar-dasar masyarakat Indonesia. Raja atau bupati telah disamakan kedudukannya dengan pegawai, mereka harus mempunyai keahlian dan ketrampilan yang diperoleh dengan pendidikan. Dengan sekolah terbuka kesempatan untuk mendapat pekerjaan dan memperoleh jabatan dalam pemerintahan dan bidang-bidang lainnya.

Masyarakat Indonesia sedang mengalami krisis yang menunjukkan gejala masyarakat yang sedang mengalami peralihan menuju masyarakat modern. Sebelum pemerintah Hindia Belanda memperkenalkan sistim pendidikan

Barat kepada rakyat Indonesia, maka golongan bangsawan merupakan golongan atas dari masyarakat Indonesia. Di samping golongan bangsawan golongan agama juga merupakan golongan masyarakat yang terpandang. Pemimpin-pemimpin pesantren dan surau di daerah-daerah yang banyak pemeluk Islam merupakan pemimpin masyarakat yang berpengaruh, di mana mereka dianggap sama kedudukannya dengan golongan bangsawan oleh masyarakat sekitarnya. Golongan bangsawan dan pemuka agama (ulama) merupakan golongan elite dalam masyarakat Indonesia, sebelum pemerintah kolonial memperkenalkan sistim pendidikan Barat (19, p. 170). Golongan bangsawan adalah mereka yang berasal dari keturunan raja-raja yang memerintah Indonesia sebelum kedatangan bangsa-bangsa Barat ke Indonesia. Pemerintah kolonial Portugis dan Inggris pada abad ke 16 dan ke-17 selalu berhubungan dan mempergunakan golongan bangsawan dalam berhubungan dengan rakyat Indonesia. Begitupun pada abad ke 18 dan 19 pemerintah kolonial Belanda tetap mempergunakan golongan bangsawan, dalam usahanya untuk menanamkan kekuasaannya di Indonesia. Walaupun sebahagian besar daerah Indonesia telah dikuasai oleh Belanda, golongan bangsawan tetap memegang peranan sebagai golongan elite. Mereka tetap merupakan penghubung antara pemerintah kolonial Belanda dan rakyat Indonesia (15, p. 166).

Kehidupan golongan bangsawan terutama dibiayai oleh rakyat, karena pemerintah kolonial tetap membiarkan mereka memungut pajak dari rakyat. Beban rakyat menjadi semakin berat, karena di samping membayar pajak kepada penguasa kolonial, mereka juga harus membayar pajak kepada golongan bangsawan. Kehidupan golongan bangsawan jauh lebih baik dibandingkan dengan kehidupan rakyat pada umumnya, di mana kedudukan mereka sebagai golongan elite terus dipertahankan secara turun temurun. Mereka tidak bersedia hidup bersama-sama dengan rakyat biasa, apalagi melakukan perkawinan dengan golongan rakyat. Golongan bangsawan itu tetap menjaga kemurnian darah mereka sebagai golongan elite yang turun temurun diantara rakyat Indonesia. Selain dari golongan bangsawan golongan agama juga merupakan golongan yang terpandang dalam masyarakat tradisional Indonesia, karena sebagai pemuka agama Islam, golongan agama merupakan pemimpin kerohanian dalam masyarakat. Rakyat kadang-kadang lebih menghargai mereka dari golongan bangsawan sehingga kedudukannya lebih kuat dalam masyarakat. Umumnya golongan ulama ini bertindak sebagai pemimpin dari suatu perguruan Islam yang di Jawa dinamai pesantren dan di Sumatera Barat dinamai Surau. Pusat Pendidikan Islam di daerah-daerah, merupakan sarana pendidikan bagi rakyat, di mana golongan ulama ikut mencerdaskan rakyat Indonesia terutama di desa-desa (19, p. 179).

Kehidupan pemimpin pesantren dan surau berkaitan dengan kehidupan pesantren, di mana pesantren dan surau umumnya dibiayai oleh rakyat dengan jalan sedekah dan wakaf, maupun zakat dari rakyat. Kedudukan pemimpin pesantren umumnya juga turun temurun dan mereka juga merupakan golongan elite dalam masyarakat tradisional Indonesia. Ruang lingkup dari pengaruh golongan bangsawan dan agama sebagai golongan elite masih dibatasi oleh daerah. Pengertian Indonesia masih samar-samar diketahui oleh mereka karena nasionalisme belum begitu tumbuh. Pada akhir abad ke-19 Pemerintah Hindia Belanda mulai memperkenalkan pendidikan Barat kepada rakyat Indonesia, dan yang diterima belajar disekolah-sekolah itu adalah anak-anak dari golongan bangsawan yang betul-betul mempunyai otak yang cerdas. Di antara mereka itu adalah R.A. Kartini dan Wahidin Sudirohusodo. R.A. Kartini adalah anak dari seorang bupati yang telah mendapatkan pendidikan menurut corak Barat. Cita-cita Kartini untuk melanjutkan sekolah yang lebih tinggi tidak tercapai, karena sebagai wanita ia harus dipingit, karena kungkungan adat bangsawan masih kuat sehingga Kartini tidak berdaya menghadapinya. Selama dalam pingitan R.A. Kartini selalu membuat surat kepada teman-temannya di negeri Belanda, di mana ia membentangkan keinginannya untuk dapat melanjutkan sekolahnya, bukan untuk diri sendiri tapi juga untuk wanita Indonesia pada umumnya. Surat-surat Kartini berisi cita-citanya untuk meningkatkan martabat wanita Indonesia, di mana kaum wanita harus mendapatkan pendidikan yang baik, untuk dapat berhasil dalam tugasnya sebagai isteri dan sebagai ibu. Surat-surat Kartini sesudah ia meninggal pada tahun 1904 berhasil dibukukan pada tahun 1911, dengan diberi judul "Habis Gelap Terbitlah Terang" (diterjemahkan). Selain dari R.A. Kartini, dokter Wahidin Sudirohusodo juga muncul dengan ideenya untuk memajukan pendidikan rakyat. Wahidin adalah seorang lulusan Sekolah Dokter Jawa yang tidak puas dengan keadaan pendidikan rakyat Indonesia yang masih terbelakang. Pada tahun 1906 ia mengadakan perjalanan keliling Jawa mempropagandakan pendidikan untuk rakyat Indonesia. Biaya dari perjalanannya ini ditanggung sendiri oleh Dokter Wahidin untuk mewujudkan cita-citanya yang luhur dan mulia itu (15, p. 181).

Kartini dan Wahidin telah berusaha melepaskan dirinya dari ikatan kedaerahan, dan mereka merupakan benih dari exponen elite nasional yang akan berkembang kemudian sesudah generasi mereka. Mulai abad ke 20 pemerintah Hindia Belanda menambah jumlah sekolah untuk rakyat Indonesia. Yang diterima di sekolah-sekolah itu bukan dari golongan bangsawan tapi juga anak-anak dari orang-orang biasa. Sekolah membuka kesempatan yang luas kepada seseorang untuk meningkatkan derajat dan

martabatnya dalam masyarakat. Hasil dari pendidikan modern telah menimbulkan 2 jenis elite dalam masyarakat yaitu birokrat (pegawai) dan intelektual (golongan terpelajar). Setahap demi setahap mereka mulai menggantikan kedudukan elite yang berdasarkan garis keturunan, sehingga kedudukan golongan bangsawan mulai terdesak. Golongan bangsawan yang tidak ingin tertinggal zaman mulai berlomba-lomba memasuki dunia pendidikan di sekolah-sekolah.

Nilai dan kedudukan seseorang bukan lagi ditentukan oleh keturunan, akan tetapi oleh pendidikannya, dan kebanyakan yang berhasil dalam pendidikan itu berasal dari keturunan rakyat biasa. Berbeda dengan golongan bangsawan, maka rakyat biasa yang telah berhasil dalam pendidikan ini dapat merasakan kehidupan yang dialami oleh rakyat. Mereka muncul sebagai pemimpin rakyat yang sejati, dan sebagai elite baru, mereka merupakan elite nasional. Ternyata kemudian bahwa sekolah yang didirikan pemerintah Hindia Belanda tidak hanya memenuhi harapan untuk administrasi pemerintahan tapi juga menciptakan golongan nasional. Sebagai elite nasional mereka tegas-tegas menentang penjajahan Hindia Belanda dan memelopori pergerakan nasional Indonesia untuk mencapai Indonesia Merdeka dengan pergerakan politik kebangsaan. Cita-cita dari R.A. Kartini dan Dokter Wahidin Sudirohusodo sebagai pelopor munculnya elite nasional dilanjutkan kemudian oleh generasi yang lebih muda. Perwujudan yang nyata dari cita-cita itu adalah berdirinya Budi Utomo pada tanggal 20 Mei 1908 di STOVIA Jakarta, di mana organisasi ini dipimpin dan digerakkan oleh para pelajar STOVIA yang diketuai oleh pemuda Sutomo (15, p. 181). Sesudah Budi Utomo berdiri muncul Sarekat Islam (SI) yang dipimpin oleh H. Samanhudi, HOS Cokroaminoto dan H. Agus Salim. Kemudian muncul **Indische Partij** (IP) yang dipelopori oleh pemuda indo yang bernama dokter Douwes Dekker dan dibantu oleh dokter Cipto Mangunkusumo dan Suwardi Suryaningrat (15, p. 190).

Golongan ulama muda juga muncul untuk ikut berjuang memperbaiki nasib rakyat Indonesia, di mana mereka mendirikan organisasi sosial yang bernama Muhammadiyah. Pada permulaan abad ke 20 golongan elite nasional yang muncul di Indonesia kebanyakan terdiri dari anak-anak pegawai negeri yang mendapat kesempatan memperoleh pendidikan dan sebahagian besar dari mereka berasal dari rakyat biasa, juga ada dari golongan bangsawan dan peranakan. Golongan elite nasional ini telah mulai mempergunakan ketajaman pikiran mereka (rasional) dan mereka enggan menerima dunia kebangsawanan (feodal), dan ingin mencari jalan lain dari corak masyarakat. Corak masyarakat yang baru itu mereka cari di kota-kota yang jauh dari lingkungan tradisi masing-masing. Di kota-kota besar mereka bertemu dengan beberapa corak pemikiran dan jenis pekerjaan. Kota-kota

besar ditempati oleh berbagai suku bangsa dan berbagai bangsa. Di kota-kota besar ini mereka mencoba memikirkan susunan masyarakat yang tidak terikat pada susunan kolonial dari pengaruh feodal. Golongan elite nasional mengadakan hubungan antara pengetahuan yang didapat di sekolah dengan lingkungan masyarakat yang dihadapi. Dari hasil pengamatannya mereka sampai pada kesimpulan bahwa masyarakat kolonial penuh dengan ketimpangan yang tidak bisa diterima begitu saja oleh rakyat Indonesia. Mulai dari bangku sekolah golongan elite nasional ini sudah menggabungkan diri pada perkumpulan sekolah seperti Jong Java, Jong Sumatranen Bond, Jong Celebes dan lain-lain. Mereka melihat dan memikirkan masa depan bangsanya serta mempersiapkan diri untuk memimpin bangsa menuju masa depan yang cerah. Sekolah-sekolah yang disediakan oleh pemerintah Hindia Belanda seperti sekolah Dokter (STOVIA), Sekolah Hukum (RH) dan Sekolah Tehnik (TH) dipergunakan untuk mendidik elite nasional. Dari sekolah hukum di Jakarta muncul Moh. Yamin, dari sekolah Tehnik di Bandung muncul Sukarno dan dari sekolah dokter Surabaya muncul dokter Sutomo.

Para pelajar yang menuntut ilmu di negeri Belanda seperti Moh. Hatta, Ali Sastroamidjojo dan Nazir Pamuntjak ikut berjuang bersama-sama pelajar yang menuntut ilmu di tanah air guna mencapai kemerdekaan Indonesia (17, p. 20).

Para pelajar yang menuntut ilmu di negara-negara Arab seperti Mesir dan Arab Saudi juga ikut berjuang untuk tanah airnya, di mana mereka mengadakan hubungan yang erat dengan sekolah-sekolah Islam di Indonesia, di samping dengan tokoh-tokoh nasional lainnya. Tujuan tokoh-tokoh muda Islam ini adalah mengadakan pembaharuan (modernisasi) di Indonesia menurut cara-cara Islam. Puncak dari perjuangan pemuda pelajar Indonesia adalah 28 Oktober 1928 dengan diadakannya "Sumpah Pemuda". Sumpah Pemuda merupakan lambang dari persatuan pemuda seluruh Indonesia untuk mencapai kemerdekaan bangsa dan tanah air (17, p. 42).

Untuk menyebar luaskan persatuan ini adalah surat khabar (pers) yang kebanyakan dipimpin oleh tokoh-tokoh pergerakan nasional. Surat khabar merupakan alat perjuangan yang penting di mana sarana itu sering mendapat tekanan dari pemerintah Hindia Belanda. Sebahagian besar dari tokoh-tokoh pemuda, kemudian mendirikan partai-partai politik yang bersifat nasional. Ir. Sukarno dan Sartono SH mendirikan "Partai Nasional Indonesia" (PNI), Drs. Moh. Hatta dan Sutan Sjahrir mendirikan Pendidikan Nasional Indonesia, Dr. Sutomo mendirikan "Partai Indonesia Raya" (PARINDRA) serta Moh. Yamin SH mendirikan "Gerakan Rakyat Indonesia" (Gerindo).

Sebagai golongan elite nasional kaum terpelajar ini tidak mengakui ketinggian status bangsawan, dan menganggap kebangsawanan (feodal) sebagai peninggalan masa lampau dan terkebelakang. Mereka juga menyangsikan kemampuan golongan bangsawan untuk memimpin bangsa yang menuju modernisasi dalam mencapai kemerdekaan.

Golongan elite nasional berusaha merubah masyarakat tradisional menjadi masyarakat demokratis dan merdeka. Sebagai orang yang memiliki keunggulan ilmu mereka mendapat tempat yang tinggi karena mendapat pengakuan dari masyarakat. Dalam menyebarkan pengaruhnya, golongan elite nasional mendirikan partai-partai politik yang bersifat nasional, dan berjuang dengan dasar nasional.

Mereka merupakan kancah nasionalisme Indonesia dan obor perjuangan mencapai Indonesia Merdeka bebas dari penindasan kolonial.

Salah seorang dari golongan terpelajar bangsa Indonesia yang mendapat kesempatan memperoleh pendidikan adalah Iswahyudi (16, p. 11).

2. RIWAYAT HIDUP ISWAHYUDI

Iswahyudi dilahirkan pada tanggal 15 Juli 1918 di Surabaya. Ayahnya bernama Wiryomiharjo, dan ibunya bernama Issumirah (7, p. 1). Bapak Wiryomiharjo bekerja pada kantor "Sindikata Gula" di Surabaya dan penghasilannya cukup besar, sehingga keluarga mereka dapat hidup dengan senang, lebih-lebih menurut ukuran waktu itu (46, p. 2).

Keluarga Wiryomiharjo adalah keluarga yang cukup besar, karena mereka dikaruniai 9 orang anak, dan mereka itu adalah :

1. Suharjo (sekarang menetap di Jakarta)
2. Iswahyudi (almarhum)
3. Iswahyuni (janda dari Dr. Thajip)
4. Joko Basuki (Perwira Tinggi Angkatan Darat)
5. Urip Widodo SH (Perwira Tinggi AD, pernah menjabat Wakil Gubernur DKI Jakarta dan Sekjen. Dep. Transmigrasi).
6. Moh. Punjul (gugur dalam revolusi fisik 1948).
7. Sri Luwih
8. Issuharti Sasono (Ny. Sasono).
9. Trenggono SH. (Kolonel AURI, sekarang KADISPROVOOST - MABES TNI AU) (9, p. 20).

Melihat keluarga Bapak Wiryomiharjo, yang hampir semuanya berhasil dapatlah ditarik kesimpulan bahwa beliau adalah seorang yang berpikiran maju. Beliau lebih memperhatikan pendidikan anak-anaknya, untuk bekal masa depan mereka. Iswahyudi sebagai anak yang nomor 2 diharapkan oleh keluarganya sebagai tulang punggung keluarga, dan dapat membantu adiknya. Sebagai anak dari keluarga berada, maka Iswahyudi dimasukkan oleh orang tuanya ke sekolah **Holland Inlandsche School (HIS)** di Surabaya. Di sekolah ini Iswahyudi termasuk anak yang cerdas, rajin dan pandai bergaul. Guru-gurunya sayang kepada Iswahyudi, begitupun teman-temannya senang bergaul, karena ia tidak pernah menonjolkan diri, walaupun Iswahyudi anak orang berada dan terpendang di Surabaya pada waktu itu. Terhadap orang tuanya Iswahyudi hormat sekali di mana ia berlaku sopan terhadap yang tua-tua. Tantenya dihargai oleh Iswahyudi sebagai ibunya sendiri dan begitupun terhadap saudara-saudaranya ia senang mengalah lebih-lebih saudara perempuannya (46, p. 1).

Terhadap saudara-saudara sepupu Iswahyudi juga bersikap membimbing, lebih-lebih terhadap yang kecil. Iswahyudi baik terhadap semua famili, baik famili ayahnya maupun famili ibunya (44, p. 1).

Selama bersekolah di HIS (1926 - 1933) Iswahyudi selalu naik kelas dengan angka yang memuaskan. Di samping itu pendidikan adik-adiknya juga ikut diperhatikan, dan Iswahyudi selalu membantu mengajar adik-adiknya, baik adik-adik kandunganya baikpun adik-adik sepupunya (44, p. 2).

Setelah tamat dari HIS, Iswahyudi melanjutkan pelajarannya ke sekolah MULO Surabaya, dan di sekolah menengah ini Iswahyudi juga termasuk anak yang pintar. Selain belajar di sekolah, Iswahyudi mulai menggemari musik, sifatnya mulai agak pendiam, dan ia meresapkan betul-betul arti kata-kata dalam musik, sehingga ia betul-betul menghayati seni. Karena perhatiannya begitu tercurah dalam bidang musik ini, keluarganya mulai cemas akan berkurangnya perhatian Iswahyudi terhadap sekolah. Keluarganya menganggap Iswahyudi betul-betul akan menjadi pemain musik yang profesional, dan akan meninggalkan sekolah. Alat musik yang paling disenanginya adalah *saxofoon*, disamping pintar menyanyi (9, p. 20).

Kekhawatiran keluarganya ternyata meleset, karena selama bersekolah di MULO (1933 - 1936) Iswahyudi terus naik kelas dengan angka yang bagus, dan selalu mendapat pujian dari guru-gurunya karena kepintarannya itu. Pada tahun 1936 Iswahyudi melanjutkan pelajarannya ke AMS Malang. Keluarganya tidak begitu menghiraukan lagi kegiatan Iswahyudi dibidang musik, karena mereka sekarang telah tahu bahwa Iswahyudi pandai membagi waktu. Apalagi sekarang ia telah mulai meningkat dewasa, sehingga perasaan tanggung jawabnya telah mulai tumbuh. Sekolah AMS tidak begitu menarik perhatian Iswahyudi, dan sampai tingkat I ia meninggalkan sekolah ini, dan tahun 1937 Iswahyudi meninggalkan sekolah ini dan kembali ke Surabaya (47, p. 2).

Setelah meninggalkan AMS, Iswahyudi pada tahun 1938 memasuki Sekolah Dokter (NIAS) di Surabaya. Sebagai seorang pemuda Iswahyudi makin banyak mempunyai teman, baik teman-teman disekolah maupun teman-teman di luar sekolah. Pergaulannya sangat luas, karena ia disenangi oleh teman-temannya. Iswahyudi tidak pernah menyinggung perasaan teman-temannya, apalagi membanggakan diri (43, p. p).

Kegiatannya bermain musik terus dilanjutkan bersama dengan teman-temannya, dan di mana ada kegiatan musik Iswahyudi muncul untuk ikut bergembira dengan teman-temannya.

Di samping bermain musik tugas pokok Iswahyudi menuntut pelajaran di NIAS, tetap diikutinya dengan tekun. Iswahyudi tidak sampai tamat di sekolah ini, karena keadaan pada waktu itu telah mulai tidak teratur akibat meletusnya Perang Pacific. Keadaan di sekolah NIAS juga ikut terpengaruh,

pelajaran tidak teratur lagi, karena terbawa dengan arus situasi pertempuran. Pada tahun 1940 Iswahyudi meninggalkan lagi sekolah ini, sesudah mencapai tingkat III. Kemudian pada tahun 1941 ia memutuskan untuk masuk tentara dengan memasuki Sekolah Penerbangan (**Militaire Luchtvaart Opleiding School**) di Kalijati Jawa Barat. Dalam sekolah ini Iswahyudi berhasil memperoleh **Klein Militerie Brevet**, bersama dengan 5 orang temannya, diantaranya Adisucipto dan Sambujo Hurip (7, p. 2).

Dalam pada itu situasi perang Pacific makin lama makin meningkat, Belanda di mana-mana didesak oleh Jepang, sehingga akhirnya Belanda terpaksa menyerah kepada Jepang tanpa syarat di Kalijati pada tanggal 8 Maret 1942. Sebagian dari orang Belanda berhasil menyelamatkan diri ke Australia di bawah pimpinan H.J. Van Mook. Karena orang Belanda tahu bahwa tenaga penerbang merupakan tenaga yang penting dalam peperangan, maka mereka juga membawa tenaga-tenaga ini mengungsi ke Australia. Salah seorang dari penerbang yang ikut diungsikan termasuk Iswahyudi. Sesampai di Australia, para penerbang Indonesia dikumpulkan dalam kamp tahanan dan dijaga dengan ketat. Mereka juga ikut dilatih bersama dengan penerbang-penerbang Belanda, dengan pengawasan yang ketat pula. Mendapat perlakuan yang seperti ini anak-anak Indonesia tidak puas dengan keadaan, sehingga mereka berusaha untuk meloloskan diri ke Indonesia. Iswahyudi dengan teman-temannya kemudian berhasil lolos, dan kembali ke Indonesia pada tahun 1943 (47, p. 1).

