

**PERANAN KERETA API SEBAGAI SALAH SATU
TRANSFERBILITAS TOURISM ATAU WISATA DI RAMBIPUJI
PADA DAERAH OPERASI IX JEMBER**

LAPORAN HASIL KERJA NYATA

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh
Gelar Ahli Madya (A.Md.) Pariwisata
Program Studi Diploma III Pariwisata
Jurusan Ilmu Administrasi
Pada
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS JEMBER**

Oleh:

Sri Mulyani

NIM : 200 903 102 017

Dosen Pembimbing :

Drs. Mudhar Syarifuddin , M.Si

NIP : 131 577 295

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

JURUSAN ILMU ADMINISTRASI

PROGRAM STUDI DIPLOMA III PARIWISATA

2003

UPT Perpustakaan
UNIVERSITAS JEMBER

Klass

385.5

MUL

P

0.1

Terima : Tgl, 04 JUL 2003

No. Induk

MOTTO

“ Semakin banyak kita memberi
semakin banyak saja yang kita peroleh “

(Grace Speare)

“ Kau mungkin saja kecewa jika percobaanmu gagal
tetapi kau pasti tidak akan berhasil jika tidak mencoba “

(Beverly Sills)



MOTTO

“ Semakin banyak kita memberi
semakin banyak saja yang kita peroleh “

(Grace Speare)

“ Kau mungkin saja kecewa jika percobaanmu gagal
tetapi kau pasti tidak akan berhasil jika tidak mencoba “

(Beverly Sills)



HALAMAN PERSEMBAHAN

1. Ayah dan Ibuku tersayang, yang selalu memberikan dorongan moril dan spiritual
2. Adikku Laras yang lucu dan penuh semangat
3. Kakak – kakaku yang telah memberikan dukungannya
4. Sahabatku Indah yang telah memberikan masukan, semangat dan dukungannya selama masa perkuliahan berlangsung
5. Teman – teman terdekatku Feri, Didit, Bagong, Tommy, Wahyu dan Iyus yang banyak memberikan dorongan , semangat dan masa – masa yang penuh kekompakan selama masa perkuliahan
6. Teman – teman Mastrip atas dukungannya
7. Teman – teman seperjuangan angkatan 2000 Pariwisata
8. Untuk Almamater tercintaku Universitas Jember

UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
JURUSAN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM STUDI DIPLOMA III PARIWISATA

PERSETUJUAN

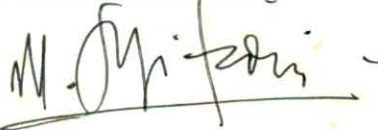
Telah disetujui Laporan Hasil Kuliah Kerja Nyata Program Studi Diploma III
Pariwisata
Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Jember

Nama : Sri Mulyani
Nim : 200903102017
Jurusan : Ilmu Administrasi
Program Studi : Diploma III Pariwisata
Judul : Peranan Kereta Api Sebagai Salah Satu *Transferabilitas Tourism*
atau Wisata di Rambipuji Pada Daerah Operasi IX Jember

Jember, 3 Juni 2003

Menyetujui,

Dosen Pembimbing



Drs. Mud'har Syarifuddin, M. Si

Nip. 131 577 295

UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
JURUSAN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM STUDI DIPLOMA III PARIWISATA
PENGESAHAN

Telah dipertahankan di hadapan Sidang Panitia Penguji Laporan Hasil Kuliah Kerja Nyata Program Diploma III Pariwisata Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Jember:

Nama : Sri Mulyani
NIM : 200903102017

Jurusan Program Studi : Diploma III Pariwisata

Peranan Kereta Api Sebagai Salah Satu *Transferabilitas Tourism* Atau Wisata

Di Rambipuji Pada Daerah Operasi IX Jember

Hari : Rabu
Tanggal : 25 Juni 2003
Jam : 15. 00 WIB
Bertempat : DI FISIP Universitas Jember