Sesampai di Indonesia Iswahyudi dapat ditawan oleh Jepang. Setelah lama ditawan, maka akhirnya diberi status tahanan kota di Surabaya, dan masih tetap diawasi dengan ketat. Dalam pada itu adik Iswahyudi yang bernama Joko Basuki mempunyai seorang teman akrab yang bernama Ishaq. Joko Basuki senang datang kerumah Ishaq, begitupun sebaliknya Ishaq juga sering datang kerumah Joko Basuki. Hubungan mereka sudah sangat akrab sekali, seperti orang bersaudara saja layaknya. Ishaq mempunyai seorang adik perempuan yang bernama Suwarti. Kepada keluarga Ishaq, Joko Basuki menceritakan bahwa kakaknya Iswahyudi menjadi tawanan Jepang. Keluarga Ishaq sangat sedih terhadap nasib yang menimpa Iswahyudi termasuk gadis cantik Suwarti. Mereka minta agar Iswahyudi juga suka berdatang (bertamu) kerumah mereka. Joko Basuki kemudian menyampaikan keinginan keluarga Ishaq kepada kakaknya Iswahyudi setelah bertemu di rumah mereka. Dengan senang hati Iswahyudi memenuhi permintaan ini, apalagi Ishaq mempunyai adik perempuan yang cantik. Mereka bertiga (Iswahyudi, Ishaq dan Joko Basuki) kemudian menjadi akrab. Tambahan lagi mereka mempunyai hobby yang sama yaitu musik. Ishaq adalah seorang seniman yang telah banyak menciptakan lagu-lagu diantaranya "Tanah

Airku" Ishaq kemudian mempunyai seorang anak perempuan yang bernama Indriati Ishaq, seorang bintang film Indonesia terkenal tahun enam puluhan (48, p. 1).

Satu hal yang sangat penting lagi ialah Iswahyudi berkenalan dengan gadis Suwarti. Suwarti sangat kasihan melihat penderitaan Iswahyudi yang ditawan oleh Jepang. Perasaan kasihan kemudian berubah menjadi simpati dan akhirnya meningkat menjadi cinta. Begitupun Iswahyudi hatinya telah mulai tertambat kepada gadis Suwarti yang telah lama juga dikenal dan bergaul akrab. Sebagai seorang pemuda yang gagah dan simpatik Iswahyudi semenjak meningkat dewasa banyak disenangi oleh gadis tetapi walaupun begitu Iswahyudi tidak pernah menjadi seorang pemuda "**Don juan**" yang suka mempermainkan wanita. Ia tetap menghargai martabat wanita, walaupun sebenarnya keadaan mengizinkan untuk berbuat sebagai Don juan dengan modal yang dimilikinya. Salah seorang teman wanitanya, kemudian menarik perhatian Iswahyudi, tetapi hubungan ini tidak disetujui oleh keluarga Iswahyudi. Ia kemudian mengalah dan memutuskan hubungan dengan gadis ini, demi kepatuhan kepada keluarganya yang telah membesarkannya. Terhadap gadis Suwarti yang berasal dari Tegal keluarga Iswahyudi sangat setuju. Percintaan antara Iswahyudi dan Suwarti disetujui oleh keluarga masing-masing. Besi baik diringgiti demikian kata pepatah yang berarti suatu pekerjaan baik mendapat sokongan pula. Dengan tidak menjalani masa perkenalan yang begitu lama, maka akhirnya Iswahyudi menikah dengan Suwarti pada tanggal 27 Maret 1944 (27, p. 1).

Pernikahan dilaksanakan di Purbolinggo, karena waktu itu orang tua Suwarti sedang bertugas di daerah itu. Untuk melaksanakan pernikahannya, Iswahyudi diberikan dispensasi oleh pemerintah Jepang walaupun pada waktu itu ia masih berstatus tahanan kota. Keluarga baru ini hidup dengan penuh kenang-kenangan manis, walaupun pada waktu itu dalam keadaan perang dan penghidupan serba sulit.

Suasana perang tidak mengurangi kebahagiaan hidup mereka, dan tidak jarang mereka menghabiskan waktu ditempat perlindungan. Hampir tiap malam kapal terbang sekutu membom kota Surabaya. Sesudah menikah dengan Iswahyudi, Suwarti masih tetap bekerja di kantor telephone Surabaya, sedangkan Iswahyudi masih tetap tahanan kota tentara pendudukan Jepang. Sesudah Jepang menyerah, kota Surabaya tetap dihujani mortir dan bom oleh sekutu. Untuk menghindari korban yang tidak perlu, maka banyak keluarga diungsikan terutama kaum ibu dan anak-anak. Tidak terkecuali keluarga Iswahyudi juga ikut diungsikan ke Madiun. Iswahyudi sendiri tetap tinggal di Surabaya ikut berjuang dengan para pemuda. Sebagai seorang pemimpin muda Iswahyudi selalu tenang dan tabah menghadapi suasana yang menegangkan. Tidak pernah dia risau

bingung jika mendapat kesukaran-kesukaran. Iswahyudi takut memberi contoh yang tidak baik kepada teman-temannya untuk bersikap lemah dalam menghadapi kesulitan. Iswahyudi memberikan semangat kepada teman-temannya untuk kuat dan tidak takut menghadapi maut sekalipun. Sebaliknya Iswahyudi terhadap teman-temannya selalu bersikap ramah dan simpatik dan selalu berkelakar, dan itulah yang menyebabkan ia disenangi oleh teman-temannya, baik terhadap keluarga maupun terhadap kawan-kawannya (27, p. 2).

Terhadap anak-anak Iswahyudi sangat sayang, lebih-lebih karena keluarganya belum dikaruniai anak. Jika melihat anak kecil, anak siapa pun selalu ditegur dan digendong oleh Iswahyudi. Waktu tinggal di Maospati (Madiun) Iswahyudi sangat sayang kepada anak tetangganya, yaitu keluarga Santoso, dan jika ketemu anak itu langsung digendong dan diajak main-main seperti anaknya sendiri. Kegemarannya kepada musik tetap berlangsung walau dalam suasana revolusi sekalipun. Kepada keponakannya Iswahyudi senang mengajarkan lagu kesayangannya yaitu "**Dont fence me in**". Dalam menyanyi dan memainkan musik, kesanggupan Iswahyudi boleh dibanggakan. Waktu ada **bomber night** di Hotel Tugu untuk mencari dana, Iswahyudi bersama Joso Karsono ikut menyumbangkan suaranya. Lagu-lagu yang sering dinyanyikannya antara lain adalah : **Dont Fence me in**, Saputangan, Sepasang mata bola, Jembatan merah, dan lagu-lagu perjuangan lainnya (27, p. 2).

Di samping menyanyi Iswahyudi juga penggemar olah raga, dan olah raga yang paling digemari adalah berenang. Sesudah mengajar di lapangan terbang Maguwo (Yogyakarta) Iswahyudi sering bersama-sama kawannya penerbang pergi berenang, karena ini merupakan satu-satunya rekreasi waktu itu. Kadang-kadang ia lupa memberi tahu kepada isterinya, sehingga isterinya tetap menunggu Iswahyudi untuk makan. Soal makanan Ny. Iswahyudi tidak pernah susah. Apa saja yang dihidangkan selalu diterima oleh Iswahyudi dengan gembira. Kalau ada rezeki isterinya menyediakan makanan Eropah, terutama Salad yang sangat disenangi oleh Iswahyudi (27, p. 3).

Kondisi badan Iswahyudi yang kuat dan sehat memungkinkan untuk mencurahkan tenaganya kepada tugas-tugas penting. Kepala Staf Angkatan Udara (Comodor Suryadharma) pernah memuji Iswahyudi, karena ketabahan serta ketenangannya membikin pendaratan darurat dengan Suryadharma sebagai penumpangnya di sebelah selatan Jawa Barat. Sebagai isteri penerbang, Suwarti selalu dilatih untuk menyembunyikan kekhawatiran atau kepanikan. Betapa cemas hatinya sebagai isteri waktu melihat pertama kali Iswahyudi menaiki capung (cureng) sebagai kapal rongsokan peninggalan Jepang (27, p. 3).

Sebagai anak yang diharapkan oleh orang tuanya, Iswahyudi tetap ikut bersama keluarganya, apalagi isterinya menganggap adik Iswahyudi sebagai adiknya sendiri. Adik Iswahyudi yang paling lama ikut dengan keluarganya adalah adiknya yang paling bungsu yang bernama Trenggono (51, p. 3).

Pendidikan Iswahyudi adalah yang paling maju waktu itu dibandingkan dengan saudara-saudaranya. Wajarlah pula kiranya kalau dia juga ikut memajukan pendidikan adik-adiknya (45, p. 1).

Sebagai seorang militer, Iswahyudi mempunyai fisik yang tegap. Tinggi badannya 168 cm, berat badannya 70 kg, ia tidak gemuk dan tidak kurus, dadanya bidang, kepalanya bulat dan sedikit lonjong, demikian pula bentuk mukanya. Telapak kaki Iswahyudi datar, ia memiliki badan yang sehat, tidak mempunyai cacat tertentu, hanya pada tangan kanannya terdapat flek hitam yang dalam bahasa Jawa dinamai tek (16, p. 42).

BAB II

PERJUANGAN ISWAHYUDI DALAM ANGKATAN UDARA REPUBLIK INDONESIA [AURI]

A. MEMASUKI ANGKATAN UDARA

Dalam bulan-bulan pertama Proklamasi Kemerdekaan Indonesia, R.I. mendasarkan kekuatannya terutama pada bidang diplomasi, agak kurang pada bidang fisik militer. Itulah sebabnya pemerintah tidak segera membentuk tentara sebagai tulang punggung negara yang baru diproklamasikan itu. Yang disusun hanya "Badan Keamanan Rakyat" (BKR) sebagai bahagian dari Badan Penolong Keluarga Korban Perang (BPKKP). Kebijakan-sanaan yang ditempuh oleh pemerintah RI yang masih muda itu dengan demikian melengahkan kesempatan untuk sejak semula membentuk Angkatan Perang yang kokoh kuat sebagai imbalan kekuatan fisik bagi diplomasi. BKR merupakan wadah yang menampung bekas anggota PETA, **Gyu-Gun** dan **Hei-Ho**, yang dibubarkan oleh Jepang pada tanggal 19 Agustus 1945 (23, p. 232).

Kemudian untuk meningkatkan perjuangan dan atas desakan beberapa golongan dan tokoh terkemuka seperti Mayor KNIL Urip Sumoharjo, maka pada tanggal 5 Oktober 1945 dengan dekrit pemerintah RI, maka nama BKR dirobah menjadi "Tentara Keamanan Rakyat" (TKR). TKR inilah yang kemudian menjelma sebagai "Angkatan Perang Republik Indonesia" (APRI) yang dipergunakan menghadapi tentara Jepang sebagai alat Sekutu dan kemudian menghadapi tentara NICA, berjuang disamping lasykar-lasykar rakyat yang masih berdiri. TKR bersama-sama dengan Lasykar Rakyat langsung secara fisik berhadapan dengan musuh yang hendak menghancurkan Republik Indonesia. Untuk melengkapi tugas pertahanan negara, disamping kekuatan darat dan laut, kekuatan udara juga sangat diperlukan. Itulah sebabnya pada tanggal 5 Oktober 1945 juga didirikan TKR Jawatan Penerbangan sebagai alat pertahanan negara (22, p. 22).

TKR Jawatan Penerbangan bermarkas di Yogyakarta, dan yang ditunjuk sebagai Kepala Staf adalah Komodor Suryadharma. Pada masa itu sangat sedikit pemuda kita yang telah dididik untuk menjadi penerbang, apalagi sebagai penerbang yang punya kemampuan. Tetapi walaupun begitu jiwa revolusi telah membangkitkan semangat para penerbang kita untuk membuktikan dirinya sehingga dengan demikian pada tanggal 10 Oktober 1945 di lapangan Cibeureum Tasikmalaya diterbangkanlah sebuah pesawat rongsokan Jepang yang diberi nama "Banteng"

Penerbangnya adalah Adi Sucipto, teman Iswahyudi dalam pendidikan penerbangan di Kalijati waktu zaman Hindia Belanda. Pada tanggal 28 Oktober 1945 penduduk Yogyakarta telah dapat menyaksikan pesawat terbang merah putih, diterbangkan oleh kadet Indonesia. Tugas yang dibebankan dipundak TKR Penerbangan adalah membangun dan menyusun penerbangan militer dan merintis jalan bagi penerbangan sipil dalam keadaan serba darurat.

Modal utama adalah pesawat rongsokan Jepang yang sebahagian dalam keadaan rusak. Dengan bermodalkan keuletan dan kemauan keras, maka pada bulan Desember 1945 dimulailah pendidikan penerbang di Yogyakarta di bawah pimpinan Komodor Adisucipto. Iswahyudi sebagai penerbang yang telah pernah dididik di Kalijati bersama Adisucipto pada pendidikan penerbangan di Australia juga ikut menyumbangkan tenaganya untuk perjuangan. Karena telah lama tidak menjalankan pesawat terbang maka Iswahyudi ikut berlatih menjalankan pesawat terbang lagi. Berkat keahlian dan keuletannya, maka dalam waktu tiga minggu saja Iswahyudi telah mampu menerbangkan pesawat dengan baik. Kemahiran Iswahyudi menjalankan pesawat menyebabkan ia menjadi seorang penerbang yang baik dan cukup berkwalifikasi. Itulah sebabnya Iswahyudi diangkat menjadi instruktur Sekolah Penerbangan dan juga diangkat sebagai pembantu utama pimpinan sekolah (7, p. 3).

Kekuatan Angkatan Udara terus dilatih dan disempurnakan dalam rangka pertahanan udara menghadapi musuh. Sebagai suatu kelanjutan dari perkembangan tunas Angkatan Udara Republik Indonesia, maka dengan penetapan Presiden tanggal 9 April 1946, maka TKR (TRI) Jawatan Penerbangan dihapuskan dan sebagai gantinya didirikan "Angkatan Udara Republik Indonesia" (AURI) sebagai suatu angkatan yang berdiri sendiri sederajat dengan Angkatan Darat dan Angkatan Laut, dan pimpinannya tetap Komodor Udara Suryadharma (21, p. 23).

Mulai bulan Januari 1946 Sekolah Teknik Penerbangan terus disempurnakan. Mereka terus mengadakan latihan penerbangan dengan instruktur Adisucipto, Iswahyudi dan Imam Wiriyosaputro. Dalam waktu 3 minggu mereka telah dapat menerbangkan pesawat yang sebelumnya tidak mereka ketahui penggunaannya dengan tujuan Solo. Di Pangkalan udara Maguwo (Yogyakarta) telah dapat diperbaiki sebanyak 27 buah pesawat bersayap yang bernama "Cureng" dari 75 pesawat yang ada. Pada tanggal 14 Januari 1946 terjadi kecelakaan sebuah Cureng di pangkalan Maguwo. Pengemudi Iswahyudi dan penumpang Wiriadinata selamat dalam kejadian kecelakaan itu berkat ketrampilan Iswahyudi. Kemudian pada tanggal 23 April 1946 sebuah formasi penerbangan yang terdiri dari 3 buah pesawat "Cukiu" telah

bertolak dari lapangan terbang Maguwo menuju lapangan terbang Kemayoran Jakarta. Penerbangan ini membawa rombongan delegasi pemerintah Republik Indonesia yang terdiri dari KSAU Suryadharma dan Jenderal Mayor Sudibyo. Para pembesar ini akan mengadakan perundingan dengan pihak Sekutu mengenai penyelesaian RAPWI (tawanan perang Serikat). Dalam hubungan ini opsir udara II Iswahyudi telah mendapat kepercayaan untuk mengemudikan pesawat yang membawa rombongan pembesar negara itu. Ini merupakan tugas dan tanggung jawab yang sangat berat mengingat kondisi pesawat yang jauh dari sempurna. Keesokan harinya yaitu tanggal 4 April 1946 sebuah "Cukiu" melanjutkan penerbangan ke Gorda (Banten) dengan melintas selat Sunda menuju Lampung (Teluk Betung - Beranti). Awak pesawat terdiri dari opsir penerbang Iswahyudi, Komodor Suryadharma dan opsir muda Rasyidi. Penerbangan ini juga berhasil dengan selamat berkat lindungan Yang Maha Kuasa (22, p. 7).

Antara tanggal 21 - 26 Mei 1946 latihan formasi penerbangan terus diadakan melalui daerah Jawa Barat, Sumatra dan Madura. Latihan-latihan terbang untuk pesawat "Cureng" (Capung) dipimpin oleh opsir udara Iswahyudi dan Wiryosaputro sebagai instruktur, dan Komodor Adisucipto untuk "Cukiu". Pada tanggal 10 Juni 1946 diadakan upacara pembukaan Pangkalan Udara Cibeureum Tasikmalaya sambil mengadakan hari penerbangan. Dari Maguwo datang lima buah pesawat Cureng dengan awak sebagai berikut :

- a. Komodor Adisucipto dan opsir udara Husen Sastranegara.
- b. Komodor Muda Abdurrahman Saleh dan Tulus Martoatmojo.
- c. Opsir Udara Suyono dan opsir udara muda Kaswan.
- d. Opsir udara Wiryosaputro dan Sunaryo.
- e. Opsir Udara Iswahyudi dan Suhodo.

Iswahyudi dan kawan-kawannya berhasil menarik perhatian masyarakat karena ketrampilan mereka mengemudikan pesawat tersebut. Pada hari penerbangan ini juga dilakukan penerbangan keliling bagi anak-anak sekolah (7, p. 3).

Kemudian pada tanggal 10 Agustus 1946 diadakan penerbangan percobaan pesawat "Diponegoro I" dari lapangan Maguwo menuju ke lapangan Maospati Madiun. Awak kapal terdiri dari Adisucipto, Iswahyudi, Husen Sastranegara dan juru tehnik Kaswan dan Rasyidi. Penerbangan ini berhasil dengan selamat, dan awaknya berada dalam keadaan sehat wal afiat (22, p. 8).

Pada tanggal 27 Agustus 1946 bertolaklah dari pangkalan udara Maguwo 6 buah pesawat type "Nishikoren", "Cukiu, dan "Cureng" menuju Sumatera

dalam rangka mengadakan inspeksi pangkalan-pangkalan udara didaerah itu. Dalam perjalanan kembali ke Maguwo pesawat yang dikemudian oleh Opsir Iswahyudi justru membawa KSAU Komodor Udara Suryadharma. Dalam perjalanan ini pesawat yang dikemudian oleh Iswahyudi mesinnya mengalami kerusakan dan terpaksa mengadakan pendaratan darurat di Pameungpeuk, Jawa Barat Selatan. Berkat ketrampilan mengemudikan pesawat, maka pendaratan darurat itu berhasil, tanpa mengalami kerusakan berat. Iswahyudi selamat dalam kecelakaan itu, begitu juga Suryadharma sedikit luka-luka ringan (7, p. 4).

Peristiwa itu sangat berkesan bagi KSAU Suryadharma, dan kekaguman beliau kepada Iswahyudi makin bertambah. Sesampai di Yogyakarta KSAU langsung memberikan pujian kepada Iswahyudi di depan isterinya. KSAU mengatakan bahwa Iswahyudi tabah dan tenang dalam menghadapi kesulitan, dan berhasil membikin pendaratan darurat di sebelah selatan Jawa Barat (27, p. 3). Pengalaman mengemudikan pesawat terus ditingkatkan dan disempurnakan oleh Iswahyudi, disamping ketabahan dan keuletan sangat diperlukan karena pesawat yang dipergunakan adalah pesawat rongsokan. Pada tanggal 13 April 1946 dilakukan pemakaman jenazah opsir Tarsono Rujito di Salatiga yang menjadi korban karena kecelakaan pesawat. Upacara penaburan bunga dilakukan dari udara dengan pesawat Cureng yang dikemudikan oleh Iswahyudi dengan para penumpang Husen Sastranegara, seorang juru potret dan opsir Rasyidi (22, p. 8). Dalam kedudukannya sebagai tokoh AURI dan seorang penerbang Iswahyudi terus menyempurnakan kemahirannya dalam mengemudikan pesawat terbang. Pada bulan Pebruari 1947, sebuah pesawat India type Dakota VT—CLA tiba di Maguwo dengan pemiliknya Patnaik. Pesawat itu dibeli oleh pemerintah dari pengusaha India itu yang bernama Patnaik. Untuk dapat mempergunakan pesawat tersebut maka penerbang Adisucipto dan Iswahyudi mendapat kesempatan untuk belajar terbang dan mereka dapat mengemudikan dalam waktu 2 hari. Dalam waktu singkat Iswahyudi telah dapat mempergunakan pesawat tersebut, apalagi telah menjadi milik Republik Indonesia pula (7, p. 4).

Selama bertugas dalam AURI Iswahyudi sering dipindah-pindah, sesuai dengan situasi perjuangan pada waktu itu. Pertama kali ia ditempatkan di Yogyakarta, kemudian Iswahyudi diangkat menjadi komandan Pangkalan Udara Maospati Madiun selama 1 tahun. Dari Madiun Iswahyudi dipindahkan lagi ke Yogyakarta, dan terakhir diangkat sebagai Komandan Pangkalan Udara Gadut di Bukittinggi (48, p. 2), pada bulan Mei 1947. Tugas yang diberikan kepadanya di Gadut adalah sangat berat, yaitu membentuk dan membina organisasi AURI di daerah itu khususnya di pulau Sumatera pada umumnya (9, p. 21).

Dalam zaman revolusi fisik pihak Belanda terus melancarkan usahanya untuk mencekek leher RI baik di bidang politik, ekonomi dan militer. Dalam bidang politik dan ekonomi, Belanda berusaha untuk mencegah terjadinya hubungan antara RI dengan luar negeri. Dalam bidang militer Belanda berusaha mempersempit ruang gerak RI dengan melakukan aksi-militer. Dalam berjuang untuk menentang maksud Belanda itu AURI mempunyai andil yang besar di bidang fisik (militer) maupun di bidang diplomasi. Perjuangan diplomasi pada waktu itu tidak kalah pentingnya dari pada perjuangan di bidang militer. Missi-missi diplomasi dari pemerintah selalu diantar dan diselenggarakan oleh AURI. Tugas AURI cukup berat yaitu menerobos blokade musuh yang cukup kuat. Missi-missi itu antara lain adalah sebagai berikut :

1. Missi H. Agus Salim ke negara-negara Arab, yang mendapat hasil yang gemilang, Perjuangan rakyat Indonesia mendapat simpati dan bantuan dari negara-negara Arab.
2. Missi Perdana Menteri Syahrir ke India dan PBB yang juga mendapat hasil yang luar biasa. Perjuangan rakyat Indonesia mulai dikenal oleh negara-negara sahabat dan dunia internasional.
3. Missi Wakil Presiden Moh. Hatta ke India secara incognito. Hatta berhasil menemui Perdana Menteri India Pandit Jawaharlal Nehru dan mengumpulkan pemimpin-pemimpin Indonesia yang pada waktu itu berada di luar negeri seperti Sudarsono dan Maramis. Dalam missi Wakil Presiden itu Iswahyudi telah bertindak sebagai co pilot yang melaksanakan tugasnya dengan baik.
Bung Hatta pada waktu itu menyamar sebagai awak pesawat AURI dengan tanda pangkat Sersan. Dengan bantuan Nehru missi Hatta telah berhasil menarik simpati yang luas dari dunia internasional terhadap perjuangan bangsa Indonesia. Missi Hatta berhasil kembali ke tanah air dengan selamat.
4. Missi-missi dan utusan-utusan organisasi pemuda, buruh dan wanita Indonesia yang mengikuti kongres-kongres internasional seperti kongres Pemuda di Praha, kongres buruh dan wanita di India. Utusan-utusan ini berusaha untuk mendapatkan solidaritas internasional beserta dukungan dari gerakan-gerakan pemuda, buruh dan wanita internasional.

Dalam rangka melaksanakan perjuangan diplomasi guna menerobos blokade musuh itu, 4 orang tokoh AURI telah mempertahankan jiwa raganya. Mereka itu adalah :

- a. Agustinus Adisucipto.
- b. Abdurrahman Saleh
- c. Iswahyudi
- d. Halim Perdanakusumah (50, p. 1).

Sebagai Komandan Pangkalan Udara di Bukittinggi Iswahyudi dan keluarganya selalu bergaul rapat dengan rakyat di daerah itu. Iswahyudi berkeyakinan bahwa rakyat adalah tulang punggung daripada perjuangan mencapai kemerdekaan, dan tanpa dukungan mereka perjuangan belum tentu berhasil. Berkat dedikasi dan pengaruh Iswahyudi maka masyarakat Bukittinggi telah ikut membantu perjuangan AURI sepenuhnya. Karena masih sedikitnya pesawat yang dimiliki oleh AURI di daerah Bukittinggi, maka masyarakat di daerah itu secara bergotong-royong mengumpulkan uang dan harta bendanya untuk dapat membeli sebuah pesawat guna dipakai dalam perjuangan mengusir Belanda dari tanah air Indonesia. Uang yang berhasil dikumpulkan, kemudian ditukarkan dengan 12 kg emas, dan setelah uang tersedia maka dihubungkanlah seorang penjual pesawat bangsa Amerika. Jenis pesawat yang akan dibeli itu adalah "Avro Anson" VH BBY. Setelah ada kecocokan maka penjual pesawat bangsa Amerika itu langsung mengantarkan pesawat ke Bukittinggi. Iswahyudi sebagai Komandan Pangkalan Udara Bukittinggi, ikut berlatih mempergunakan jenis pesawat baru itu. Dalam waktu singkat ia telah dapat menerbangkan pesawat baru itu dengan baik. Iswahyudi sangat berterima kasih kepada masyarakat Bukittinggi yang telah membantu AURI dalam rangka perjuangan rakyat Indonesia.

Setelah Iswahyudi dapat mengemudikan pesawat itu, maka yang punya pesawat yaitu bangsa Amerika harus dikembalikan ke Bangkok (48, p. 3).

B. GUGURNYA ISWAHYUDI

Pada awal bulan Desember 1949 dari pangkalan udara Bukittinggi berangkat sebuah pesawat "Avro Anson" VH—BBY RI - 003 yang dikemudikan oleh pilot Iswahyudi dan navigator Halim Perdanakusuma. Tujuan penerbangan mereka adalah Bangkok dengan tugas mengantarkan seorang sukarelawan Amerika yang telah menjual pesawat terbang kepada R.I. dan menghubungi pejabat-pejabat Muangthai dan Singapura yang bersedia membantu perjuangan rakyat Indonesia. Mereka berhasil menembus blokade Belanda dengan selamat sampai di tempat tujuan, guna menjalankan missinya mendapatkan peralatan perang dan obat-obatan. Setelah menyelesaikan tugasnya di Muangthai (Bangkok), maka Iswahyudi dan Halim Perdanakusuma kembali ke tanah air lewat Singapura sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Pada tanggal 14 Desember 1947 dalam penerbangan dari Bangkok menuju Singapura pesawat transpor ringan itu mengalami kecelakaan dan jatuh di daerah Tanjung Hantu - Malaya (sekarang Malaysia). Laporan pertama tentang kecelakaan diterima

oleh polisi Lumut dari dua orang penebang kayu keturunan Cina yang bernama Wong Fatt dan Wong Kwang pada tanggal 14 Desember 1947 sekitar jam 16.30 sore hari. Setelah mendapat laporan tentang kecelakaan pesawat terbang itu, maka seorang anggota polisi Inggris yang bernama Buras, pergi ke tempat kecelakaan pada hari itu juga sekitar jam 18.00. Karena pasang sedang naik di sekitar Tanjung Hantu, maka Buras hanya dapat melihat bahagian ekor pesawat dan belum dapat menemukan jenazah (21, p. 1).

Dalam pada itu pada tanggal 14 Desember 1947 seorang guru sekolah di Lumut yang bernama Johor Oshman bersama dengan seorang nelayan yang bernama Said Lamabok sedang menangkap ikan di daerah sekitar Tanjung Hantu. Pada waktu itu mereka melihat di kaki langit sudah ada tanda-tanda akan turun hujan disertai angin ribut dan gelombang besar. Itulah sebabnya mereka tidak jadi melangsungkan menangkap ikan dan bersiap-siap untuk kembali ke pantai. Pada waktu Johor Oshman kembali ke pantai datangnya angin kencang dan hujan lebat dan bunyi sebuah pesawat terbang yang makin lama makin keras kedengarannya. Setelah terjadi dentuman yang sangat keras dari pesawat terbang itu mereka tidak dapat melihat apa-apa lagi, karena cuaca sangat buruk pada waktu itu (12, p. 6).

Keesokan harinya pada tanggal 15 Desember 1947 seorang anggota Polisi Inggris yang bernama Samson berangkat ke daerah kecelakaan itu bersama-sama dengan Kepala Polisi Lumut yang bernama Che Wan. Mereka sampai di tempat kecelakaan itu pada jam 09.00, dan kepada rombongan itu oleh beberapa nelayan diserahkan sesosok jenazah yang belum dikenal identitasnya. Jenazah itu ditemukan oleh beberapa nelayan, mengapung beberapa ratus yard dari reruntuhan pesawat. Kemudian ditemukan sebuah log book mesin pesawat VII BBY Anson. Selanjutnya ditemukan sebuah kartu otorisasi dengan nama Komodor Abdul Halim, anggota Angkatan Udara Republik Indonesia, sebuah dompet berisi tiga lembar mata uang Siam dan beberapa kartu kunjungan rumah dengan nama Letnan Penerbang R. Iswahyudi dari Angkatan Udara Republik Indonesia. Sebuah kartu yang ditulis dengan tinta "Indonesian Airways" juga ditemukan. Dalam dompet itu ditemukan sebuah kartu milik pemimpin skuadron Siam. Juga ditemukan sebuah pisau dengan tulisan Keegan di atasnya. Beberapa kepingan pesawat juga ditemukan pada hari itu (21, p. 1). Seorang buruh pelabuhan Lumut yang bernama Harun bin Idris juga ikut serta bersama rombongan pencari jenazah. Ia juga menyaksikan diketemukan sehelai pakaian, sehelai sarung dan sarung pistol yang sudah tidak ada lagi pistolnya (12, p. 7). Setelah jenazah ditemukan dan diketahui pula bahwa jenazah itu berasal

dari tentara Indonesia, maka diusahakanlah membawa jenazah itu ke pantai. Jenazah dibawa dengan sebuah sampan kotak yang didayung oleh kepala rumah sakit untuk dibawa ke rumah sakit Lumut guna pemeriksaan walaupun pada petang hari itu pasang sedang naik. Tetapi walaupun begitu perhatian penduduk terhadap kejadian ini cukup besar. Di sepanjang pantai yang dilalui oleh jenazah terdiri dari laki-laki, perempuan dan anak-anak berdiri berjejer. Ketika sampan yang membawa jenazah hampir sampai di pantai, tiba-tiba kelihatan berpuluh-puluh ekor ikan lumba-lumba mengiringi sampan dari belakang. Sambil timbul tenggelam sebagai perenang gaya kupu-kupu. Tetapi sewaktu sampan sampai di darat semua ikan-ikan itu kembali ke laut dan tidak seekor pun yang menampakkan diri lagi. Keganjilan itu tidak pernah terjadi sebelumnya di daerah itu dan hal itu sangat mencengangkan penduduk sekitarnya (12, p. 8).

Ketika jenazah dinaikkan ke darat rakyat ramai menyongsong jenazah guna dibawa ke rumah sakit Lumut. Dalam pada itu usaha untuk mencari jenazah yang masih belum ditemukan terus dilakukan. Pada keesokan harinya, yaitu tanggal 16 Desember 1947 dari jam 10.00 sampai jam 13.00 siang diteruskan usaha pencarian yang lebih giat lagi. Tetapi yang ditemukan hanya rangka pesawat yang lebih besar, sedangkan jenazah yang satu lagi masih belum ditemukan. Setelah usaha pencarian jenazah dianggap tidak membawa hasil lagi, maka dicoba mengadakan analisa tentang sebab-sebab kecelakaan. Sebenarnya sangat sulit melukiskan proses terjadinya kecelakaan, kedua penebang kayu yang kemudian diinterogasi oleh Kepala Polisi Lumut Che Wan mengemukakan bahwa mereka melihat pesawat terbang di atas muka laut menuju selatan di sekitar Tanjung Hantu. Setelah mengubah arah menuju pantai, pesawat itu lenyap dari pandangan mereka disusul oleh dentuman yang keras. Saat itu dataran yang lebih rendah diselimuti oleh kabut dan hujan turun dengan lebatnya. Samson menyimpulkan pada waktu itu bahwa kecelakaan itu sulit ditentukan. Penebang-penebang kayu memperkirakannya tengah hari. Laporan ini mengemukakan sekitar jam 12.30 hari itu ada sebuah pesawat terbang di sekitar Penang menuju selatan. Bila pesawat itu adalah pesawat Anson, maka kecelakaan itu diperkirakan sekitar jam 13.30 siang hari. Pada hari itu pasang surut terjadi pada jam 11.00 dan kemudian pasang lagi pada jam 17.05, dan perbedaan pasang surut sekitar 12 kaki.

Penelitian teknis pada kepingan-kepingan pesawat mendorong kesimpulan bahwa pesawat terbang membentur air dengan kecepatan 150 mil per jam (21, p. 11).

Kesimpulan Samson mengenai buruknya cuaca pada waktu itu diperkuat lagi oleh Keegan, seorang bekas penerbang Angkatan Udara Inggris, yang

pada saat itu menjadi penerbang pada suatu maskapai Australia. Seminggu sebelum kecelakaan itu ia menerbangkan pesawat Anson HV—BBY bersama rekannya FS Sharp dari Australia menuju Singapura, dan keadaan pesawatnya sangat baik. Menurut Keegan pilot Letnan Penerbang Iswahyudi dan Komodor Halim Perdanakusuma adalah sahabat baiknya. Ia tahu betul bahwa kedua sahabatnya itu benar-benar ahli dalam bidangnya. Keegan baru mengetahui kecelakaan itu sesudah seminggu dan ia berkesimpulan bahwa malapetaka itu disebabkan keadaan cuaca yang buruk, karena pesawat Anson berada dalam keadaan yang baik (30, p. 1).

Keterangan Samson dan Keegan yang ahli dalam bidangnya masing-masing diperkuat lagi oleh keterangan penduduk Lumut yaitu Johor Othman. Menurut keterangan Johor Othman, kalau seandainya cuaca tidak seburuk itu, "Kami dengan jelas akan dapat menyaksikan peristiwa kecelakaan itu, karena tidak ada yang menghalangi pemandangan ke tempat itu" (12, p. 6).

Berdasarkan keterangan-keterangan di atas jelaslah bahwa kecelakaan pesawat pada waktu itu lebih banyak disebabkan oleh buruknya cuaca. Sebab-sebab lain belum dapat diungkapkan sampai saat ini. Kecelakaan pesawat terbang di Tanjung Hantu - Malaya segera diketahui oleh rakyat melalui berita-berita maupun melalui surat-surat kabar. Hampir seluruh surat kabar yang terbit di Malaya pada waktu itu memuat berita kecelakaan ini. Pada halaman pertama surat kabar bahasa Inggeris yaitu "The Straits Times" dan "Melaya Tribune" juga memuat berita kecelakaan ini dalam penerbitannya tanggal 16 Desember 1947. Tokoh-tokoh politik dan masyarakat di Malaya juga menaruh minat dan perhatian yang besar sekali terhadap terjadinya kecelakaan pesawat terbang itu, lebih-lebih mereka yang bersimpati terhadap perjuangan rakyat Indonesia. Ishak H. Muhammad Ketua Partai Kebangsaan Melayu Malaya (PKMM) yang kebetulan waktu itu sedang berada di Ipoh, sesudah mendengar berita kecelakaan itu segera mengirim telegram kepada Nurudin Tak (Ketua PKMM Cabang Dindings - Lumut). Menurut telegram itu PKMM cabang Dindings diberi tugas untuk mengambil bahagian dalam usaha pemakaman jenazah Halim Perdanakusuma. Kebetulan sekali pada waktu itu tokoh-tokoh masyarakat di Lumut banyak yang menjadi anggota PKMM, dan hal ini memudahkan tugas Nurudin Tak. Diantara tokoh-tokoh PKMM Lumut adalah Yumid Mahmud, Yusuf Ayat, Mahmud Somad, Said Muhammad dan Johor Othman (10, p. 2).

Panitia pemakaman jenazah Halim Perdanakusuma segera dibentuk oleh Nurudin Tak sendiri dengan anggotanya tokoh-tokoh PKMM cabang Lumut. Tokoh-tokoh wanita pun tidak ketinggalan menyumbangkan tenaganya dalam usaha pemakaman seperti Puan Nongok (tokoh wanita UMNO)

dan Puan Rafeah (Isteri Nurudin Tak). Panitia Penyelenggaraan pemakaman jenazah Halim Perdanakusuma segera menghubungi polisi Lumut untuk minta izin mengadakan upacara pemakaman. Karena panitia sebagian besar terdiri dari anggota PKMM maka polisi Lumut yang sebagian terdiri dari orang Inggeris mencurigai usaha panitia ini. PKMM adalah suatu organisasi politik di Malaya yang menuntut kemerdekaan bagi negeri itu dari tangan bangsa Inggeris, dan lebih-lebih lagi PKMM mengadakan hubungan dengan PNI di Indonesia (37, p. 1).

Setelah mengadakan perdebatan dengan polisi Lumut, maka akhirnya panitia memperoleh juga keizinan dengan syarat tidak boleh mengadakan upacara besar-besaran. Setelah memperoleh keizinan dari polisi, maka panitia mulai bekerja mengumpulkan uang sumbangan dari masyarakat untuk melaksanakan upacara. Sebagian besar sumbangan diperoleh dari keluarga PKMM cabang Lumut dan masyarakat setempat yang bersimpati terhadap perjuangan rakyat Indonesia. Karena di daerah Lumut pada waktu itu belum ada makam orang-orang Islam maka panitia terpaksa mencarikan daerah lain untuk pemakaman jenazah itu. Daerah itu Teluk Murok yang terletak kurang lebih 5 km dari kota Lumut, dan daerah perkebunan ini juga terletak di tepi pantai. Setelah semua persiapan selesai maka pihak panitia menghubungi penguasa daerah Lumut yang diwakili oleh Sayid Zaharuddin untuk meminjam suatu kendaraan guna membawa jenazah ke-pemakaman. Sayid Zaharuddin segera mengabulkan permohonan panitia dengan meminjamkan satu kendaraan lengkap dengan pengemudinya (12, p. 3).

Walaupun semua persiapan telah selesai, tetapi jenazah belum dapat dimakamkan hari itu karena belum mendapat izin dari pemerintah Indonesia. Barulah pada keesokan harinya pemakaman dapat dilaksanakan, meskipun jenazah telah tiga hari berada di rumah sakit, dan keadaannya telah betul-betul rusak. Dari rumah sakit Lumut jenazah dibawa ke Mesjid Adli untuk disembahyangkan. Setelah jenazah selesai dimandikan dan dikafani dengan sempurna, maka dilakukanlah upacara sembahyang jenazah yang dipimpin oleh Puteh bin Endut. Jenazah kemudian dinaikkan ke atas kereta jenazah sesudah jenazah itu ditutupi dengan 2 helai bendera merah putih. Di samping keranda diletakkan beberapa karangan bunga sumbangan dari kaum ibu dan sebuah papan hitam kecil yang ditulis oleh Zaenal Abidin yang berisi perkataan :

JENAZAH KOMODOR MUDA A. HALIM
YANG GUGUR DI TANJUNG HANTU
TANGGAL 14 DESEMBER 1947

Kira-kira pukul 2 petang tanggal 19 Desember 1947 jenazah dibawa ke pemakaman dengan diiringi oleh lebih kurang 500 orang. Di antara tokoh-tokoh penting yang ikut mengantarkan jenazah ke tempat peristirahatan terakhir adalah : Dr. Burhanuddin, A.L. Helmi, Ishak Haji Muhammad (pak Sako), Abdul Rahman Rahim, Abdullah Ayub, Baharuddin Abdul Latif, Ghalib Suhun, Haji Ramli, wakil-wakil dari PKMM dan masyarakat Indonesia. Ketika jenazah sampai di Teluk Murok penduduk yang menunggu kedatangan jenazah sangat ramai sebagai tanda ikut berduka cita dan menyaksikan upacara itu dari dekat.

Makam dari Halim Perdanakusuma terletak di bawah pohon janggus yang rindang berdampingan dengan makam-makam orang Islam lainnya, dan kompleks makam itu terletak dekat mesjid. Setelah upacara pemakaman selesai, maka dibacakanlah doa untuk melepas seorang pahlawan yang membela tanah air yang gugur membela tanah airnya di luar tumpah darahnya (12, p. 4).

Dalam pada itu berita mengenai gugurnya Halim Perdanakusuma dan Iswahyudi karena kecelakaan pesawat terbang sangat meluas ke seluruh Malaya. Ketika berita sedih itu didengar oleh Sultan Perak yang bernama Sultan Abdul Aziz beliau sangat terharu dan sebagai tanda berduka cita Sultan Perak memberikan sumbangan sebanyak \$ 50. Sumbangan yang diberikan melalui Tengku Tumenggong pegawai daerah Dindings langsung diserahkan kepada panitia. Oleh panitia uang ini dipergunakan untuk mengadakan tahlil di pusara Halim dan malamnya diadakan upacara tahlilan di Mesjid Adli Lumut (24, p. 1).

Setelah beberapa hari jenazah Halim dimakamkan, maka datanglah dr. Utoyo dari Singapura sebagai wakil Republik Indonesia. Keterlambatan kedatangan dr. Utoyo disebabkan karena terjadinya banjir besar di daerah Perak, di mana jalan-jalan raya digenangi oleh air yang menyebabkan lalu lintas terputus. Setelah jalan-jalan dapat dilalui kembali, maka barulah dr. Utoyo sampai di Lumut. Dengan ditemani oleh Mahmud Samad dan Said Muhammad. dr. Utoyo langsung menuju Tanjung Hantu dari pantai Lumut Rombongan dr. Utoyo tidak melihat lagi bangkai pesawat, tetapi mereka hanya dapat menyaksikan bahagian-bahagian kecil dari pesawat yang telah bercampur dengan sampah. Mereka juga menemukan sebatang pohon kayu damar laut yang telah putus dilanggar oleh pesawat ketika pesawat jatuh di laut. Ketika mereka berjalan di pantai, mereka menemukan sebuah kipas yang bagus, yang kemungkinan berupa oleh-oleh dari Halim Perdanakusuma atau Iswahyudi yang masih pengantin baru pada waktu itu. dr. Utoyo pada waktu itu menyatakan bahwa kepergian Halim Perdanakusuma dan Iswahyudi merupakan kerugian besar bagi bangsa Indonesia yang sedang berjuang

melawan penjajah Belanda. Ketika akan kembali ke Singapura dr. Utoyo mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada masyarakat Lumut yang telah memakamkan jenazah Halim Perdanakusuma (12, p. 6). Isteri Iswahyudi menerima berita itu dengan perasaan sangat sedih. Ia menganggap peristiwa itu sebagai suatu keajaiban, dan masih beranggapan bahwa kabar kecelakaan itu tidak betul. Apalagi ia tidak melihat dengan mata kepala sendiri dan jenazahnya tidak pula dapat dilihat. Tetapi sebagai isteri perajurit bersikap tenang dan menerima cobaan itu dengan tabah dan tawakal. Ia pasrah kepada Tuhan Yang Maha Kuasa, karena nasib manusia ditentukan olehnya (27, p. 1).