Dan telah dinyatakan lulus

Panitia Penguji

- | | | |
|--|----------------|----------|
| 1. Drs. PURWOWIBOWO, M.Si
NIP. 131 403 361 | (Ketua) | : 1..... |
| 2. Drs. Mudhar Syarifuddin, M.Si
NIP. 131 577 295 | (Sekretaris) | : 2..... |
| 3. Drs. Imam Basuki, M.Hum
NIP. 131 832 317 | (Anggota) | : 3..... |

Mengesahkan,
Universitas Jember
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Dekan,

Drs. H. Moch Toerki
Nip. 130 524 832

I. PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Di eraglobalisasi saat ini memberi pengaruh besar pada pertumbuhan dan perkembangan kepariwisataan, sebab pariwisata merupakan sektor yang paling penting dalam mencapai tujuan pembangunan. Seperti halnya dalam industri lain, industri pariwisata juga harus ditegakkan di atas landasan prinsip – prinsip dasar yang nyata. Prinsip – prinsip dasar ini banyak tergantung diatas landasan pokok soal yang kita namakan dasa unsur atau dasa sila, adapun yang dimaksud dalam dasa unsur atau dasa sila itu adalah pengangkutan atau transportasi. Untuk itu diperlukan adanya suatu sistem transportasi yang baik dan akan mempermudah masyarakat dalam melaksanakan aktivitasnya dalam berbagai bidang dan merupakan suatu pendorong di Indonesia. Peranan transportasi dalam kehidupan sehari – hari memegang peranan penting, alat transportasi merupakan sarana yang berfungsi untuk melayani masyarakat yang akan bepergian ke suatu tujuan tertentu. Sarana transportasi terbagi menjadi 3 macam yaitu :

a. Transportasi Laut

Ialah transportasi yang menggunakan sarana angkutan air, seperti kapal laut. Jasa transportasi ini dipergunakan oleh masyarakat yang ingin bepergian ke suatu tempat yang melewati laut, dan jasa transportasi kapal laut ini berfungsi sebagai alat penyeberangan.

b. Transportasi Udara

Pesawat Udara adalah jasa transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat untuk perjalanan jarak jauh, namun umumnya jasa transportasi ini banyak digunakan oleh masyarakat kalangan menengah ke atas.

c. Transportasi Darat

Contoh dari transportasi darat ini antara lain dengan menggunakan mobil pribadi, bus, taksi dan kereta api.

Dan pada kesempatan ini penulis membahas tentang transportasi darat terutama sarana angkutan Kereta Api.

Kereta api merupakan salah satu transportasi darat. Kemajuan teknologi membawa dampak yang sangat tinggi terhadap perkembangan kereta api di Indonesia. Instansi yang menangani perkereta-apian di Indonesia adalah PT.KERETA API (persero) berdasarkan PP NO.19 tahun 1998. Dengan status PT atau persero, perkereta-apian di Indonesia diharapkan langsung dapat bersikap mandiri (mampu melindungi dan mengembangkan diri), luwes (fleksibel dalam mengelola) serta memberikan pelayanan dan perlindungan terhadap konsumen khususnya kalangan masyarakat menengah ke bawah.

Adapun kelebihan dari jasa angkutan Kereta Api yaitu dapat menampung jumlah penumpang lebih banyak dibandingkan dengan sarana angkutan lainnya,dilihat dari segi biaya atau ekonomi lebih murah dibandingkan dengan jasa angkutan lainnya, selain itu para penumpang juga dapat melihat panorama disepanjang perjalanan. Sedangkan kekurangan dari jasa angkutan Kereta Api yaitu sering adanya keterlambatan atau penundaan keberangkatan Kereta Api.

Banyaknya jenis-jenis angkutan yang dipergunakan dalam transportasi ini tergantung pada jarak serta kebutuhan komunikasi antara sentral tempat dimulainya suatu kunjungan atau darmawisata ketempat obyek yang akan dikunjungi untuk jarak-jarak tertentu, dan tidak jarang pula mempergunakan alat penghubung sambungan seperti kereta api disambung dengan bus, fery atau kereta kuda untuk melanjutkan perjalanan .