Ibu dan adik-adik Iswahyudi juga menerima berita itu dengan kesedihan yang amat sangat. Pada akhir tahun 1946 ayah Iswahyudi bernama Wiryoharjo telah lebih dahulu meninggal dunia sekarang menyusul pula Iswahyudi dan betapa sedihnya keluarga itu dapatlah dibayangkan. Belum kering air mata keluarga Wiryoharjo karena mendapat kesedihan yang beruntun maka pada akhir tahun 1948 adik almarhum Iswahyudi yang bernama Moh. Punjul gugur dalam perjuangan mempertahankan tanah air dalam perang kemerdekaan (27, p. 2).

Pucuk pimpinan AURI di Yogyakarta juga merasa terkejut atas kecelakaan itu, di mana Komodor Muda Halim Perdanakusuma dan Opsir Udara I Iswahyudi gugur. KSAU Komodor Udara Suryadhama menyampaikan berita duka cita itu kepada segenap anggota markas tertinggi AURI di halaman Jalan Tuban Taman No. 1 Yogyakarta. Wakil Presiden yang sedang berada di Bukittinggi juga mengirimkan surat ikut belasungkawa kepada Ny. Iswahyudi yang juga berada di Bukittinggi. Wakil Presiden menyatakan bahwa Iswahyudi meninggal sebagai "Pahlawan" dalam melakukan kewajiban untuk negara. Bangsa Indonesia angkatan sekarang dan kemudian tidak akan melupakan jasanya, akan tetap berterima kasih sepanjang masa (31, p. 1).

Masyarakat Bukittinggi di mana Iswahyudi terakhir bertugas juga merasa kehilangan pemimpinnya yang sangat dicintai. Sebagai pelepas kepergian Iswahyudi maka Daly Monte seorang sastrawan terkemuka di Bukittinggi menciptakan sajak khusus untuk almarhum (8, p. 1).

Untuk memberikan penghargaan kepada almarhum Iswahyudi, maka Presiden Republik Indonesia dengan Surat Keputusan Presiden No. 33/A.Mil/48 Yogyakarta 1948 telah menaikkan pangkat Opsir Udara I Iswahyudi menjadi Komodor Udara Muda (17, p. 1). Kemudian sebagai penghargaan atas jasanya maka nama almarhum Iswahyudi diabadikan untuk menggantikan nama "Pangkalan Udara Maospati" Madiun, menjadi "Pangkalan Udara Iswahyudi". Hal itu ditetapkan pada hari Pahlawan yang

ke XV, 10 Nopember 1960, di mana Ibu Iswahyudi mendapat kehormatan untuk membuka selubung nama pahlawan tersebut (, p. 22).

Sebagai seorang pemimpin Iswahyudi banyak mempunyai sifat yang baik dan patut dicontoh oleh generasi pemimpin sekarang dan yang akan datang. Di antaranya sifat-sifat itu adalah :

- a. Ramah dan senantiasa menunjukkan sikap yang menyenangkan.
- b. Selalu menunjukkan sikap yang tenang, walau dalam menghadapi kesulitan sekalipun.
- c. Tidak tinggi hati dan tidak mempunyai ambisi merugikan orang lain.
- d. Mempunyai keberanian yang luar biasa, tidak gentar mencoba pesawat terbang yang tidak sempurna.
- e. Mempunyai wibawa yang besar yang dicintai anak buahnya.
- f. Mendahulukan kepentingan negara dari kepentingan keluarga isterinya sering ditinggalkan di dalam melaksanakan tugas.
- g. Hidup sederhana dan tidak mementingkan kemewahan.
- h. Tidak meninggalkan warisan yang berlebihan untuk keluarganya (6, p. 5).
- i. Mencintai dan sangat sayang kepada anak-anaknya.
- j. Berbakti dan patuh kepada orang tua, walaupun telah berpendidikan tinggi.
- k. Supel dan pandai bergaul, sehingga mempunyai banyak teman.
- l. Selalu mengalah kepada saudara-saudaranya, dalam persoalan yang tidak begitu prinsipiel.
- m. Sangat tekun dalam hidupnya. Tidak bersedia menceritakan tugas-tugas dengan orang tua dan isterinya.
- n. Perasaannya sangat halus dan pendiam, ia merasakan arti kata yang terkandung dalam musik.
- o. Tidak pernah memperlihatkan kepanikan dan kekuatiran (46, p. 1).

Sejarah berjalan terus umur manusia terus bertambah, tetapi Halim Perdanakusuma telah beristirahat untuk selama-lamanya di Teluk Murok, dan jenazah Iswahyudi hilang tidak menentu rimbanya. Sebagai bangsa yang tahu menghargai jasa dari pahlawannya, maka pemerintah Indonesia telah berusaha untuk memindahkan makam Halim Perdanakusuma ke Indonesia. Suatu Team Khusus yang dipimpin oleh Mayor Udara Darwis Abdullah telah memohon kepada pemerintah Malaysia untuk memindahkan makam Halim ke Indonesia. Permintaan Indonesia belum dapat dikabulkan oleh rakyat Malaysia, bahkan kuburan tersebut telah mereka keramatkan. Usaha demi usaha terus dilanjutkan untuk memindahkan makam Halim Perdanakusuma ke Indonesia sesuai dengan keinginan rakyat Indonesia. Dalam pada itu Kedutaan Besar Indonesia di Kuala Lumpur juga ikut memelihara

makam tersebut. Bahkan sewaktu Bapak Mayor Jatikusumo menjadi duta besar, beliau memerintahkan untuk memperbaiki makam Halim dan menggantinya dengan marmer (27, p. 2). Makam Halim Perdanakusuma yang terletak di Teluk Murok itu dahulunya dibuat dari batu biasa saja (24, p. 2). Dalam pada itu rombongan yang mengunjungi makam Halim Perdanakusuma di Lumut datang silih berganti. Keluarga Halim Perdanakusuma dan Iswahyudi yang didampingi oleh Wartawan Kompas juga pernah mengunjungi makam itu. Pejabat tinggi Indonesia yang pernah berkunjung ke daerah Lumut adalah Ibu Rusiah Sarjono SH. Sekjen Departemen Sosial selaku Ketua Harian BPPP dan Bapak Marsekal Saleh Basarah Kepala Staf Angkatan Udara Republik Indonesia. Pada tanggal 10 Nopember 1974, 3 orang tokoh yang langsung mengurus jenazah Halim Perdanakusuma yaitu H. Nuruddin Tak. H. Johor Othman dan A. Said Muhammad diundang oleh pemerintah RI. ke Indonesia sebagai tamu AURI dengan ditemani oleh seorang petugas RI. dari Penang Malaysia. Di Indonesia mereka menyaksikan upacara hari Pahlawan 10 Nopember. Setelah mereka menyaksikan bagaimana hebatnya Indonesia menghargai para pahlawannya maka mereka akhirnya menyetujui makam Halim Perdanakusuma dipindahkan ke Indonesia. Suatu team yang dipimpin oleh Ibu Tati Maryono juga mengunjungi Malaysia pada tanggal 6 April 1975, umumnya rakyat Malaysia telah menyetujui pemindahan makam Halim ke Indonesia. Bahkan pejabat yang langsung berhubungan dengan sejarah yaitu Kepala Museum Besar Kuala Lumpur telah dapat menyetujui pemindahan makam itu ke Indonesia dengan syarat agar dapat meninggalkan tanda kenangan (41, p. 1). Makam Halim Perdanakusuma secepatnya harus dipindahkan ke Indonesia, karena daerah Teluk Murok itu akan dijadikan basis Angkatan Laut Malaysia. Biarlah pahlawan Halim Perdanakusuma atau Iswahyudi beristirahat dengan tenang di tanah airnya sendiri, Indonesia. Kemudian pada tanggal 9 Agustus 1975, Presiden Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. 063/TK/1975, menetapkan Iswahyudi menjadi Pahlawan Nasional. Dengan telah ditetapkannya Iswahyudi menjadi Pahlawan Nasional, maka usaha pemerintah memindahkan kerangka jenazahnya ke Indonesia makin diintensifkan. Pelaksanaan pemindahan kerangka jenazah dilaksanakan pada tanggal 9 Nopember 1975, dan bertepatan dengan peringatan Hari Pahlawan 10 Nopember 1975, kerangka jenazah itu dimakamkan kembali di Taman Pahlawan (TMP) Kalibata Jakarta dengan upacara kenegaraan (6, p. 27).□

BAB III

PEMINDAHAN KERANGKA JENAZAH HALIM PERDANAKUSUMA DAN ISWAHYUDI

Sesuai dengan Surat Keputusan MENSOS No. HUK 3-2-29/195 tanggal 13 Oktober 1975, maka pada tanggal 9 Nopember 1975 telah dilaksanakan pemindahan kerangka jenazah Pahlawan Nasional Marsda TNI Anumerta Abdul Halim Perdanakusuma dan Marsma TNI Anumerta R. Iswahyudi dari Malaysia ke Indonesia. Pemindahan kerangka kedua pahlawan nasional tersebut dilakukan dalam rangka Peringatan "Hari Pahlawan 10 Nopember 1975" agar peristiwa tersebut dapat dirasakan oleh generasi penerus dan dapat menimbulkan semangat kepahlawanan seperti dimiliki pahlawan tersebut. Untuk melaksanakan kegiatan tersebut Menteri Sosial telah menetapkan Panitia "Ad Hoc" memindahkan kerangka pahlawan nasional yang diketuai oleh Kolonel Sugiri dengan tugas :

1. Menyusun rencana dan program kerja pemindahan kerangka Marsda Halim dan Marsma Iswahyudi.
2. Memimpin pelaksanaan pemindahan kerangka tersebut dari Malaysia ke Indonesia.

Untuk menunjang pelaksanaannya di Malaysia, Dubes RI di Kuala Lumpur telah mengangkat Letkol Subiyakto dan Soeroso Prawirodirjo sebagai Proyek Officer di Malaysia. Sedangkan Distrik Lumut dibentuk panitia pelaksanaan yang diketuai oleh Bupati Distrik Lumut Encik Abdul Djali.

Untuk mendapatkan persetujuan pemerintah Malaysia, panitia Ad Hoc telah berangkat ke Malaysia pada tanggal 15 Oktober 1975. Setelah mengadakan pembicaraan dengan Staf KBRI di Kuala Lumpur, pada tanggal 18 Oktober 1975 team telah berangkat ke Lumut Dindings Malaysia untuk mengadakan Orientasi di tempat jatuhnya pesawat dan tempat pemakaman. Dalam kesempatan ini sehubungan dengan kawat Dubes RI di Kuala Lumpur No. 148/KL/10/75 tanggal 15 Oktober 1975 telah diadakan peninjauan ke Lapangan Terbang Setiawan untuk mengetahui kemungkinan pendaratan dan penerbangan pesawat TNI AU melalui lapangan terbang tersebut. Team mengambil kesimpulan bahwa panjang landasan dan fasilitas pangkalan udara memenuhi persyaratan untuk C-47 atau Hercules.

Pada tanggal 20 Oktober 1975 panitia Ad Hoc bersama staf KBRI telah mengadakan pembicaraan langsung dengan pihak Departemen Luar Negeri [**Wisma Putera**] Malaysia, diteruskan pada tanggal 21 Oktober 1975 dengan pemerintah Distrik Lumut yang dihadiri oleh Mufti Besar Kerajaan Perak Encik H. Abu Husin.

Pada tanggal 5 Nopember 1975 team telah berangkat kembali untuk melaksanakan pemindahan kerangka jenazah. Untuk mengcover peristiwa pemindahan kerangka jenazah tersebut team telah dibantu oleh petugas Departemen Penerangan, Kameramen TV—RI dan PFN, perwira penerangan MABES TNI—AU dan reporter RRI. Setelah mengadakan konsultasi dengan proyek officer KBRI, team yang terdiri dari 10 orang pada tanggal 6 Nopember 1975 berangkat dari Kuala Lumpur ke Lumut. Malam harinya mengadakan konsultasi dengan panitia Distrik setempat di rumah kediaman Bupati Distrik Lumut Encik Abdul Djali, dihadiri oleh utusan pribadi KASAU Marsma Sutoyo. Sesuai dengan persetujuan sampai dengan panitia Distrik Lumut maka pada tanggal 7 Nopember 1975 pukul 8.00 sampai 19.30 telah dilaksanakan secara fisik penggalian kerangka jenazah di Tanjung Hantu dan Teluk Murok, sedangkan secara teknis medis perawatan dan pemetian dilaksanakan oleh pegawai Kesehatan Setiawan Dr. V. Gurunathan. Dalam upacara penggalian tersebut panitia Ad Hoc Kolonel Sugiri telah diminta memberi sambutan dan upacara diakhiri dengan pembacaan doa walaupun almarhum telah dikubur 28 tahun yang lampau namun ketika puseranya digali, ditemukan bahwa sebagian besar tulangnya masih utuh, bahkan giginya masih melekat di rahangnya, tulang tengkorak, tulang raga, kaki dan tangannya dapat dikatakan masih lengkap. Selesai perawatan dan pemetian kedua kerangka disembahyangkan di Surau Mesjid Sultan Idris Syah Teluk Murok, malam harinya dilakukan tahlilan dan diteruskan ramah tamah masyarakat setempat dengan team dari Jakarta. Pada malam hari itu pula telah disampaikan bingkisan kenang-kenangan dari KASAU kepada Bupati Distrik Lumut untuk anggota Panitia setempat dan pejabat tertentu lainnya.

Pagi harinya pada tanggal 8 Nopember 1975 di halaman Mesjid Teluk Murok dilakukan serah terima kerangka jenazah tersebut dari Bupati Kepala Daerah Lumut Encik Abdul Djali kepada Setia Usaha Kerajaan Perak H. Sunarno Al Haj. Serah terima disaksikan oleh para pejabat, penduduk setempat dan mereka yang merawat serta memakamkan jenazah almarhum di Teluk Murok 28 tahun yang lalu. Sebelum dilakukan serah terima Ketua Panitia Ad Hoc telah menyampaikan sambutan ucapan terima kasih atas nama rombongan pemerintah Indonesia. Serah terima diakhiri dengan pembacaan doa oleh Mufti Besar Kerajaan Perak Encik H. Abdul Husin, kemudian kedua kerangka jenazah dimasukkan ke dalam dua kereta jenazah untuk selanjutnya diangkat ke Ipoh di mana 300 penduduk setempat melepaskannya dengan rasa haru dan tetesan air mata.

Setibanya di Ipoh kerangka jenazah disemayamkan di Surau Kamp Militer Angkatan Tentara Malaysia. Malam harinya diadakan tahlilan diteruskan

dengan malam ramah tamah. Pagi harinya pada tanggal 9 Nopember 1975 pukul 09.00 dilakukan serah terima kerangka jenazah dari Setia Usaha Kerajaan Perak kepada Dubes RI di Kuala Lumpur Jenderal Muhammad Assan selanjutnya dari Dubes RI kepada Ketua Panitia Ad Hoc.

Dalam kesempatan tersebut AS—2/OPS MABES TNI selaku utusan pribadi KASAU telah menyampaikan piagam penghargaan kepada Sultan Perak Duli Yang Mulia Idris Alamutawakillahishah, yang diterima oleh Setia Usaha Kerajaan Perak R. Sunarno Al Haj. Selesai serah terima dan menyampaikan tanda penghargaan tersebut Ketua Panitia Ad Hoc melaporkan kepada Dubes RI di Kuala Lumpur bahwa kerangka jenazah siap diberangkatkan dari Surau Kamp Angkatan Tentara Malaysia di Ipoh ke Lapangan terbang Ipoh, untuk selanjutnya diterbangkan ke Jakarta.

Tepat pukul 09.30 kerangka jenazah dilepaskan dari tempat persemayaman diiringi dengan kehormatan Militer. Turut mengantar sampai lapangan terbang Ipoh adalah Dubes RI di Kuala Lumpur beserta Staf KBRI, para pejabat pemerintah Kerajaan Perak dan perwira-perwira Angkatan Tentara di Ipoh. Sementara itu sejak pukul 07.30 pesawat Hercules TNI—AU CC—130 No. T—1311 telah siap di lapangan terbang tersebut dengan Kapten Pilot Letkol PNB SUAKADIRUL.

Pukul 13.00 pesawat yang membawa kerangka jenazah mendarat di Halim, di mana pasukan upacara beserta kelengkapan upacara dan para pejabat telah siap. Acara pokok upacara tersebut adalah penyerahan kerangka jenazah dari Ketua Panitia Ad-Hoc kepada IRUP MENSOS H. Mintareja. Upacara berjalan dengan khidmat lancar dan penuh dengan penghormatan. Hadir dalam upacara tersebut didampingi oleh IRUP adalah Gubernur DKI H. Ali Sadikin dan PANGDAM V JAYA Mayor Jenderal G.H. Mantik, Hadir pula KASAU Marsekal TNI Saleh Basarah, para pejabat teras Hankam dan Angkatan Udara. Selesai upacara kerangka jenazah dibawa ke Gedung DPR/MPR Senayan untuk disemayamkan menunggu pemakaman pagi harinya pada tanggal 10 Nopember 1975 pukul 14.00 dengan upacara kebesaran militer. Turut serta hadir dalam upacara pemakaman tersebut adalah 4 orang dari Malaysia yang diundang oleh pemerintah Indonesia berdasarkan besarnya perhatian terhadap pemindahan kerangka jenazah tersebut dan mereka itu ialah :

- a. Encik H. Abu Husin, Mufti Besar Kerajaan Perak sebagai pejabat agama yang menentukan waktu dan cara penggalian makam. Hakekatnya beliau ialah yang menentukan boleh tidaknya kerangka jenazah tersebut dipindahkan
- b. Dr. Sako, sebagai tokoh pada tahun 1947 yang menentukan cara perawatan dan pemakaman. Tanpa Dr. Sako jalannya sejarah yang menyangkut

kedua almarhum akan menjadi lain

- c. Datuk Muhammad Said adalah salah seorang yang memandikan jenazah tersebut dan hingga saat terakhir beliau yang dituju oleh tamu-tamu dari Indonesia akan ziarah
- d. Encik Abdul Djali, Bupati Distrik Lumut sebagai Ketua Panitia Pemindahan Kerangka Jenazah Marsda Halim dan Marsma Iswahyudi setempat

Hasil rekaman RRI atas kegiatan tersebut telah disiarkan oleh RRI melalui laporan pandangan mata pada tanggal 9 Nopember 1975 dan laporan perjalanan pada tanggal 9 Nopember 1975 pukul 20.15 dan pada tanggal 10 Nopember 1975 pukul 20.15. Rekaman Camera man TVRI atas kegiatan-kegiatan pemindahan kerangka tersebut telah disiarkan melalui TVRI Jakarta pada tanggal 10 Nopember 1975 pukul 20.15 - 20.30. Laporan TVRI tersebut meliputi seluruh peristiwa penggalian dan pemindahan kerangka dari Tanjung Hantu Teluk Murok Lumut Malaysia pada tanggal 7, 8 dan 9 sampai pemakaman kembali pada tanggal 10 Nopember 1975 di Taman Makam Pahlawan Kalibata Jakarta. Sedangkan Dokumentasi foto diserahkan langsung kepada Ketua Panitia Hari Pahlawan 1975 Ibu Roesiah Sarjono SH.

Masyarakat setempat di Lumut Dindings Malaysia semua sangat berat mengizinkan pemindahan makam pahlawan nasional tersebut karena berpandangan bahwa Pahlawan Halim dan Iswahyudi adalah Pahlawan mereka juga, sehingga walaupun itu tetap tinggal di Malaysia sama saja dengan di Indonesia. Tetapi melihat pesatnya pembangunan pangkalan Induk Angkatan Laut Diraja Malaysia di sekitar makam tersebut akhirnya mereka akan menghadapi kesulitan sendiri untuk meneruskan perawatannya dan menjamin tidak tergusur makam tersebut, sehingga oleh karenanya masyarakat setempat dengan rela mengabulkan permintaan Indonesia untuk pemindahan makam tersebut. Sebagai kenangan, mereka menginginkan dibangunnya batu bersurat di Teluk Senangin. Dipilihnya bentuk "Batu Bersurat" tersebut karena bentuk patung tak sanggup memelihara keutuhannya, sedangkan bentuk tugu tidak diterima, mengingat pemerintah Malaysia pernah menolak negara lain, untuk mendirikan tugu di kawasan tersebut. Waktu pelaksanaan pemindahan kerangka tersebut tidak dijumpai hambatan, semua kegiatan terlaksana seperti yang sudah direncanakan. Hanya perlu dicatat bahwa kegiatan untuk memperoleh persetujuan dari pemerintah Malaysia, penentuan lapangan terbang yang akan dipakai sebagai pangkalan membawa kerangka jenazah ke Indonesia ternyata tidak dapat sesingkat seperti waktu yang sudah ditentukan, sehingga kegiatan persiapan ini membutuhkan tambahan waktu tiga hari. Penambahan waktu

tersebut diperlukan karena kegiatan para pejabat RI di Kuala Lumpur berhubung dengan adanya latihan operasi gabungan antara Malaysia dengan Indonesia di Quantan, di samping adanya kesibukan kerja Kementerian Luar Negeri di (Wisma Putra) Malaysia, urusan Indonesia yang satu sama lainnya harus ditunggu untuk mengadakan perundingan bersama. Demikian pula faktor waktu yang telah ditentukan oleh Bupati Distrik Lumut untuk mengadakan rapat panitia setempat ternyata merupakan faktor yang harus diperhatikan. Kenyataan demikian meskipun bukan merupakan hambatan pelaksanaan mempengaruhi pula besarnya biaya perjalanan luar negeri bagi team. Untuk melaksanakan kegiatan persiapan dan pelaksanaan pemindahan jenazah tersebut telah dipergunakan biaya sebesar Rp. 4.461.929.-- (Empat juta empatratus enam puluh satu ribu sembilan ratus dua puluh sembilan). Biaya ini tidak termasuk Direct Operation Cost Transport Udara pesawat C—130 Hercules T—1311.

Penggunaan biaya tersebut ternyata dapat lebih kecil dari pada biaya yang disediakan. Pemindahan kerangka jenazah Pahlawan Nasional Marsda TNI Anumerta Halim Perdanakusuma dan Marsma TNI Anumerta Iswahyudi dari Malaysia ke Indonesia telah dapat dilaksanakan dengan penuh khidmat baik waktu penggalian dan perawatannya di Malaysia maupun waktu pemakamannya kembali di Jakarta. Kekhidmatan tersebut ditimbulkan oleh upacara-upacara keagamaan sejak penggalian di Tanjung Hantu dan Teluk Murok serta persemayamannya di Teluk Murok, di Ipoh sampai di Gedung DPR—MPR Senayan. Sedangkan kebesarannya ditimbulkan oleh upacara-upacara militer baik di Malaysia maupun di Indonesia.

Walaupun masyarakat Malaysia pada mulanya berkeberatan akan pemindahan makam tersebut namun dengan adanya pembangunan pangkalan Induk Angkatan Laut Diraja Malaysia yang meliputi daerah makam tersebut maka akhirnya mereka mengizinkan bahkan membantu sepenuhnya. Setelah pemindahan kerangka jenazah tersebut sebagai kenang-kenangan mereka menginginkan didirikannya Batu Bersurat di Teluk Senangi oleh pemerintah Indonesia. Keinginan masyarakat setempat yang telah disampaikan secara resmi oleh Departemen Luar Negeri Malaysia tentang didirikannya "Batu Bersurat" perlu diwujudkan dalam waktu yang tidak terlalu lama. Demikianlah laporan pelaksanaan kegiatan pemindahan kerangka pahlawan Marsda Halim dan Marsma Iswahyudi.

P E N U T U P

Setelah mengikuti riwayat hidup dan perjuangan Iswahyudi, maka sampailah kita kepada kesimpulan bahwa beliau adalah seorang tokoh dan pejuang bagi bangsa dan tanah airnya. Walaupun sebenarnya perjuangannya hanya berlangsung pendek, yaitu tahun 1945 - 1947, tetapi masa yang dua tahun itu sangat penting dalam sejarah perjuangan bangsa Indonesia dalam merebut dan mempertahankan kemerdekaan. Potensi Angkatan Bersenjata Indonesia pada waktu itu masih dalam taraf pembentukan, dan oleh sebab itu wajarlah kiranya kalau kekuatan Angkatan Bersenjata itu berada dalam posisi yang lemah. Lebih-lebih kekuatan Angkatan Udara Republik Indonesia yang hanya bermodalkan beberapa pesawat rongsokan bekas Jepang, keadaannya sangat menyedihkan sekali. Tetapi walaupun begitu dengan modal keberanian dan kecintaan kepada tanah air para pendiri dan tokoh-tokoh Angkatan Udara tidak pantang mundur dalam mengemban tugas mereka.

Di antara tokoh-tokoh pendiri Angkatan Udara terdapatlah nama-nama :

1. Suryadharma
2. Abdulrahman Saleh
3. Adisucipto
4. Halim Perdanakusuma
5. Iswahyudi

dan beberapa tokoh-tokoh lain yang juga tidak kecil andilnya dalam perjuangan kemerdekaan Indonesia.

Tokoh Iswahyudi oleh pimpinan Angkatan Udara sering dipercayakan mengemban tugas-tugas berat baik dalam mengemudikan pesawat maupun dalam memimpin dan mengembangkan Angkatan Udara. Iswahyudi pernah dipercayakan memimpin dan mengembangkan Angkatan Udara di pulau Sumatera. Terakhir pada bulan Desember 1947 Iswahyudi bersama-sama Halim Perdanakusuma ditugaskan ke Bangkok untuk mengantarkan seorang sukarelawan Amerika dan mencari bantuan di luar negeri untuk keperluan perjuangan kemerdekaan Indonesia. Sewaktu akan kembali ke tanah air pesawat yang dikemudikan oleh Iswahyudi mengalami kecelakaan dan jatuh di Tanjung Hantu Malaya pada tanggal 14 Desember 1947. Dalam kecelakaan itu jenazah yang ditemukan hanya satu, walaupun telah diadakan pencarian yang cermat oleh masyarakat dan pemerintah Malaya. Oleh masyarakat Malaya jenazah tersebut diidentifikasi sebagai jenazah Halim Perdanakusuma, walaupun sebenarnya bukti-buktinya belum lengkap. Upacara pemakaman jenazah dilakukan dengan upacara kebesaran oleh masyarakat Malaya, dan kemudian makamnya dirawat dengan baik oleh masyarakat setempat.

Setelah pengakuan kedaulatan, pemerintah Indonesia menunjukkan perhatian dan penghormatan yang besar terhadap kedua pahlawan yang gugur di luar tanah airnya itu.

Para pejabat tinggi Indonesia silih berganti mengunjungi Malaysia seperti Kepala Staf Angkatan Udara Republik Indonesia dan Sekretaris Jenderal Departemen Sosial sebagai Ketua Harian Badan Pahlawan Pusat (BPPP).

Setelah melalui berbagai penelitian, maka akhirnya pada tanggal 9 Nopember 1975 kedua kerangka jenazah pahlawan itu dipindahkan ke Indonesia. Dalam masalah pemindahan kedua kerangka jenazah ini, pemerintah mengambil jalan yang sangat bijaksana, yaitu menyediakan dua peti penazah dan kemudian memakamkan kembali kedua peti jenazah itu di Taman Makam Pahlawan (TMP) Kalibata Jakarta.

Iswahyudi dan Halim Perdanakusuma telah menyerahkan miliknya yang paling berharga yaitu nyawanya sendiri untuk perjuangan bangsa dan tanah airnya.

Kita berdoa moga-moga arwah kedua pahlawan diterima disisi Allah Subhanahu Wataala dan diampuni segala dosa-dosanya.

LAMPIRAN — I

DOKUMEN—DOKUMEN MALAYA MENGENAI GUGURNYA ISWAHYUDI

a. Accident to VH—BBY Report on visit to Scene of crash

Owing to the floods, the journey from Ipoh to Lumut had to be done via Kuala Lumpur.

Lumut was reached by 15.35 hours on the 15 th and Mr. Samson, the P.W.D. Executive Engineer for the District, was contacted. He immediately arranged launch and the crash was reached by 17.00 hours.

The following information was obtained from Mr. Samson before reaching the wreck.

The report of the accident was made at Lumut Police Station at about 16.30 hours on the 14 th by two Chinese woodcutters. The O.C.P.D. Mr. Buras was able to reach the scene of the crash at about 18.00 hours. The tide was high and only the empannage was visible. No. bodies were observed.

The following morning, Mr. Samson and the chief Police Inspector Che Wan, reached the wreck by 9.30 hours. A dead Indonesian in an unidentifiable condition had been found by the local fisherman floating some hundred yards from the aircraft.

The following items were recovered on this inspection.

1. Engine log book belonging to VH—BBY.
1. Authorisation card in the name Commodore Abdul Halim, of the Indonesian Air Force.
1. Wallet containing three currency notes of Siamese money and several visiting cards bearing the name of flight Lieut. R. Iswahyudi of the Indonesian Air Force. One card was inscribed in ink "Indonesian Airways". Also in the wallet one card belonging to a Siamese Squadron Leader.
1. Knife scabbard with the same Keegan stamped on it.

Several small piecec of wreckage were recovered and brought ashore.

Very little could be ahieved on my first visit as the tide was a high. From the wreckage and the pieces washed ashore, however it was possible to judge that the accident had taken place at considerable speed and could not have been the result of any deliberate forcedlanding manouvre. The Registration was confirmed by examining the lattering on the fuselage which had been painted over with white paint. The following signal was despatched on the return to Lumut.

IPOH. REPEAT AREA CONTROL SINGAPORE AND DEPUTY DCA
K.L. AIRCRAFT IS VH—BBY

ALL EVIDENCE TO SHOW AIRCRAFT HIT WATER AT SPEED IN AN EFFORT TO TURN AWAY FROM RISING BROUND ON COAST LINE ONE UNIDENTIFIABLE INDONESIAN BODY - RECOVERED TOGETHER WITH AUTHORISATION CARD BEARING PHOTOGRAPH AND NAME COMMODORE ABDUL HALIM, UDARA MUDA, ANGKATAN UDARA REPUBLIC INDONESIA ADRESS SAMPANG MADOERA BORN 15 JAN 1922. ALSO FOUND IN RECKAGE ONE KNIFE SCABBARD BEARING NAME OF KEEGAN : ONE WALLET WITH CARD BEARING NAME — FLIGHT LIEUT. R. ISWAHYUDI ADRESS BUKITTINGGI ONE CARD HAD NAME INDONESIA AIRWAYS WRITTEN ON IT. ONE CARD HAD THE ADRESS OF A SIAMESE MONEY. WRECKABLE WAS UN ATTENDED FOR SEVERAL HOURS AND HAS POSSIBLY BEEN LOOTED AIRCRAFT COMPLETELY SHATTERED ON IMPACT PROBABLE THAT OTHER BODIES IF ANY CARRIED AWAY BI EBBING TIDE.

The following morning recovery-of all the major parts of the au aircraft was undertaken, starting at 10.00 hours and completing the investigation at 13.00 hours.

The major pieces were recovered in the position shown in diagram 2.

Evidence was found to prove conclusively that under carriage and flap were up at the moment of impact.

The port flap was recovered almost untouched with the trailing edge portion of the wing. It was retracted and had all its operating arms lying parallel and undamaged. The badly battered sarboerd flap was also retracted and had no damage to the operating mechanism along the small thart had not been twisted by the collapse of the wing.

The port under carriage truss was in the down position and the startboard retracted of the non reversible worm gear though which the retracting mechanism operates showed the pinion attachment to be sheared on the port truss. The force of the impact having torn the truss down into the extended position.

Not engines were severaly damaged on the startboard side of each engine. Three cilynders were torn off the startboard engine and two from the fort engine.

One Blade had been torn off the startboard airscrew at the hub. Both airscrew and front cover cases cracked and twisted.

The starboard-wing, tanks nacelic engine and under carriage were more completely shattered than the portside.

The rear fuselage and empannage from behind the cabin was in one piece. A very severe blow had been sustained by the tail unit in an upward direction. The tail plane spars were broken at the attachments on both sides. The sternfuselage frame was crushed and two tubes had parted in tension. The rudder mass balance arm on the very top the rudder was bent over to port. The port tail plane tip had been torn off.

On the afternoon of the 16 th the Chinese woodcutters Wong Fatt and Wong Kwong were interrogated at Sitiawan Police Station in the presence of Chief Inspector Che Wan.

The evidence was difficult to obtain. The observed movement of the aircraft was as far as could be ascertained as in the attached diagram No. 1.

They were consistent on the fact that the aircraft appeared low over the sea round Tanjong Hantu flying South. It then altered course toward the shore by a fairly large angle and disappeared from their view. A moment or so later they heard the impact. They stated that the noise of the engines was loud and rough. I am inclined to believe that this would be consistent with the noise of the Anson's cheetah engines at full power rather than evidence of engine trouble. The height above water was not more than 50 feet. When asked whether there was any change in the engine note before the crash, they both agreed that the noise ceased abruptly with the noise of the impact and not before.

When questioned about the weather, they agreed that clouds were below all the high ground in the vicinity. It had been raining very hard shortly before the aircraft appeared. It was still at the time and it had become misty.

Conclusions.

The time of the accident cannot be found very accurately. The woodcutters said "about midday".

A report that a similar aircraft had been seen near Penang at - 12.30 hours flying South at a considerable speed would, if this was VH-BBY, fix the time nearer to 13.30 hours.

Low water on the 14 th Desember was 11.03 hours. The tide was full again at 17.05 hours. The rise and fall on this coast is about 10 feet. The wreck was in about 12 feet of water at high tide.

Owing to the movement of the wreckage by the tide and surf and also possible movement by searchers the disposition of the pieces cannot be taken as strict evidence.

Technical examination of the broken pieces of engine and airframe show that aircraft was flown into the water at a speed which I should judge to have been not less than 150 M.P.H. with both engines giving power at the moment of impact and with flaps and undercarriage retracted.

Without the confirmation of an eye witness, the actual circumstances of the crash is largely conjecture. My reconstruction of the accident is as follows.

The aircraft was flying through heavy rain and misty with a visibility ahead of only two or three hundred yards (partly due to the fogging up of the windscreen). After passing Tanjong Hantu, the pilot lost sight of the land and turned to port to find it again. This, he did too late and the first thing he saw dimly through the mist, was the tree clad ground rising steeply ahead of him. His instinctive reaction to pull the stick back was done with sufficient force to momentarily stall the aircraft. The tailplane struck the water a glancing blow resulting in the damage mentioned in the report, The aircraft was not rising fairly steeply. The pilot pushed the stick forward to bring the nose down again and then applied full bank to starboard lost height and struck the water in an almost vertical bank to starboard. The elevator controls of the Anson are heavy and to execute a sharp fully banked turn they require considerable backward pressure to keep the aircraft's nose up. The aircraft cartwheeled and broke up immediately, sending its engines on impact.

b. "Malay Tribune, 16 - 12 - 1948

Lumut air crash : One body recovered.

(Tribune Staff Reporter), Officer of Civil Aviation Department, who are now in Lumut, are engaged crashed into the sea near Tanjong Hantu last Sunday.

An official of the Department said that, until the wrecked plane had been salvaged and examined, it would not be possible to give any analysts.

So far, one body has recovered and it is believed will be buried in the Dinding's or be taken to Indonesia for interment will be decided by Dr. Oetoyo, who may be going up there to make investigations.

The plane was on its way from Siam to Sumatra when it was caught in a rainstorm and crashed into the sea.

c. The Straits Times, Thursday, December 16, 1947

two die in crash off Dindings Body washed ashore near Lumut.

A decapitated body was yesterday washed ashore near Lumut where an Anson aircraft crashed into the sea at noon on Sunday.

The plane was piloted by Flight-Lieutenant R. Iswahyudi and with him as navigator was the second in command of the Indonesian Air Force, Air Commodore Abdul Halim, aged 25.

The plane the former Australian Anson, VH—BBY, last week reported "missing" on a flight to Bangkok, which, which ended in Sumatra.

It was flying from Singora, Siam, to Sumatra, when the crash occurred on Sunday.

Hand sold the plane during the weekend in Singora to an Indonesian merchant.

Two Chinese fishermen saw the plane crash;

They were frightened and did not report the crash to the Buras and Inspector Che Wan went to the scene.

They found the tail of the plane on the beach but bad weather and darkness prevented them attempting salvage until yesterday.

Police found two empty petrol tanks and the fuel gauge showing "empty". They think the plane ran out of petrol.

Weather and the vicinity at the time of the crash was bad.

A Department of Civil Aviation officer flew from Singapore to Lumut yesterday to investigate the crash.

Mr. Keegan, a former R.A.A.F. and Australian airlines pilot accompanied by a partner, Mr. F.S. Sharp, 30, of Sydney, flew the Anson to Singapore a fortnight ago.

He did not know about the crash until he arrived in Singapore overland from Singapore last night.

The two Indonesians were his friends. He said they both had wives in Sumatra. He was carrying a letter from Mrs. Iswahyudi to his wife in Australia.

He said last night that Commodore Halim had served as a navigator with distinction in the Royal Air Force. Flight Lieutenant Iswahyudi was an ex Dutch Air Force wartime pilot.

Mr. Keegan and Mr. Sharp said they had put all their savings into buying the Anson. They hoped to operate with capital raised from sale of plane an inter-island air freight service. Mr. Keegan said the Anson was in perfect condition. Its 12 month Australian airworthiness certificate was a month old. The only reason he could give for the crash was bad weather.

LAMPIRAN — II

PENGHARGAAN DAN TULISAN MENGENAI ISWAHYUDI

1. PENGHARGAAN TERHADAP ISWAHYUDI

a. Wakil Presiden Republik Indonesia

Bukit Tinggi, 20 Desember 1947.

Yang terhormat
Nyonyah R. Iswahyudi
Di sini

Inna lillahi wa inna ilaihi roji'un

Merdeka,

Bersama ini saya menyatakan ikut berduka cita atas hilangnya suami Nyonya Opsir Udara II R. Iswahyudi yang beritanya baru hari ini kami terima.

Betapa juga sedihnya peristiwa ini, satu hal dapat dikenang sebagai pengobat hati yang duka, bahwa suami Nyonya meninggal sebagai pahlawan dalam melakukan kewajiban untuk negara.

Bangsa Indonesia, angkatan sekarang dan kemudian tidak akan melupakan jasanya, akan tetap berterima kasih sepanjang masa.

WAKIL PRESIDEN,

Cap / t.t.d.

(Mohammad Hatta)

b. Melepas almarhum :

Opsir Udara

RADEN ISWAHYUDI

1. Pecah kiranya rangkaian hati
Serasa keruh, pelabuhan sukma
Mendengar tiwasnya pahlawan sakti
Setangkai, gugur mendharma.
2. Jika pendapatku kukemukakan
Usaha menyinggung Kuasanya Tuhan
Ratusanlah yang lain, jadi tebusan
Timbang melepas Dua Pahlawan
3. Alangkah ramahmu, Raden Iswahyudi
Penawar risau, duka nestapa
Sekonyong musafir ke Barzakh Abadi
Dan suaramu, masih terngiang di telinga.
4. Apa yang tak terlintas di dalam hari
Mana yang musyki dirasa kalbu
Undah pialaku, Tuan obati
Sanggup mengawal Angkasa Ibu
5. Pesawat udara dibincang orang
Wajah Tuan nampak terbayang
Kepada Angkasa, mendengung raksasa
Kenanglah bangsa, Pahlawan Perkasa.
6. Kusimak murai, berpincau pagi
Kudengar lembubu, membuai Nyiur
Lesung dan Alu, serentak bersemadi
Mengenang arwahmu, mereka tafakkur.
7. Tuan berangkat ke Alam Baqa
Laporkanlah mosi, jihadnya bangsa
Jika penjajahan, diizinkan di dunia
Baik Tuan Kiamatkan, dewasa ini juga.

8. Kami berpegang, kan janji Tuan
Insan dijadikan berbangsa - bangsa
Indonesia bertarung, menuntut keadilan
Biar dibakar, dari pada diperkosa.
9. Darahmu terhambur, tak akan percuma
Tak akan lenyap, ditelan sang masa
Laksana melati, di sanggul Ibunda
Begitu nilaimu, di sejarah Bangsa.
10. Walaupun di atas timbunan mayat
Biar melangkahi, unggunan bangkai
Kami menyambunginya, bersumpah erat
Meneruskan kerjamu yang terbengkalai.

..... jejakmu kuturut :

Gugur dua sekuntum
pada 14 Des. 1947
Kecelakaan pesawat udara
di T. Hantu perairan barat
Semenanjung (Malaya)

" DALY MONTE "
Desember 20 - 1947

c. **Surat Keputusan Presiden No. : 33/A.Mil/48.**

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

Membaca : a. surat Kepala Staf Umum Angkatan Udara Republik Indonesia tanggal 30 Desember 1947 No. : 652/BI/PG/I. ;

Menimbang : bahwa untuk memberi penghargaan atas jasa-jasa serta pengorbanan alm. Komodor Muda Udara A. Halim Perdanakusuma dan alm. Opsir Udara I R. Iswahyudi yang juga telah tewas dalam menjalankan kewajibannya pada waktu terjadi kecelakaan pesawat udara di Tanjung Hantu (Tanah Melayu) pada tanggal 14 Desember 1947, perlu dinaikkan pangkatnya setingkat ;

M e m u t u s k a n :

Menetapkan : Terhitung mulai tanggal 14 Desember 1947 menaikkan pangkat ;

1. Komodor Muda Udara R. Halim Perdanakusuma alm. dan
2. Opsir Udara I R. Iswahyudi alm. masing-masing menjadi :
 1. Komodor Udara dan
 2. Komodor Udara Muda.

Ditetapkan di Yogyakarta
Pada tanggal 3 Maret 1948

**PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA/
PANGLIMA TERTINGGI ANGKATAN PERANG,**

Ttd.

SOEKARNO

LAMPIRAN — III

TULISAN DAN PENILAIAN TERHADAP ALMARHUM ISWAHYUDI

1. Biro Budaya - Dinas Penerangan Angkatan Udara Jakarta

RIWAYAT HIDUP

U m u m

Nama Lengkap	: ISWAHYUDI
Tanggal Lahir	: 15 Juli 1918
Tempat Lahir	: Surabaya (Jawa Timur)
Bangsa / Suku	: Indonesia / Jawa
A g a m a	: I s l a m
Orang Tua	: Wiryomiharjo/Issumirah
Isteri	: Suwarti

Pendidikan

Pendidikan Umum	: HIS Surabaya, tamat. MULO di Surabaya, tamat. AMS di Malang, tamat. NIAS di Surabaya, belum tamat, (hanya sampai pada tingkat IV).
Pendidikan Militer	: Militaire Luchtvaart Opleiding School di Kalijati, sampai berhasil meraih Klein Militair Brevet. Sekolah Penerbang "Lanjutan" di Australia, belum selesai. Sekolah Penerbang Indonesia (yang pertama-tama) di Maguwo, Yogya- karta.