Daerah atau tempat terpencil dan unik tidak jarang dipergunakan untuk kereta tambang yang meluncur di antara dua bukit melintasi jurang dalam, atau kereta api pendaki, trem listrik dibawah tanah. Yang terpenting, mengenai pengangkutan dibidang pariwisata ini dan di atas segala-galanya adalah ketetapan rencana jadwal perjalanan yang teratur sehingga sambungan hubungan antara jenis angkutan yang satu dengan yang lainnya (seperti jadwal keberangkatan kereta api dan waktu tiba pesawat udara yang harus dihubungkan satu dengan yang lainnya) bisa klop menurut waktunya dan tidak menimbulkan penundaan atau pembatalan. Stasiun Jember merupakan salah satu tempat transitnya penumpang yang akan melanjutkan perjalanannya ke pulau Bali.

Pengangkutan dengan kereta api adalah yang paling banyak diuntungkan oleh pariwisata, lebih-lebih di dalam suatu negeri dimana obyek-obyek pariwisata banyak terdapat dalam jarak dan lingkungan yang dihubungkan dengan lalu lintas kereta api, yang kemudian ternyata banyak mendapat perhatian pemerintah di berbagai negeri yang mendambakan industri pariwisata sebagai salah satu penghasilan pendapatan negara yang utama. Misalnya untuk jaringan lalu lintas tertentu oleh pemerintah disediakan kereta-kereta khusus bagi wisatawan, seperti kereta tidur, kereta makan, kereta istirahat, kereta duduk dan sebagainya yang memungkinkan wisatawan bisa tidur di waktu malam, makan dan istirahat pada waktunya, ngobrol sambil merokok santai dengan kenyamanan. Terkadang juga ada kalanya seluruh gerbong kereta api memang di khususkan atau disediakan untuk wisatawan yang disebut kereta api wisata *tourist train* seperti di pegunungan Alpen. Karena situasi letak dan lingkungan ada kalanya kereta api wisata ini berbentuk kereta kabel yang meluncur, kereta api puncak, kereta tambang, kereta gantung dan sejenisnya yang sering dipergunakan di daerah pegunungan. Namun yang dapat kita jumpai di Indonesia jumlahnya masih sedikit, salah satunya dapat kita jumpai di Taman Mini Indonesia Indah yaitu berupa kereta listrik, kereta gantung, dan kereta lori.

Pengangkutan kereta api dalam hubungannya dengan alat perlengkapan pariwisata harus ditinjau dari struktur dan situasi khusus, seperti pengaruh musim pengaruh peristiwa tertentu dan sebagainya dimana perhitungan perkembangan industri pariwisata harus mendapat tempat dalam proporsi yang semestinya. Di Indonesia, faktor peranan pengangkutan bagi wisatawan sangat mendukung kelancaran dalam mencapai suatu tempat wisata yang akan dituju oleh wisatawan itu sendiri, dan pada kali ini penulis mencoba membahas tentang bagaimana peranan Kereta Api sebagai salah satu alat *transferabilitas* wisata terutama di Rambipuji Pada Daerah Operasi IX Jember.

1.2 Tujuan dan Manfaat Program Praktek Kerja Nyata

1.2.1 Tujuan program praktek kerja

Setiap program kuliah kerja yang dilakukan oleh seseorang pasti mempunyai tujuan yang ingin dicapainya. Demikian juga halnya dengan program kerja lapangan yang dilaksanakan di Stasiun Rambipuji dan Stasiun Jember. Tujuan dari Program Praktek Kerja Nyata ini adalah untuk mengetahui :

1. Sistem pelayanan ticket atau karcis pada stasiun rambipuji
2. Mengetahui sistem dan peraturan yang diterapkan melalui disiplin kerja para karyawan di stasiun Rambipuji
3. Mengetahui sistem pelayanan dan administrasi di stasiun jember dan Rambipuji

1.2.2 Manfaat Program Praktek Kerja

Adapun manfaat dari kuliah kerja ini merupakan nilai dari kegiatan program tersebut antara lain untuk :

1. Memperoleh pengalaman dan mengembangkannya untuk dunia luar
2. Menambah wawasan dan pengetahuan mengenai lingkungan kerja, pelayanan karcis khususnya pada stasiun Rambipuji
3. Berlatih komunikasi secara langsung dengan konsumen atau penumpang
4. Memproleh keterampilan dibidang pelayanan khususnya pada penjualan karcis atau tiket