Riwayat Singkat

Pengalaman pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda. Pengalaman almarhum pada masa Pemerintahan Hindia Belanda dapat dikemukakan sebagai berikut :

Sejak kecil/muda telah menampakkan kesenangannya menyanyi: menginjak ke alam dewasa telah ditingkatkan sebagai pemain musik,

khususnya peniup saxofoon. Di samping kesenangannya pemain musik, almarhum memperlihatkan perhatiannya di bidang penerbangan, khususnya di bidang teknik penerbangan.

Sebagai Mahasiswa NIAS (Perguruan Tinggi Kedokteran/Nederlandsch Indische Artsen School) tingkat IV, bertekad meninggalkan dunia kemahasiswaannya dan menerjunkan diri sebagai Kadet pada Militaire Luchvaart Opleiding School di Kalijati sampai berhasil memperoleh Klein Militaire Brevet. Almarhum termasuk di antara lima orang kadet Indonesia yang saat itu berhasil mencapainya, di samping almarhum A. ADISUCIPTO dan SAMBUDJO HURIP. Tetapi dalam usaha mencapai Groot Militair Brevet, almarhum ISWAHYUDI belum berhasil. Dari kelima Kadet tersebut di atas hanya almarhum ADISUCIPTO dan SAMBUDJO HURIP saja yang berhasil. Karena terdorong oleh semangat untuk menjadi penerbang Indonesia yang berkwalifikasi, almarhum telah pergi ke Australia dan bermukim serta melanjutkan di Sekolah Penerbang setempat. Perginya ke Australia disebabkan bala-tentara Jepang telah berhasil menduduki pulau Jawa yang berarti bahwa Sekolah Penerbang di Kalijati menjadi "macet" dan ditutup.

Pengalaman Pada Masa Pemerintahan Jepang. Pengalaman almarhum pada masa Pemerintahan Jepang, tidak banyak kita ketahui, karena belum sempat di "gali". Tetapi jelas almarhum pada waktu itu tidak berada di Indonesia, almarhum telah bermukim di Australia sebagaimana dikemukakan di atas. Pengalaman Pada Masa Sesudah Proklamasi Kemerdekaan Indonesia. Pengalaman almarhum pada masa sesudah Proklamasi Kemerdekaan Indonesia, ialah bahwa almarhum sempat mencurahkan amal baktinya kepada perjuangan bangsa Indonesia dalam mempertahankan Kemerdekaannya seperti :

Menjelang Proklamasi Kemerdekaan Indonesia, almarhum dengan kemauan sendiri telah meninggalkan sekolahnya dan kembali ke Indonesia untuk ikut berjuang dalam merebut serta mempertahankan Kemerdekaan Indonesia. Adapun perjuangannya senantiasa diarahkan ke bidang pembinaan penerbangan militer.

Saat dibukanya Sekolah Penerbangan Pertama di Maguwo pada awal Desember 1945 merupakan kesempatan yang sangat baik bagi almarhum untuk lebih meningkatkan perjuangannya di bidang penerbangan. Almarhum telah terdaftar sebagai siswa Sekolah tersebut, dan dikwalifikasikan dalam kelompok calon-calon penerbang yang sudah berpengalaman terbang. Selain telah didasari Sekolah Penerbang di Kalijati dan di Australia almarhum sebelumnya pernah menjadi anggota VVC (Vrijwilligers Vlieger Corps) juga. Berdasarkan kenyataan ini,

almarhum selama mengikuti Sekolah Penerbangan di Maguwo tidak pernah mengalami kesulitan, bahkan sebaliknya almarhum dalam waktu yang relatif sangat pendek (3 minggu saja) sudah mampu menerbangkan pesawat latihnya dengan baik. Itulah sebabnya Pimpinan Sekolah (Komodor Muda Udara ADISUCIPTO) dalam waktu yang singkat pula telah mengakui almarhum sebagai penerbang yang baik dan cukup berkwalifikasi. Bahkan sekaligus mengangkat almarhum sebagai instruktur Sekolah dan sebagai pembantu utama Pimpinan Sekolah. Pada tanggal 23 April 1946 sebuah formasi penerbangan yang terdiri dari 3 buah pesawat Chukiu telah bertolak dari Maguwo menuju Kemayoran, Jakarta. Penerbangan ini untuk membawa delegasi Pemerintah Republik Indonesia (Jenderal Mayor SUDIBJO dan Komodor Udara S. SURYADARMA yang berarti disertai suatu tanggung jawab yang sangat berat. Juga pada pembukaan Pangkalan Udara Cibeureum tanggal 10 Juni 1946 almarhum bersama-sama penerbang junior lainnya berhasil menarik perhatian masyarakat dan pelajar tentang ketrampilan mengemudikan pesawat terbang. Pada tanggal 27 Agustus 1946 bertolaklah dari Pangkalan Udara Maguwo 6 buah pesawat type "Nishikoren", "Chukiu" dan "Chureng" menuju Sumatera dalam rangka mengadakan inspeksi pangkalan-pangkalan udara di sana. Dalam perjalanan kembali ke Maguwo, pesawat yang dikemudikan oleh Opsir Udara II ISWAHYUDI yang justru membawa Komodor Udara S. Suryadarma mengalami hambatan/kerusakan mesin dan mengadakan pendaratan darurat di Pameungpeuk. Berkat ketrampilan mengemudikan pesawat yang terpaksa harus mengadakan pendaratan darurat dan berhasil, sekali pun Komodor Udara S. SURYADHARMA sedikit mengalami luka-luka ringan. Sebagai penerbang yang terpilih, maka Opsir Udara II ISWAHYUDI diperintahkan untuk berlatih mengemudikan pesawat Dakota VT—CLA yang akan dibeli oleh pemerintah Republik Indonesia dari PATNAIK (seorang pengusaha bangsa India), maksud penyelenggaraan latihan tersebut ialah agar Opsir Udara II ISWAHYUDI dapat menguasai dan mahir menjadi penerbang khusus Dakota tersebut, apabila pesawat tersebut sudah menjadi milik kita.

Kisah Gugurnya Opsir Udara I ISWAHYUDI. Pada awal Desember 1947 bertolaklah pesawat "Avro Anson" VH—BBY (RI—003) keluar negeri yang dikemudikan almarhum, untuk membawa/mengantarkan seorang sukarelawan bangsa Amerika ke Bangkok. Bangsa Amerika tersebut adalah penjual pesawat "Avro Anson" tersebut kepada kita dengan harga 12 kilogram emas murni. Berkat bantuan rakyat Sumatera, sebagian besar dari harga tersebut

dapat dipenuhi. Di samping mengantarkan sukarelawan itu, almarhum yang mendampingi Komodor Muda Udara HALIM PERDANAKUSUMA masih dibebani tugas untuk mengadakan hubungan dengan pejabat-pejabat tertentu dari Pemerintah Siam dan Singapura (yang bersedia membantu perjuangan kita) guna pembelian senjata/mesiu dan perbekalan perang lainnya. Dalam penerbangan dari Siam menuju Singapura, pesawat transport ringan itu mengalami kecelakaan dan jatuh di suatu daerah Perak (Malaya) bernama Tanjung Hantu. Kecelakaan ini sangat dimungkinkan karena keadaan cuaca yang sangat buruk waktu itu sehingga pesawat kehilangan arah. Dengan jatuh dan rusak totalnya pesawat RI—003 tersebut telah merenggut jiwa Opsir Udara I ISWAHYUDI dan Komodor Muda Udara HALIM PERDANAKUSUMA. Tetapi sangat disayangkan bahwa jenazah almarhum tidak dapat ditemukan, kecuali jenazah almarhum HALIM PERDANAKUSUMA yang berhasil diketemukan terdapat di pantai. Atas kehendak rakyat di sana, jenazah almarhum HALIM PERDANAKUSUMA telah dimakamkan di Teluk Murok/Malaya dan dirawat secara baik. Beberapa kali utusan Angkatan Udara kita dikirim untuk mengadakan ziarah di sana, bahkan pernah suatu Team Khusus yang dipimpin oleh Mayor Udara DARWIS ABDULLAH yang ditugasi untuk mengadakan pembicaraan dengan Pemerintah di sana dengan permohonan agar dikabulkan pemindahan makam tersebut ke Indonesia. Namun permohonan terpaksa ditolak, karena rakyat setempat sangat mempertahankan dan dianggapnya sebagai milik mereka, (makam tersebut telah dianggap "keramat").

Dasar dan Obyek Evaluasi. Untuk memberikan evaluasi pengabdian/perjuangan almarhum diperlukan suatu pemilihan, yaitu meliputi :

Pribadi, almarhum mempunyai sifat yang ramah dan senantiasa menunjukkan sikap yang menyenangkan. Hal ini mungkin terpengaruh oleh kesenangannya, yaitu permainan musik yang baik. Di samping itu almarhum tidak mudah terpengaruh oleh keadaan apapun juga, serta memiliki keberanian dalam segala tindakannya; hal ini terbukti kerelaan almarhum untuk melepaskan studinya sebagai calon dokter, semata-mata karena keinginan mengejar cita-citanya sebagai penerbang. Bahkan keluar negeri pun almarhum tidak ragu-ragu untuk meraih cita-cita tersebut. Demikian pula, sebagai warga yang bertanggung jawab terhadap Bangsa dan Negaranya, almarhum rela melepaskan Sekolah Penerbangan di Australia, yang kesemuanya ini semata-mata didorong oleh keinginan untuk berjuang bersama rakyat Indonesia dalam merebut/mempertahankan Kemerdekaannya. Insan Prajurit, jelas menjai diri almarhum. Hal ini terbukti dalam segala tindakan/sifatnya, seperti :

Tidak mengenal. "Ambisi Diri", nampak pada saat almarhum dianjurkan untuk mengikuti pendidikan Sekolah Penerbang di Maguwo, sekalipun almarhum telah mampu sebagai seorang penerbang. Lebih-lebih nampak sifat pribadi almarhum yang tidak mengenal tinggi hati/ambisi dan bahwa beliau harus taat kepada Pimpinan Sekolahnya dalam hal ini Komodor Muda Udara A. -- ADISUCIPTO, walaupun beliau bekas rekan sekolahnya di Kalijati. Segala perintah dan peraturan yang diberikan oleh Komodor Muda Udara A. ADISUCIPTO senantiasa dilakukan dengan ikhlas dan penuh rasa tanggung jawab.

Prajurit Tauladan, nampak jelas pada tindakan dan sikapnya. Almarhum senantiasa menunjukkan keberanian dan kepeloporannya dalam usaha mengadakan percobaan pesawat terbang yang justru dalam keadaan "tidak sempurna". Di samping itu almarhum tidak segan-segan menembus blokade lawan dalam usaha menyelundupkan senjata/mesiu dan lain-lainnya demi suksesnya perjuangan Bangsa Indonesia.

Pimpinan Tauladan, sangat merata dan populer di kalangan anggota. Dengan kepemimpinannya yang penuh wibawa, almarhum sangat disenangi oleh para anggotanya sewaktu menjabat sebagai Komandan Pangkalan Udara Maospati/Madiun. Demikianlah maka pada tanggal 10 Nopember 1960 nama almarhum telah diabadikan sebagai pengganti nama Pangkalan Udara tersebut. Bhakti Tauladan, nampak pula pada almarhum dalam kerelaan berkorban, baik berkorban dalam cita-citanya sebagai dokter yang mempunyai masa hidup yang gemilang di kemudian hari maupun berkorban jiwa dalam melaksanakan tugas Negara. Perlu diketahui bahwa almarhum gugur pada tanggal 14 Desember 1947 di daerah Tanjung Hantu.

Patriot Tauladan, jelas menjiwai kepribadian almarhum sehingga meng-ambeg-parama-artakan tugas dan kepentingan Negaranya, dari pada untuk keluarga atau diri pribadi. Seperti diketahui bahwa almarhum baru saja menaiki jenjang perkawinan dengan Nona Suwarti pada tanggal 27-3-1946, yang seharusnya memerlukan pemupukan cinta dan pembinaan rumah tangga yang penuh cita-cita. Tetapi karena rangsangan untuk berbakti kepada Negaranya, almarhum jarang menikmati hidup berumah tangga yang diidam-idamkan setiap suami isteri. Bahkan sesaat almarhum gugur dalam melaksanakan tugasnya, almarhum sama sekali tidak meninggalkan warisan harta yang berlebihan. Hal ini menunjukkan bukti

bahwa almarhum tidak mementingkan kemewahan, tetapi justru hidup dalam kesederhanaan.

Evaluasi Umum. Secara umum dan obyektif, pengorbanan dan perjuangan Opsir Udara I ISWAHYUDI dapat dievaluasikan sebagai berikut :

Gugurnya Opsir Udara I ISWAHYUDI berarti bahwa kita kehilangan Perajurit penerbang yang cukup diandalkan dan berpengalaman, yang justru sangat diperlukan tenaga dan pikirannya pada saat-saat perjuangan menggelora, terutama dibidang keudaraan. Gugurnya Opsir Udara I ISWAHYUDI berarti bahwa kita kehilangan seorang Prajurit instruktur penerbang yang dipercaya, yang justru sangat dibutuhkan dalam usaha mengembangkan Sekolah Penerbangan yang baru saja didirikan.

Gugurnya Opsir Udara I ISWAHYUDI berarti bahwa kita semua kehilangan salah seorang Pimpinan Angkatan Udara yang berani, disiplin, bertanggung jawab dan sangat populer di kalangan anggota AURI khususnya dan masyarakat Indonesia umumnya.

Tambahan. Adapun Opsir Udara I ISWAHYUDI ini mempunyai 8 orang saudara, yaitu :

SUHARJO, pernah menjabat sebagai pengacara di Madiun.

MOCH. PUNJUL, gugur semasa Perang Kemerdekaan II (1948).

JOKO BASUKI, seorang Perwira Tinggi Angkatan Darat, dan pernah menjadi Wakas KOSTRAD.

URIP WIDODO SH. seorang Perwira Tinggi Angkatan Darat, dan pernah menjabat KASDAM V JAYA, (sekarang WAGUB DKI JAYA).

NY. ISWAHYUDI TAYIP, janda dari Dr. TAYIP.

NY. SRI LUWIH

NY. ISSUHARTI SASONO.

TANGGONO SH, seorang Perwira Tinggi Angkatan Udara, yang pernah menjabat Inspektur Hukum pada Inspektorat Jenderal Hukum dan KADISPROVOOST MABES TNI—AU.

3. Mencari Pusara Pahlawan Iswahyudi di Lumut [Harian Kompas]

PENGANTAR : Waktu berada di Penang, Malaysia, saya sempat mengunjungi makam Halim Perdanakusuma di Lumut, 22 Nopember 1974 yang lalu, bersama dengan Ibu Halim Perdanakusuma, Ibu Iswahyudi, saudara-saudara Iswahyudi serta pejabat-pejabat konsulat RI di Penang.

Dua puluh tujuh tahun bukanlah waktu singkat. Tetapi jangka waktu lama serta jarak nan jauh, tidaklah dapat memisahkan hubungan batin bangsa dan pahlawannya. Lebih lagi bagi kaum keluarga almarhum yang ditinggalkan tanpa pesan, sedang dikebumikan jauh di rantau orang. Kami meninggalkan Hotel jam 08.30 waktu setempat. Perjalanan jauh, 130 mil jalan darat harus ditempuh dengan mobil, sebelum tiba di tempat tujuan. Mula-mula naik ferry dari Penang ke daratan Malaysia, menyusuri jalan raya yang mengarah ke selatan. Taiping, Kuala Kangsar kami lewati terus ke Lumut tanpa singgah di Ipoh. Jalan Raah beraspal licin, rata, menerobos perkebunan karet dan kelapa sawit mengempukkan perjalanan dan menyejukkan pandangan kami. Namun jarak sejauh itu ditempuh lebih tiga jam di dalam mobil. Lalu lintas yang semakin ramai memaksa pengemudi lebih berhati-hati mengemudikan kendaraan terutama hingga di Kuala Kangsar. Lintas ini merupakan sebagian dari jalur ekonomi yang menghubungkan Malaysia utara sebelah barat ke Kuala Lumpur dan Singapura, dan banyak dilewati truk-truk serta bus-bus penumpang.

Siang hari kami tiba di Lumut, langsung ke kantor polisi setempat mengutarakan maksud kami. Baru menuju makam. Makam Halim Perdanakusuma terletak di tepi pantai, di tepian kota Lumut. Di bawah naungan pohon kamboja dan pohon kelapa, makam ini megah di tengah makam lainnya, bersih mungil, terselubung marmer putih, ia seakan terpisah dari lingkungan sekitarnya. Pada batu nisan tertulis samar nama "Halim Perdana Kusuma" gugur 14 Desember 1947 di Tanjung Hantu. 27 tahun yang lalu, kita disegarkan lagi. Dengan menitikkan air mata, ibu Halim Perdanakusuma meletakkan karangan bunga dan memecahkan botol minyak wangi di atas makam. Di sampingnya nampak ibu Iswahyudi merenung jauh menembus ke dalam makam. Taburan bunga segera disusul pembacaan doa bagi kesejahteraan almarhum.

Di mana kamu pahlawan ?

Acara tidak berhenti hingga di sana. Rombongan kembali ke Lumut. Tanpa istirahat, speedboat dicari untuk melanjutkan perjalanan ke Tanjung Hantu, daerah lokasi kecelakaan 27 tahun yang lalu. Dari Lumut daerah ini dapat dijangkau dalam satu jam perjalanan. Lumut terletak dalam Teluk, terpengaruh arus selat Malaka. Ke luar dari Teluk ini, perahu perlu menikung menyusur pantai pulau Pangkor ke utara baru tiba di Tanjung Hantu.

Tanjung Hantu mempunyai nama angker di masa silam bagi penduduk setempat. Daerah itu dibayangkan penuh dengan hantu, yang sewaktu-waktu merugikan bila tidak mendapat pelayanan yang baik. Kini di ujung barat

nampak berdiri megah mercu suar, penunjuk jalan bagi kelana laut di malam hari. Di bagian pantai selatan terdapat lekuk landai. Kini bersih, berpasir agak putih, kadangkala tersapuh lidah ombak yang memecah keatasnya. Tenang, nampaknya menghimbau turun.

Namun dua puluh tujuh tahun yang lalu lain keadaannya. Ia bagaikan tidak mengenal belas kasihan. Jadi saksi bisu kejadian sekitarnya. Sebuah pesawat Anson (VH—BBY) berantakan di depannya dan dua nyawa melayang sertanya "Letnan Penerbang Iswahyudi dan Komodor Abdul Halim. Keduanya perwira Indonesia yang sedang menjalankan tugas menerbangkan pesawat itu dari Siam ke Sumatera ketika dilanda cuaca buruk dan mendapat kecelakaan.

Andaikata pantai ini dapat berbicara, ia akan mengungkapkan semua tabir yang terselubung kini. "Di manakah kamu Pahlawan?". Di manakah kau Iswahyudi? Di manakah kau Halim Perdanakusuma? Apa benar seorang darimu terlelap di bawa pelukan pantai Lumut? Pada hari naas itu tidak seorang berada di sekitar yang mengenalmu, dan kalian berpulang tanpa meninggalkan pesan. Pantai bisu ini dan pohon-pohon rimbun di sekitar air laut, semuanya membisu, walaupun mereka yang saling mengetahui kejadian itu dua puluh tujuh tahun yang lalu.

Ibu Iswahyudi menitikkan air mata, melempar karangan bunga ke laut, mencurahkan isi botol. Taburan bunga ratapan tertahan semuanya dilakukan di atas kapal menghadap pantai. Yang hadir tenang menyaksikan seakan-akan berbicara dengan hati masing-masing.

Dengan tatapan mata penuh haru perlahan-lahan kami meninggalkan pantai sementara karangan bunga mangkin terapung jauh dipermainkan gelombang. Seakan setiap pandangan membisikkan, ambillah bunga itu, jagalah dia baik-baik.

Syair-syair gubahan Daly Monte dua puluh tujuh tahun yang lalu jadi segar lagi saat itu ;

Pecah kiranya rangkaian hati
Serasa keruh pelabuhan sukma
Mendengar tewasnya pahlawan sakti,
Setangkai dua gugur mendharma
Jika pendapatku kukemukakan
Usaha menyinggung kuasaNya Tuhan
Ratusanlah yang lain jadi tebusan
Timbang melepas kedua pahlawan

Alangkah ramahmu, Raden Iswahyudi
Penawar risau duka nestapa
Sekonyong musafir ke Barzakh abadi
Dang suaramu, masih terngiang ditelinga
Darahmu terhambur, tak akan percuma
Tak kan lenyap ditelan sang masa
Laksana Melati, disanggul Ibunda
Begitu nilaimu disejarah bangsa

Walaupun diatas timbunan mayat
Biar melangkai, unggunan bangkai
Kami menyambungny bersumpah erat
Meneruskan kerjamu yang terbengkalai

Daly Monte mengubahkan syair ini pada tanggal 20 Desember 1947 sebagai pelepas almarhum Opsir Udara Iswahyudi yang gugur pada tanggal 14 Desember dalam kecelakaan pesawat udara di Tanjung Hantu perairan barat Semenanjung Malaya.

Tidak dapat diragukan lagi bahwa Iswahyudi dan Halim Perdanakusuma gugur ketika menerbangkan pesawat Anson yang kecelakaan di Tanjung Hantu pada tanggal 14 Desember 1947. Dua puluh tahun yang lalu.

Pemerintah Indonesia telah mengabadikan kedua nama pahlawan itu. Halim Perdanakusuma jadi nama lapangan terbang internasional di Jakarta dan nama Iswahyudi dijadikan nama Pangkalan Angkatan Udara RI di Madiun.

Namun sedikitlah yang mengetahui di mana makam kedua pahlawan itu. Ada yang mengiranya di Kalibata. Sementara lainnya mengira di Lumut. Tetapi di sana pun hanya sebuah nama diketemukan : Halim Perdanakusuma, tertera pada batu nisan di pantai Lumut. Nama Iswahyudi tenggelam, sesuai irama angin lalu.

Banyak yang berpendapat sebaliknya di atas makam itu didirikan satu tugu peringatan saja dan pada nisan dicantumkan nama dari kedua pahlawan itu. Dengan demikian rakyat sekitar dan begitu pula para pengunjung dibiasakan mengenal bahwa pada hari naas itu sebenarnya dua orang yang meninggal dunia dan bukan satu.

Pendapat ini dikuatkan lagi dengan alasan bahwa tidak begitu jelas sebenarnya jenazah siapa yang dimakamkan di Lumut. Pemerintah belum pernah mengadakan penelitian mendalam. Juga penyelidikan laboratoris untuk mengidentifikasi sisa-sisa kerangka jenazah belum pernah diadakan. Sedang barang-barang bukti yang terdiri dari sisa-sisa pesawat

dan lain-lain kepunyaan korban kini tidak berbekas, hilang entah ke mana. Beberapa orang yang mengaku saksi hidup sekarang ini memberikan keterangan yang bertentangan satu sama lain, hingga sangat sulit dijadikan pegangan. Hal ini dapat terjadi, karena malapetaka itu telah terjadi dua puluh tujuh tahun yang lalu, semasa Ingeris masih bercokol di Malaya. Dua puluh tujuh tahun cukup lama, cukup untuk membuyarkan ingatan manusia yang senantiasa berubah sesuai dengan bertambahnya umur.

Nama Halim Perdanakusuma tidak asing lagi bagi sekitar Lumut. Entah popularisasi itu menyebar berkat kunjungan pejabat-pejabat Indonesia yang datang ke daerah itu, entah berdasarkan kartu nama yang ditemukan sebelumnya. Nama Iswahyudi kurang dikenal. Jarang yang mengetahui bahwa pada hari naas itau dua orang yang gugur : Letnan Penerbang Iswahyudi dan Komodor Abdul Halim. Di daerah sana Halim dianggap sebagai pahlawannya sendiri yang ikut berjasa dalam perjuangan mereka menentang penjajah Ingeris dahulu.

Haji Nuruddin Tak, seorang yang mengaku saksi hidup, sempat saya hubungi dalam kunjungan tanggal 22 Nopember yang lalu. Keterangan yang diberikannya tidak jelas. Ia menyatakan waktu itu mereka sedang menentang penjajah Ingeris untuk menggabungkan Malaya barat pada Indonesia. Ia ikut mengubur jenazah Komodor Halim. Nama itu diambilnya dari kantong baju. Ia melihat jenazah ketika dibawa polisi ke pantai. Jenazah mengenakan pakaian pilot, berambut pendek, tetapi wajahnya tidak dikenali lagi. Mayat telah membengkak sebab telah mengapung beberapa hari.

Haji Johar Othman mengakui ikut mengambil jenazah dari laut bersama-sama dengan polisi. Mayat tidak dapat dikenal sama sekali, telah membengkak. Ia tidak melihat kartu-kartu nama tanda pengenalan lain. Keterangan Haji Johar Othman ini diberikan berdasarkan ingatan selama 27 tahun. Seperti pula keterangan dari Haji Nuruddin Tak, keterangan inipun tak dapat tertulis sebelumnya. Azmi bin Haji Johar berumur 5 tahun ketika melihat jenazah itu. Jenazah membengkak rambutnya cukup panjang, maka tidak dapat dikenal dan penuh darah. Pakaianya tinggal beberapa potong kain. Ia tidak menyebutkan kartu nama atau tanda pengenalan lainnya.

Bagaimana jelasnya, hal ini belum pernah diteliti secara mendalam. Dua puluh tujuh tahun cukup panjang, cukup lama untuk membuyarkan ingatan orang, cukup untuk merubah langgam cerita yang disampaikan kepada setiap orang yang menanyakannya. Konsul RI di Penang, Moes Joenoes mengemukakan bahwa gambaran jelas memang belum pernah didapat. Pemerintah belum pernah mengadakan penelitian mendalam. Hal itu sendiri terjadi dalam masa penjajahan Ingeris, sedang sisa-sisa pesawat

dan peninggalan lainnya kini tidak diketemukan lagi. Seorang polisi Malaysia mengemukakan sisa-sisa ini dihancurkan dalam zaman konfrontasi dahulu.

Menurut Moes Joenoes, tidak pernah juga digambarkan dengan jelas apa kartu nama Halim Perdana Kusuma diambil dari pakaian yang dikenai korban atau pakaian lain yang terletak/dipungut terpisah dari korban.

Ia menganggap rakyat mendapat tahu bahwa korban ialah seorang Indonesia. Pemberitahuan baru dilakukan setelah jenazah dibawa ke rumah sakit dan diperiksa dokter. Tetapi visum et repertum jenazah itu tidak pernah diketemukan.

Rakyat yang bergejolak ingin menggabungkan diri dengan Indonesia yakin orang Indonesia beragama Islam, maka menguburkan jenazah secara Islam di pantai Lumut, menghadap pantai Sumatera.

Konon seorang polisi kini masih hidup dan ikut mengangkut jenazah dari daerah diketemukannya. Kini ia bertugas di Brunai. Namun tidak jelas apa orang itu yang pertama mengangkat jenazah dari laut, atau para penangkap ikan yang mengambilnya kemudian melaporkan itu kepadanya.

Dokumen Berusia 27 tahun

Agak menarik sebuah dokumen rahasia 27 tahun yang masih disimpan keluarga Iswahyudi bersama-sama surat pernyataan belasungkawa Wakil Presiden Mohammad Hatta (Bukittinggi 20 Desember 1947), syair pelepas almarhum dari Daly Monte (20 Desember 1947) dan SK Presiden No. 33/A.Mil/48 (Yogyakarta, 3 Maret 1948) tentang kenaikan pangkat Komodor Muda A. Halim Perdana Kusuma menjadi Komodor Udara dan Opsir Udara I. R. Iswahyudi menjadi Komodor Udara Muda.

Dituturkan bahwa laporan pertama kecelakaan diterima polisi Lumut dari dua orang penebang kayu Cina, masing-masing Wong Fatt dan wong Kwong 14 Desember sekitar jam 16.30 sore hari, seorang polisi Inggeris Mr. Buras pergi ke tempat kecelakaan hari itu juga jam 18.00. Karena pasang sedang tinggi ia hanya melihat bagian ekor pesawat dan tidak menemukan jenazah.

Seorang polisi lainnya yang telah diberi tahu juga, Mr. Samson berangkat ke daerah itu keesokan harinya bersama dengan Kepala Polisi Che Wan. Mereka tiba jam 09.00 pagi. Sesosok jenazah (orang Indonesia), tidak dapat dikenal identitasnya, telah ditemukan para nelayan mengapung beberapa ratus yard dari reruntuhan pesawat. Ditemukan pula sebuah log book mesin pesawat VH—BBY (Anson) sebuah kartu otorisasi dengan nama Komodor Abdul Halim, anggota Angkatan Udara Republik Indonesia, sebuah dompet berisi tiga lembar mata uang Siam dan beberapa kartu

kunjungan rumah dengan nama R. Iswahyudi dari Angkatan Udara Republik Indonesia. Sebuah kartu tertulis tinta "Indonesian Airways". Dalam dompet ditemukan sebuah kartu milik pemimpin squadron Siam. Juga ditemukan sebuah pisau dengan tulisan di atasnya : Keegan. Beberapa kepingan pesawat hari itu juga ditemukan dan diangkut ke pantai. Namun kerangka pesawat yang lebih besar baru ditemukan keesokan harinya lagi dalam penelitian yang berlangsung dari jam 10.00 pagi sampai jam 13.00 siang.

Sulit melukiskan terjadinya kecelakaan. Kedua penebang kayu yang kemudian diinterogasi Kepala Polisi Che Wan mengemukakan bahwa mereka melihat pesawat terbang rendah di atas muka laut menuju selatan disekitar Tanjung Hantu. Setelah mengubah arah menuju pantai, pesawat itu lenyap dari pandangan mereka disusul benturan yang keras. Saat itu daratan yang lebih rendah terselimuti kabut, dan hujan turun lebat.

Mr. Samson menyimpulkan bahwa waktu kecelakaan sulit ditentukan. Penebang-penebang kayu memperkirakannya tengah hari. Laporan lain mengemukakan sekitar jam 12.30 hari itu ada sebuah pesawat terbang di sekitar Penang menuju selatan. Bila pesawat itu ialah Anson yang kecelakaan maka malapetaka diperkirakan terjadi sekitar jam 13.30 siang hari. Pada hari itu air surut terjadi jam 11.03 dan pasang lagi jam 17.05. Perbedaan pasang surut sekitar 12 kaki.

Penelitian teknis pada kepingan-kepingan mesin pesawat mendorong memberi kesimpulan bahwa pesawat terbang cepat membentur air dengan kecepatan 150 mil per jam.

Seorang bekas Penerbangan Angkatan Udara Ingeris, Mr. Keegan, yang saat itu jadi penerbang pada suatu maskapai penerbangan Australia seminggu sebelum kecelakaan itu menerbangkan pesawat Anson (HV—BBY) bersama rekannya Mr. F.S. Sharp dari Australia menuju Singapura. Pesawat sangat baik. Kedua orang yang membawanya dari Siam (masing-masing Letnan Penerbang Iswahyudi dan navigator Halim Perdana Kusuma) ialah sahabatnya. Namun jatuhnya pesawat baru ia ketahui sebulan setelah hari naas itu. Menurut dia, kecelakaan terjadi karena cuaca buruk.

c. Team Pengumpul Data BPPP Departemen Sosial

Sejarah gugurnya Halim Perdana Kusuma dan Iswahyudi dimaksudkan untuk memperkuat naskah yang telah disusun lebih dahulu oleh Lembaga Sejarah dan Antropologi Dep. P dan K. tahun 1974. Sebagai Lembaga Peneliti, Lembaga Sejarah pada waktu itu hanya sempat mengadakan penelitian di dalam negeri. Tambahan lagi waktu yang diberikan untuk

mengumpulkan data dan menyusun riwayat hidup dan perjuangan kedua tokoh itu sangat pendek sehingga bahan-bahan mengenai gugurnya kedua almarhum tersebut belum begitu lengkap. Satu-satunya bahan mengenai gugurnya Halim Perdana Kusuma dan Iswahyudi adalah laporan dari Polisi Lumut/Malaysia beserta berita dari Harian : "The Strait Times" dan "Malay Tribune" yang diterbitkan di Malaysia pada tahun 1947. Ketiga bahan tersebut sudah dimasukkan sebagai lampiran dari riwayat hidup dan perjuangan Iswahyudi, tapi mengenai sejarah gugurnya kedua tokoh tersebut belum diuraikan secara lengkap karena masih memerlukan perbandingan dengan bahan-bahan lainnya yang ada di Malaysia. Guna lebih melengkapkan data mengenai Halim Perdana Kusuma dan Iswahyudi, maka Bapak Menteri Sosial sebagai Ketua Badan Pembina Pahlawan Pusat (BPPP) dengan surat Keputusan No. HMKIN 637 - April 1975 mengirimkan suatu team ke Malaysia yang terdiri dari :

1. Ny. Taty Maryono, sekretaris BPPP sebagai Ketua ;
- b. Sagimun M.D., anggota BPPP dari P dan K sebagai anggota ;
3. Drs. Mardanas Safwan, Wakil P dan K sebagai anggota;
4. Kolonel Harry Respati, Wakil AURI sebagai anggota.

Selama seminggu di daerah Malaysia team telah berhasil mengumpulkan data tertulis mengenai gugurnya Halim Perdana Kusuma dan Iswahyudi yang ditulis oleh tokoh-tokoh Malaysia yang langsung mengurus pemakaman jenazah pada waktu itu. Kemudian team juga telah mendapatkan kesempatan wawancara langsung dengan beberapa tokoh Malaysia terutama tokoh-tokoh dari Partai Kebangsaan Melayu Malaya (PKMM) seperti Dr. Ishak Haji Muhammad. Team juga tidak ketinggalan mengunjungi makam dari Halim Perdana Kusuma di pantai Teluk Murok - Lumut dan daerah Tanjung Hantu yang merupakan daerah tempat kecelakaan pesawat terbang pada waktu itu. Pada kesempatan ini sama juga mengunjungi daerah Cincin Malaka, karena diberitakan ada seorang tokoh yang mengetahui tentang jenazah Halim Perdana Kusuma.

Setelah sebahagian besar bahan dapat dikumpulkan, maka dicobalah untuk mengungkapkan sejarah gugurnya Halim Perdana Kusuma dan Iswahyudi. Pada awal bulan Desember 1947 dari Pangkalan Udara Bukittinggi berangkat sebuah pesawat "Avro Anson" VH-BBY (RI. 003) yang dikemudikan oleh pilot Iswahyudi dan navigator Halim Perdana Kusuma. Tujuan penerbangan mereka adalah Bangkok dengan tugas mengantar seorang sukarelawan Amerika yang telah menjual pesawat tersebut dan menghubungi pejabat-pejabat Muangthai dan Singapura yang bersedia membantuk perjuangan rakyat Indonesia. Mereka berhasil menembus blokade dan selamat sampai di tempat tujuan. guna menjalankan missinya

mendapatkan peralatan perang dan obat-obatan. Setelah menyelesaikan tugasnya di Muangthai (Bangkok), maka Iswahyudi dan Halim Perdana Kusuma kembali ke tanah air lewat Singapura sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Pada tanggal 14 Desember 1947 dalam penerbangan dari Bangkok, menuju Singapura pesawat transport ringan itu mengalami kecelakaan dan jatuh di Tanjung Hantu, Malaysia. Laporan pertama tentang kecelakaan diterima polisi Lumut dari dua orang penebang kayu Cina yang bernama Wong Fatt dan Wong Kwang pada tanggal 14 Desember 1947 sekitar jam 16.30 sore hari. Setelah mendapat laporan tentang kecelakaan pesawat itu, maka seorang anggota polisi Inggris Buras, pergi ke tempat kecelakaan pada hari itu juga sekitar jam 18.00. Karena pasang sedang naik di sekitar Tanjung Hantu, maka Mr. Buras hanya dapat melihat bahagian ekor pesawat dan belum dapat menemukan jenazah.

Pada tanggal 14 Desember 1947 seorang guru sekolah di Lumut yang bernama Johor Othman bersama dengan seorang nelayan Said Lambok sedang menangkap ikan di sekitar daerah Tanjung Hantu. Pada waktu itu mereka melihat di kaki langit sudah ada tanda-tanda akan turun hujan disertai angin ribut dan gelombang besar. Itulah sebabnya mereka tidak jadi melangsungkan penangkapan ikan dan bersiap-siap untuk kembali ke pantai. Pada waktu Johor Othman kembali ke pantai datanglah angin kencang dan hujan lebat dan bunyi sebuah pesawat terbang yang makin lama makin keras kedengarannya. Setelah terjadi dentuman yang sangat keras sekali dari pesawat terbang itu mereka tidak melihat apa-apa lagi, karena cuaca sangat buruk pada waktu itu. Keesokan harinya pada tanggal 15 Desember 1947 seorang anggota polisi Inggris bernama Mr. Samson berangkat ke daerah kecelakaan itu bersama-sama dengan Kepala Polisi Lumut yang bernama Che Wan. Mereka sampai di tempat kecelakaan itu jam 9.00, dan kepada rombongan itu oleh beberapa nelayan diserahkan sesosok jenazah yang belum dikenal identitasnya. Jenazah itu ditemukan oleh beberapa nelayan, mengapung beberapa ratus yard dari reruntuhan pesawat. Kemudian ditemukan sebuah log book mesin pesawat VH—BBY (Anson). Selanjutnya ditemukan sebuah kartu otorisasi dengan nama Komodor Abdul Halim, anggota Angkatan Udara Republik Indonesia, sebuah dompet berisi tiga lembar mata uang Siam dan beberapa kartu kunjungan rumah dengan nama Letnan Penerbang R. Iswahyudi dari Angkatan Udara Republik Indonesia. Sebuah kartu yang ditulis dengan tinta "Indonesian Airways" juga ditemukan. Dalam dompet ditemukan sebuah kartu milik pemimpin Squadron Siam. Juga ditemukan sebuah pisau dengan tulisan di atasnya Keegan. Beberapa kepingan pesawat juga diketemukan pada hari itu. Seorang buruh pelabuhan Lumut yang bernama Harun bin

Idris ikut serta dalam rombongan pencari jenazah. Ia juga menyaksikan ditemukannya sepotong pakaian, sehelai pakaian, sehelai sarung dan sarung pistol yang sudah tidak ada lagi pistolnya. Setelah jenazah ditemukan dan diketahui bahwa jenazah itu berasal dari tentara Indonesia, maka diusahakanlah membawa jenazah itu kepantai. Jenazah dibawa dengan sebuah sampan kotak yang didayung oleh Kepala Rumah Sakit untuk dibawa ke rumah sakit Lumut untuk diperiksa. Pada petang hari itu pasang sedang naik. Tetapi walaupun begitu perhatian penduduk terhadap kejadian ini cukup besar. Mereka berjejer sepanjang pantai yang dilalui oleh jenazah, yang terdiri dari laki-laki, perempuan dan anak-anak. Ketika sampan yang membawa jenazah hampir sampai di pantai tiba-tiba kelihatan berpuluh-puluh ekor ikan lumba-lumba mengiringi sampan dari belakang, sambil timbul tenggelam sebagai perenang gaya kupu-kupu. Tetapi sewaktu sampan sampai di darat semua ikan-ikan itu kembali ke laut dan tidak seekor pun yang menampakkkan diri lagi. Keganjilan itu tidak pernah kejadian sebelumnya di daerah itu dan hal itu sangat mencengangkan penduduk sekitarnya. Ketika jenazah dinaikkan ke darat, rakyat telah ramai menyongsong jenazah guna dibawa ke rumah sakit Lumut. Dalam pada waktu itu usaha untuk mencari jenazah terus dilakukan. Pada keesokan harinya, yaitu pada tanggal 16 Desember 1947 dari jam 10.00 pagi sampai jam 13.00 siang diteruskan usaha pencarian yang lebih giat lagi. Tetapi yang ditemukan hanya rangka pesawat yang lebih besar, sedangkan jenazah yang satu lagi belum ditemukan. Setelah usaha pencaharian jenazah tidak membawa hasil lagi, maka dicoba mengadakan analisa tentang sebab-sebab kecelakaan. Sebenarnya sangat sulit melukiskan proses terjadinya Kecelakaan. Kedua penebang kayu yang kemudian diinterogasi oleh Kepala Polisi Lumut Che Wan mengemukakan bahwa mereka melihat pesawat terbang rendah di atas muka laut menuju selatan di sekitar Tanjung Hantu. Setelah mengubah arah menuju pantai, pesawat itu lenyap dari pandangan mereka disusul oleh dentuman yang keras. Saat itu daratan yang lebih rendah diselimuti oleh kabut dan hujan dengan lebatnya.

Mr. Samson menyimpulkan bahwa waktu itu kecelakaan sulit ditentukan. Penebang-penebang kayu memperkirakannya tengah hari. Laporan lain mengemukakan sekitar jam 12.30 hari itu ada sebuah pesawat terbang di sekitar Penang menuju Selatan. Bila pesawat itu adalah pesawat Anson, maka kecelakaan itu diperkirakan sekitar jam 13.30 siang hari. Pada hari itu juga pasang surut terjadi jam 11.00 dan kemudian pasang lagi jam 17.05 dan perbedaan pasang surut sekitar 12 kaki. Penelitian teknis pada kepingan-kepingan pesawat mendorong memberi kesimpulan bahwa pesawat terbang cepat membentur air dengan kecepatan 150 mil per jam.

Kesimpulan Mr. Samson mengenai buruknya cuaca pada waktu itu diperkuat lagi oleh Mr. Keegan, Mr. Keegan adalah bekas Penerbang Angkatan Udara Inggeris, yang pada saat itu menjadi penerbang pada suatu maskapai Penerbangan Australia. Seminggu sebelum kecelakaan itu, ia menerbangkan pesawat Anson (HV — BBY) bersama rekannya Mr. F.S. Sharp dari Australia menuju Singapura, dan keadaan pesawatnya sangat baik. Menurut Mr. Keegan, pilot Letnan Penerbang Iswahyudi dan Komodor Halim Perdana Kusuma adalah sahabat baiknya. Ia tahu betul bahwa kedua sahabat itu benar-benar ahli dalam bidangnya. Keegan baru mengetahui kecelakaan itu sesudah seminggu dan ia berkesimpulan bahwa malapetaka itu terjadi karena keadaan cuaca buruk, karena pesawat Anson dalam keadaan baik.

Keterangan Mr. Samson dan Mr. Keegan yang ahli dalam bidangnya masing-masing diperkuat lagi oleh keterangan penduduk Lumut yaitu Johor Othman. Menurut keterangan Johor Othman kalau seandainya cuaca tidak seburuk itu kami dengan jelas akan dapat menyaksikan peristiwa kecelakaan itu, karena tidak ada yang menghalangi pemandangan ke tempat itu. Berdasarkan keterangan di atas jelaslah bahwa kecelakaan pesawat pada waktu itu lebih banyak disebabkan oleh buruknya cuaca, karena sebab-sebab lain belum dapat diungkapkan sampai saat ini.