II. Gambaran Umum PT. Kereta Api

2.1 Sejarah Singkat Kereta Api dan Wisata Kereta Api

Kereta Api mulai sebagai Kereta (di atas) rel yang ditarik oleh kuda, begitu juga di Indonesia mula – mula juga di tarik oleh kuda. Sebaliknya, lokomotif itu mula – mula tidak berjalan di atas rel, akan tetapi di jalan tanah biasa. Sejak akhir abad ke – 18 sudah di buat lokomotif, tetapi masih yang eksperimen. Dalam dasawarsa yang pertama abad ke – 19 lokomotif di hubungkan dengan kereta api. Perkembangan kereta api yang sebenarnya mulai di Inggris pada tahun 1830 dengan dibukanya jalan kereta api antara Liverpool dan Menchester.

Pada kesempatan itu sebuah lokomotif berhasil menarik gandengan kereta seberat 20 ton sejauh 35 mil dalam waktu 2 jam. Suatu prestasi yang luar biasa pada waktu itu, di bandingkan dengan kecepatan kereta pos yang rata – rata hanya 5 atau 6 mil per jam. Kelebihan kereta api adalah perjalanan menjadi lebih cepat dan daya angkutnya jauh lebih besar, karena kereta api dapat mengangkut beratus-ratus orang sekaligus. Dengan demikian biayanya jauh lebih murah, di samping itu perjalanan menjadi lebih aman. Kehadiran kereta api menandai lahirnya “Wisata Komersil“. Seperti yang sudah dikatakan di atas, Thomas Cook menghubungkan angkutan kereta api dengan banyaknya orang yang membutuhkan rekreasi dan kebebasan dari kehidupan rutin sehari – hari dengan mengatur perjalanan wisata pertama untuk 570 orang dari Leicester ke Loughbrough. Menjelang pertengahan abad ke-19 di mana- mana di Eropa terutama di Amerika, orang sibuk membangun jalan kereta api. Perkembangan itu berjalan terus sampai awal tiga puluhan. Sejak perang dunia ke-11 kereta api merupakan sarana angkutan wisata jarak jauh yang terpenting. Pada waktu itu kecepatan kereta jarak jauh dapat mencapai rata – rata 60-70 mil per jam.

Gerbong kereta api yang semula tidak lebih dari semacam bak truk telah tumbuh menjadi gerbong mewah, dengan restorasi dan fasilitas tidur serta perabotan yang nyaman.



2.1.1 Sejarah Singkat PT. Kereta Api .

Perkereta –apian di Indonesia lahir kurang lebih pada tahun 1867 saat jaman penjajahan Belanda. Perkembangan kereta api sejak jaman Belanda sampai sekarang secara kronologis dapat di jelaskan sebagai berikut :

2.1.2 Jaman Pemerintahan Belanda

Pada jaman pemerintahan Hindia Belanda jalan kereta api di Indonesia dibangun oleh *Nederlandch Indische Spoorwegen Maatschappij* (NISM) yang di mulai pada tahun 1864 dari Desa Kemijen Senarang sampai Desa Tanggung di kota Magelang sepanjang 25 km, dengan tebal rek 2435 mm. Jalan ini dibuka untuk umum pada tanggal 10 Agustus 1867.

Selanjutnya pembangunan jalan kereta api ini dilakukan pada beberapa daerah seperti pulau Jawa , Sumatra Selatan, Sumatra Barat dan Aceh yang pelaksanaan pembangunannya dilakukan oleh *Staat Spoorwegen* (SS) sedang untuk daerah Sumatra Utara dilakukan oleh *Deli Spoorwegen Maatschappij*. Adapun nama perusahaan yang juga mendapat konsesi membangun jalan baja selain dari perusahaan tersebut diatas sebagai berikut :