Kecelakaan pesawat terbang di daerah Tanjung Hantu - Malaya segera diketahui oleh rakyat, melalui berita maupun melalui surat kabar. Hampir seluruh surat kabar yang terbit di Malaya pada waktu memuat berita kecelakaan ini. Pada halaman pertama surat kabar berbahasa Inggeris yaitu "The Straits Times" dan "Malay Tribune" juga memuat berita kecelakaan ini dalam penerbitannya pada tanggal 16 Desember 1947. Tokoh-tokoh politik dan masyarakat di Malaya juga menaruh minat dan perhatian yang besar sekali terhadap kejadian kecelakaan pesawat terbang itu, lebih-lebih mereka yang bersimpati terhadap perjuangan rakyat Indonesia. Ketua Partai Kebangsaan Melayu Malaya (PKMM) yang kebetulan waktu itu sedang berada di Johor yaitu Ishak Haji Muhammad (Pak Sako) sesudah mendengar berita kecelakaan itu segera mengirim telegram kepada Nuruddin Tak (Ketua PKMM Cabang Dindings - Lumut). Menurut telegram itu PKMM Cabang Dindings diberi tugas untuk mengambil bahagian dalam usaha pemakaman jenazah Halim Perdana Kusuma. Kebetulan sekali pada waktu itu ada tokoh-tokoh masyarakat di Lumut banyak yang menjadi anggota PKMM, dan hal ini memudahkan tugas Nuruddin Tak. Di antara tokoh-tokoh PKMM Lumut adalah Yumid Mahmud, Yusuf Ayat, Mahmud Somad, Said Muhammad dan Johor Othman. Panitia pemakaman jenazah Halim Perdana Kusuma

segera dibentuk dengan diketuai oleh Nuruddin Tak sendiri dengan anggota-anggotanya tokoh-tokoh PKMM Cabang Lumut. Tokoh-tokoh wanita pun tidak ketinggalan menyumbangkan tenaganya dalam usaha pemakaman seperti Puan Nongok (tokoh wanita UMNO) dan Puan Rafeah (isteri Nuruddin Tak). Panitia penyelenggaraan pemakaman jenazah Halim Perdana Kusuma segera menghubungi polisi Lumut untuk minta izin mengadakan upacara pemakaman. Karena panitia sebagian besar terdiri dari orang Inggeris mencurigai usaha Panitia ini. PKMM adalah suatu organisasi politik di Malaya yang menuntut kemerdekaan bagi negeri itu dari tangan bangsa Inggeris, dan lebih lagi PKMM mengadakan hubungan dengan PNI di Indonesia. Setelah mengadakan perdebatan dengan polisi Lumut, maka akhirnya panitia memperoleh juga keizinan dengan syarat tidak boleh mengadakan upacara besar-besaran. Setelah memperoleh keizinan dari polisi, maka panitia mulai bekerja mengumpulkan uang sumbangan dari masyarakat untuk melaksanakan upacara. Sebagian besar sumbangan diperoleh dari anggota PKMM cabang Lumut dan masyarakat setempat yang bersimpati terhadap perjuangan bangsa Indonesia. Karena itu di daerah Lumut pada waktu itu belum ada makam orang-orang Islam maka panitia terpaksa mencarikan daerah lain untuk pemakaman jenazah itu. Daerah itu bernama Teluk Murok yang terletak lebih kurang 5 km dari Kota Lumut, dan daerah perkebunan ini juga terletak di tepi pantai. Setelah semua persiapan selesai maka pihak panitia menghubungi penguasa daerah Lumut yang diwakili oleh Sayid Zaharuddin untuk meminjam satu kendaraan guna membawa jenazah ke pemakaman. Sayid Zaharuddin segera mengabulkan permohonan panitia dengan meminjamkan satu kendaraan lengkap dengan pengemudinya. Walaupun semua persiapan telah selesai, tetapi jenazah belum dapat dimakamkan pada hari itu karena belum mendapat izin dari pemerintah Indonesia. Barulah pada keesokan harinya pemakaman dapat dilaksanakan, meskipun jenazah telah berada di rumah sakit 3 hari, dan keadaan telah betul-betul rusak.

Dari rumah sakit Lumut jenazah dibawa ke Masjidil Adil untuk disembahyangkan. Setelah jenazah selesai dimandikan dan dikafani dengan sempurna, maka dilakukan upacara sembahyang jenazah yang dipimpin oleh Puteh bin Endut. Jenazah kemudian dinaikkan ke atas kereta jenazah sesudah jenazah itu ditutup dengan dua helai bendera merah putih. Di samping keranda diletakkan beberapa karangan bunga sumbangan dari kaum ibu dan sebuah papan hitam kecil yang ditulis oleh Zainal Abidin yang berisi perkataan :

**JENAZAH KOMODOR MUDA A. HALIM
YANG GUGUR DI TANJUNG HANTU
TANGGAL 14 DESEMBER 1947**

Kira-kira pukul 2 petang pada tanggal 19 Desember 1947 jenazah dibawa ke pemakaman dengan diiringi oleh kurang lebih 500 orang. Di antara tokoh-tokoh penting yang ikut mengantarkan jenazah ke tempat peristirahatan terakhir : Dr. Burhanuddin, A.L. Helmi, Ishak Haji Muhammad (Pak Sako), Abdul Rahman Rahim, Abdullah Ayub, Baharuddin Abdul Latif, Ghalib Suhun, Haji Ramli, Wakil-wakil dari PKMM dan masyarakat Indonesia. Ketika jenazah sampai di Teluk Murok penduduk yang menunggu kedatangan jenazah sangat ramai sekali sebagai tanda ikut berduka cita dan menyaksikan upacara itu dari dekat. Makam dari Halim Perdana Kusuma terletak di bawah pohon janggus yang rindang berdampingan dengan makam-makam orang Islam lainnya, dan kompleks makam itu terletak dekat mesjid. Setelah upacara pemakaman selesai, maka dibacakanlah doa untuk melepas seorang pahlawan yang membela tanah tumpah darahnya. Dalam pada waktu itu berita mengenai gugurnya Halim Perdana Kusuma dan Iswahyudi karena kecelakaan pesawat terbang segera meluas ke seluruh kedaerah Malaya. Ketika berita sedih itu didengar oleh Sultan Perak yang bernama Sultan Abdul Azis beliau sangat terharu sekali dan sebagai tanda berduka cita Sultan Perak memberikan sumbangan sebanyak \$ 50. Sumbangan yang diberikan melalui Tengku Tumenggong pegawai daerah Dindings langsung diserahkan kepada panitia. Oleh panitia uang ini dipergunakan untuk mengadakan tahlil di pusara Halim dan malamnya diadakan upacara tahlilan di Masjidil Adli Lumut. Setelah beberapa hari Jenazah Halim dimakamkan, maka datanglah Dr. Utoyo dari Singapura sebagai wakil Republik Indonesia. Keterlambatan kedatangan Dr. Utoyo disebabkan karena terjadinya banjir besar di daerah Teluk Perak, di mana jalan-jalan raya digenangi air yang menyebabkan lalu lintas terputus. Setelah jalan-jalan dapat dilalui kembali, maka barulah Dr. Utoyo sampai ke Lumut. Dengan ditemani Mahmud Somad dan Said Muhammad, maka Dr. Utoyo langsung menuju Tanjung Hantu dari pantai Lumut. Rombongan Dr. Utoyo tidak melihat lagi bangkai pesawat, tetapi mereka hanya dapat menyaksikan bahagian-bahagian kecil dari pesawat yang telah bercampur dengan sampah. Mereka juga menemukan sebatang pohon kayu damar laut yang telah putus dilanggar oleh pesawat ketika pesawat jatuh di laut. Ketika mereka berjalan di pantai, mereka menemukan sebuah kipas yang bagus, yang kemungkinan berupa oleh-oleh dari Halim Perdana Kusuma atau Iswahyudi yang masih pengantin baru pada waktu itu. Dr. Utoyo pada waktu itu menyatakan bahwa kepergian Halim Perdana Kusuma dan Iswahyudi merupakan kerugian besar bagi bangsa Indonesia yang sedang berjuang melawan penjajahan Belanda. Ketika akan kembali ke Singapura Dr. Utoyo mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada masyarakat Lumut yang telah memakamkan jenazah Halim Perdana

Kusuma. Sejarah berjalan terus umur manusia terus bertambah, tapi Halim Perdana Kusuma telah beristirahat selama-lamanya di Teluk Murok, dan jenazah Iswahyudi hilang tidak menentu rimbanya. Sebagai bangsa yang tahu menghargai jasa dari pahlawan, maka pemerintah Indonesia telah berusaha untuk memindahkan makam Halim Perdana Kusuma ke Indonesia. Suatu team khusus yang dipimpin oleh Mayor Udara Darwis Abdullah telah memohon kepada Pemerintah Malaysia untuk memindahkan makam Halim ke Indonesia. Permintaan Indonesia belum dapat dikabulkan oleh rakyat Malaysia, bahkan kuburan tersebut telah mereka keramatkan. Usaha demi usaha terus dilanjutkan untuk memindahkan makam Halim Perdana Kusuma ke Indonesia sesuai dengan keinginan rakyat Indonesia. Dalam pada waktu itu Kedutaan Indonesia di Kuala Lumpur juga ikut memelihara makam tersebut. Bahkan sewaktu Bapak Jatikusumo menjadi Duta Besar, beliau memerintahkan untuk memperbaiki makam Halim dan menggantinya dengan marmer.

Makam Halim Perdana Kusuma yang terletak di Teluk Murok itu dahulunya dibuat dari batu biasa saja, tetapi kini telah diganti dengan batu marmer. Dalam pada waktu itu rombongan yang mengunjungi makam Halim di Lumut datang silih berganti. Keluarga Halim Perdana Kusuma dan Iswahyudi yang didampingi oleh wartawan Harian Kompas juga pernah mengunjungi makam itu. Pejabat tinggi Indonesia yang pernah berkunjung ke daerah Lumut adalah Ibu Rusiah Sarjono SH. Sekjen Dep. Sosial selaku Ketua Harian BPPP dan Bapak Marsekal Saleh Basarah Kepala Staf Angkatan Udara Republik Indonesia.

Pada tanggal 10 Nopember 1974, tiga orang tokoh yang langsung mengurus jenazah Halim Perdana Kusuma yaitu H. Nuruddin Tak, H. Johor Othman dan H. Said Muhammad diundang oleh pemerintah RI ke Indonesia sebagai tamu AURI dengan ditemani oleh seorang petugas RI dari Penang.

Di Indonesia mereka menyaksikan upacara peringatan Hari 10 Nopember. Setelah mereka menyaksikan bagaimana hebatnya Indonesia menghargai para pahlawannya maka mereka akhirnya menyetujui makam Halim Perdana Kusuma dipindahkan ke Indonesia. Sewaktu team yang dipimpin oleh Ibu Taty Maryono mengunjungi Malaysia, umumnya rakyat Malaysia telah menyetujui pemindahan makam Halim ke Indonesia. Bahkan pejabat yang langsung berhubungan dengan sejarah yaitu Kepala Musium Besar Kuala Lumpur telah dapat menyetujui kepindahan makam itu ke Indonesia dengan syarat agar dapat meninggalkan tanda kenangan. Makam Halim Perdana Kusuma secepatnya harus dipindahkan ke Indonesia, karena daerah

Teluk Murok itu akan dijadikan basis Angkatan Laut Malaysia. Biarlah pahlawan Halim Perdana Kusuma atau Iswahyudi beristirahat dengan tenang di tanah airnya sendiri Indonesia.

Setelah mempelajari riwayat hidup dan perjuangan dari almarhum Halim Perdana Kusuma dan Iswahyudi, sudah tidak diragukan lagi bahwa kedua beliau itu betul-betul pahlawan bagi bangsa Indonesia.

Kedua Pahlawan itu termasuk sebagai tokoh pendiri Angkatan Udara Republik Indonesia, yang pada masa-masa itu tenaganya sangat diperlukan dalam perjuangan menghadapi Belanda. Missi yang dilakukan oleh kedua tokoh itu keluar negeri, merupakan amanat suci dari rakyat Indonesia. Amanat itu telah dilaksanakan dengan penuh dedikasi sampai mengorbankan miliknya yang paling berharga yaitu nyawanya sendiri.

Perhatian dan penghormatan yang diberikan oleh rakyat Malaysia kepadanya adalah merupakan pancaran dari pada jiwa pengabdianya kepada bangsa dan Tanah Air.

Dengan berbagai usaha dan jalan pemerintah dan rakyat Indonesia telah berusaha memindahkan kerangka jenazah dari pahlawannya ke tanah air. Seyogyanya makam itu dipindahkan ke Indonesia, karena daerah Teluk Murok sedang dibangun oleh pemerintah Malaysia menjadi basis Angkatan Laut.

Mengingat jasa-jasanya yang telah diberikan oleh Halim Perdana Kusuma dan Iswahyudi kepada Bangsa dan Negara maka sudah sewajarnya kedua beliau itu diakui sebagai Pahlawan Nasional. Seandainya kedua tokoh ini telah ditetapkan menjadi Pahlawan Nasional, dan makamnya jadi dipindahkan ke Indonesia, maka haruslah lebih dahulu diadakan penelitian mengenai kepastian kedua jenazah itu. Sampai saat ini Pemerintah belum pernah mengadakan penelitian dan penyelidikan secara laboratoris untuk mengidentifikasi sisa kerangka jenazah. Hal itu harus dilakukan lebih dahulu sebelum diadakan pemindahan kerangka jenazah.

Bagaimanapun kejernihan sejarah harus dicari dengan mengadakan penelitian yang mendalam. Kita sampai saat ini belum dapat memastikan secara ilmiah apakah makam yang ada di Lumut itu betul-betul makam Halim Perdana Kusuma. *Visum et repertum* mengenai jenazah dari rumah sakit Lumut tidak pernah ditemukan.

Tokoh Halim Perdana Kusuma sangat populer di Lumut pada khususnya dan Malaysia pada umumnya. Sedang tokoh Iswahyudi hampir-hampir tidak dikenal oleh rakyat dan pemerintah Malaysia. Kewajiban kita lah untuk menerangkan kepada mereka bahwa tokoh Indonesia yang gugur pada saat itu ada 2 orang yaitu Halim Perdana Kusuma dan Iswahyudi.

↳ Kalau seandainya Pemerintah dan rakyat Malaysia menghendaki suatu tanda kenangan hendaknya tanda kenangan itu menggambarkan kedua pahlawan itu.

DAFTAR SUMBER

A. SUMBER TERTULIS

1. **Anne Marie The** : Komodor Udara Agustinus Adisutjipto Bapak Penerbang Indonesia. Lembaga Sejarah Hankam, Jakarta 1967.
2. **Accident To. VH — BBY** : Report on Visit To Scene of Crash.
3. **A.H. Nasution Jen. Dr.** : T.N.I. Seruling Masa, Jakarta 1965.
4. **Abdullah Husain** : Memang benar makam Halim, Berita Minggu, Kuala Lumpur, 24 Maret 1974.
5. **Adnan Jaafar** : Kisah A. Halim menurut Cikgu Johor, Berita Minggu Kuala Lumpur. 31 Maret 1974.
6. **Badan Pembina Pahlawan Departemen Sosial.** : Laporan Pemindahan Kerangka Jenazah Halim Perdana Kusuma dan Iswahyudi ke Indonesia.
7. **Biro Budaya Dinas Penerangan Angkatan Udara** : Riwayat Hidup Iswahyudi Komodor Anumerta, Jakarta 1974.
8. **Daly Monte** : Melepas Almarhum Opsir Udara - Raden Iswahyudi, Bukittinggi, 1947.
9. **Departemen Angkatan Udara RI** : Mengenang Pahlawan-Pahlawan Angkasa, Edisi I, Jakarta 1967.
10. **Harian Kompas** : Mencari Pusara Iswahyudi di Lumut, Jakarta, 12 Desember 1974.
11. **Harian Kompas** : Mencari Pusara Iswahyudi di Lumut, Jakarta, 13 Desember 1974.
12. **H. Johor Othman** : Gugurnya Pahlawan Laksmana Muda Udara A. Halim Perdana Kusuma. Stensil Batu Hampar Malaysia 1974.
13. **Iwa Kusuma Sumantri - Prof. SH.** : Sejarah Revolusi Indonesia. Grafika, Jakarta.
14. **Jamaluddin Said** : Betulkah Makam Halim ada di T. Murok ?
Harian Mimbar Kuala Lumpur, 23

15. **Jusmar Basri Drs. (editor)** : Sejarah Nasional Indonesia jilid V
Balai Pustaka, Jakarta 1977.
16. **Mardanas Safwan** : Iswahyudi (Calon Pahlawan Nasional)
Proyek Biografi Pahlawan Nasional
Departemen P dan K 1975.
17. **Mardanas Safwan** : Peranan Gedung Kramat Raya 106
dalam melahirkan Sumpah Pemuda,
Dinas Museum Dan Sejarah DKI
Jakarta, 1973.
18. **Mardanas Safwan** : Peranan Gedung Menteng Raya 31
dalam perjuangan kemerdekaan Dinas
Museum dan Sejarah DKI Jakarta,
1973.
19. **Mansur M.D. Drs. Cs** : Sejarah Minangkabau, Bhratara -
Jakarta, 1970.
20. **Malay Tribune** : Lumut Air Crash : One Body Recover-
ed. Kuala Lumpur, 16 Desember 1947.
21. **Mr. Samson** : Accident To VH—BBY. Report on
Visit to Scene of Crash.
22. **Markas Besar Angkatan Udara** : Sewindu Angkatan Udara R.I.
R.I. Jakarta, 1954.
23. **Nugroho Notosusanto Dr.** : Sejarah Nasional Indonesia jilid VI
[editor]. Balai Pustaka 1977.
24. **Othman Moh. Yatim** : Benarkah Makam ini Makam Halim ?
Berita Minggu, Kuala Lumpur, 17 -
Maret 1974.
25. **Sekretariat Militer Presiden** : Daftar nama-nama pahlawan dari -
Biro Tanda Jasa/Kehormatan tahun 1959 - 1975.
26. **Surat Keputusan Presiden** : Kenaikan pangkat alm. Opsir Udara I
No. 33/A.Mil/48. Iswahyudi.
27. **Suwarti Ny.** : Catatan-catatan mengenai almarhum
suami saya R. Iswahyudi.
28. **Team Pengumpul Data** : Laporan kronologis Badan Pembina
Pahlawan Pusat, Jakarta, 21 April
1975.

29. **Team Pengumpul Data** : Sejarah Gugurnya Halim Perdana Kusuma dan Iswahyudi di daerah Tanjung Hantu Malaysia. Badan Pembina Pahlawan Pusat 1975.
30. **The Strait Times** : Two die in Crash of Dindings Kuala Lumpur, 16 Desember 1947.
31. **Wakil Presiden R.I.** : Ucapan belasungkawa kepada Nyonya R. Iswahyudi, Bukittinggi 20 Desember 1947.

B. WAWANCARA

32. **Cik Akub** : Kampung Cincin - Yasin - Malaka, 12 April 1975.
33. **Haji Keling** : Kampung Cincin - Yasin - Malaka, 12 April 1975.
34. **H. Nuruddin Tak** : a. Jakarta, 14 Nopember 1974.
b. Ipoh - Malaysia, 9 Nopember 1975.
35. **H. Johor Othman** : a. Jakarta, 14 Nopember 1974.
b. Lumut - Malaysia, 9 April 1975.
36. **H. Moh. Said** : a. Jakarta, 14 Nopember 1974.
b. Lumut - Malaysia, 9 April 1975.
37. **Ishak Haji Mohammad Dr.** : Kuala Lumpur, 7 April 1975.
38. **Janthan bin M. Said** : Kampung Cincin - Yasin - Malaka, 12 April 1975.
39. **Othman Moh. Yatim** : Musium Kuala Lumpur, 8 April 1975.
40. **Suki Latif** : Kuala Lumpur, 7 April 1975.
41. **Shaharum bin Ayub** : Musium Kuala Lumpur, 8 April 1975.
42. **Sudarmadi, Dr.** : Jalan
Surabaya, 25 Oktober 1974.
43. **Sudarmadi, Ny.** : Jalan
Surabaya, 25 Oktober 1974 dan
12 September 1978.
44. **Sudarmono** : Jalan Majoarum V No. 10 Surabaya.
26 Oktober 1974 dan 12 September
1978.

45. **Sudarmono Ny.** : Jalan Mojoarum V No. 10 Surabaya, 26 Oktober 1974, 15 September 1975 dan 13 September 1978.
46. **Suhardjo** : Jalan Nias No. 23 Madiun, 27 Oktober 1974 dan 14 September 1978.
47. **Suhardjo Ny.** : Jalan Nias No. 23 Madiun, 27 Oktober 1974 dan 14 September 1978.
48. **Suwarti Ny.** : Jalan Tanah Abang III No. 13 Jakarta, 28 Oktober 1974, 21 Juli 1975 dan 17 September 1978.
49. **Sri Luwih Ny.** : Jalan Tebet Dalam VI No. 5 Jakarta, 21 Juli 1975.
50. **Suriadarma Marsekal Udara** : Jalan Mendut No. 10 Jakarta, 26 September 1974.
51. **Trenggono SH. Kolonel Udara** : Jalan Madiun No. 2 Jakarta, 23 Oktober 1974 dan 20 September 1978.
52. **Tumpang bin Saddang** : Kampung Cincin - Yasin - Malaka, 12 April 1975.
53. **Urip Widodo SH. Brig. Jen. Ny.** : Cipinang Cempaka I No. 31 Jakarta, 24 Oktober 1974.
54. **Zulkifli bin H. Abdul Aziz** : Musium Kuala Lumpur, 7 April 1975.

**Perpustakaan
Jendera**

92

Gambar Kulit :
Iswar K.S.