- a. SCSM (Semarang Chiribon Stoomtram Maatschappij)
- b. SJSM (Semarang Joana Stoomtram Maatschappij)
- c. SDSM (Serajudal Stoomtram Maatschppij)
- d. OJSM (Oast Java Stoomtram Maatschppij)
- e. KSM (Kediri Stoomtram Maatshppij)
- f. MSM (Malang Stoomtram Maatschppij)
- g. MDSM (Modjokerto Stoomtram Maatschppij)
- h. PSSM (Pasoeroean Stoomtram Maatschppij)
- i. PDSM (Pribolinggo Stoomstram Maatschppij)
- j. Mad.SM (Madura Stroomtram Matschppij)
- k. NIT (Nederlandsh Traweg Maatschppij)
- l. BET (Batavia Electische Maatschppij)
- m. BJS (Babat Jombang Stoomtram Maatschppij)

2.1.3 Jaman Penjajahan Jepang

Pada jaman penjajahan Jepang perusahaan perkereta-apian di Indonesia mengalami perubahan pada lintas rel perkereta-apian yaitu perubahan lintas rel rangkap menjadi lintas rel tunggal. Perubahan dilakukan dengan merubah lebar rel dari 1435 mm menjadi 1067 mm, hal ini dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan rel dan alat lainnya. Hasil dari perubahan tersebut masih dipakai hingga sekarang.

2.1.4 Masa Proklamasi

Negara Republik Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya pada tanggal 17 Agustus 1945, maka pada kesempatan itu pula pemerintahan Republik Indonesia mengambil alih pimpinan perkereta-apian yang berada di pusat dan di daerah – daerah dari penguasaan Jepang. Pengambilalihan tersebut dilakukan di kantor pusat Bandung pada tanggal 25 September 1945. Sejak itu perkereta-apian di Indonesia dikuasai oleh Dewan Pimpinan Pusat Kereta Api (DKARI) dan sekaligus pada tanggal 28 September dijadikan sebagai hari berdirinya Kereta Api di Indonesia.

2.1.5 Masa Sesudah Proklamasi Kemerdekaan

Setelah proklamasi kemerdekaan perkereta – apian di Indonesia mengalami beberapa masa dalam perkembangannya yaitu :

Masa Perang Kemerdekaan

Tahun 1945 sampai 1950 merupakan perang kemerdekaan bagi bangsa Indonesia. Kereta api sebagai salah satu unsur sarana pemerintah ikut terpengaruh oleh gejolak – gejolak ekonomi yang menimpa negara. Kereta api pada masa tersebut dilatar belakangi oleh beberapa peristiwa antara lain adanya perundang undangan diplomatik dan gigihnya pemerintah serta rakyat Indonesia untuk mempertahankan kemerdekaan.

Pada tahun 1949 diadakan perundingan penyerahan kembali kereta api dari DKA (Djawatan Kereta Api) Republik Indonesia pada SS (*Staats Spoorwegen*) milik Belanda dan juga perundingan tentang status perusahaan swasta. Dari hasil perundingan kemudian dikeluarkan suatu pengumuman dari Menteri Perhubungan

Tenaga Kerja Dan Pekerjaan Umum No. 2 tanggal 6 Januari 1950 bahwa DKARI dan SS digabung menjadi suatu djawatan dengan nama Djawatan Kereta Api. Mulai tanggal 6 Januari 1950 semua pegawai DKARI dan SS menjadi pegawai DKA beserta kekayaan hak dan kewajibannya.

a. Peleburan DKA menjadi PNKA

Berdasarkan UU NO. 56 tahun 1957 perusahaan kereta api milik swasta menjadi milik pemerintah Republik Indonesia. Pengoperasian kereta api selama DKA menghadapi masalah – masalah yang sedemikian berat. Persediaan alat – alat penambat rel semakin berkurang, jalan rel, dan jembatan serta gedung rusak. Sehingga kondisi sarana dan prasarana perkereta – apian di Indonesia semakin berkurang.

Dalam rangka penertiban perusahaan – perusahaan milik negara selanjutnya pemerintah mengeluarkan UU NO. 19 tahun 1960 dan peraturan pemerintah NO. 22 tahun 1963 dimana tanggal 25 Mei 1963 DKA dilebur menjadi PNKA atau Perusahaan Negara Kereta Api yang pelaksanaannya baru dimulai pada tanggal 1 Januari 1965.

b. Sesudah Tahun 1970

Pada tahun 1970 dengan maksud menyehatkan perusahaan, maka pemerintah Indonesia mengeluarkan UU NO. 9 tahun 1967 tanggal 1 agustus 1969 dan peraturan pemerintah NO. 6 tahun 1971, bentuk PNK dialihkan menjadi bentuk PERJAN dengan nama PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api). Perkembangan terakhir PJKA dalam rangka pelimpahan wewenang pemerintah, maka dengan Peraturan Pemerintah NO. 57 tahun 1990 PJKA dirubah menjadi PERUMKA (Perusahaan Umum Kereta Api).

PJKA sudah menjadi PERUMKA kemudian sedikit demi sedikit mulai berbenah diri, seperti struktur organisasi yang dulunya terbagi atas beberapa eksploitasi kemudian terbagi lagi menjadi inspeksi. Selanjutnya sejak tanggal 1 Juli 1989 melalui keputusan Menteri Perhubungan NO. KM 42 tahun 1989 mulai berlaku struktur organisasi yang baru dimana perusahaan umum kereta api terbagi atas beberapa KAWIL (Kepala Wilayah Usaha) dan wilayah usaha

tersebut terbagi lagi menjadi beberapa operasi. Terjadinya perubahan - perubahan struktur organisasi tersebut menjadi luas dan kekuasaan organisasi menjadi sempit. Bentuk umum perusahaan kereta api resmi sejak tanggal 30 oktober 1990 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 tahun 1990.

c. Tahun 1999 sampai sekarang

Pada tanggal 1990 pemerintah Indonesia mengeluarkan peraturan pemerintah No. 57 tahun 1990, dimana perusahaan jawatan kereta api dirubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api. Dalam masa perubahan itu PERUMKA menjadi membaik dan berkembang pesat sehingga berdasarkan peraturan Pemerintah No. 19 tahun 1998 tentang pengalihan bentuk perusahaan umum (PERUM) menjadi (PERSERO) dan Akte Notaris Imah Fatimah SH tanggal 1 1999 serta dilandasi oleh surat keputusan Presiden RI NO. 39 tahun 1999 PERUMKA berubah menjadi PERSERO dengan PT. Kereta Api (persero).

Dengan perubahan status tersebut peran pemerintah dalam mengelola perusahaan akan berkurang. Bantuan sebagaimana yang pernah diberikan kepada PERUMKA menjadi persero beberapa hal yang perlu ditingkatkan antara lain perusahaan harus bisa mandiri dan berorientasi kepada laba agar dapat berkembang. Untuk itu pelayanan harus baik, produksi harus lebih efisien dan perusahaan harus lebih luwes dalam menjalin hubungan dengan swasta melalui kerjasama yang menguntungkan.

2.2 Gambaran Umum PT. Kereta Api

2.2.1 Lokasi PT. Kereta Api (persero) DAOP IX Jember

Penempatan perusahaan pada lokasi tertentu berdasarkan pada Pertimbangan yang cermat terhadap faktor yang mempengaruhi mempunyai peranan penting terhadap berhasil tidaknya operasi perusahaan. Dibedakan menjadi dua pengertian :

1. Tempat kedudukan perusahaan

Tempat kedudukan perusahaan adalah tempat dimana perusahaan itu berada.

2. Tempat kediaman perusahaan

Tempat kediaman perusahaan adalah tempat dimana perusahaan melakukan aktivitasnya.

PT. Kereta Api (persero) DAOP IX Jember berkedudukan di daerah kota administratif Jember, tepatnya di kecamatan Patrang, kelurahan Jember lor dengan alamat jalan Dahlia no. 2 Jember. Kota administrasi Jember berada di lintas utara yang menghubungkan antara kota Surabaya dan kota Banyuwangi. Menurut geografis terletak pada 113 derajat BT dan 8 derajat LS serta pada ketinggian kurang lebih 83 m dari permukaan laut.

2.2.2 Luas Wilayah PT. Kereta Api (persero) DAOP IX Jember

Luas wilayah DAOP IX Jember meliputi Bayuwangi sampai sinyal masuk Bangil dan utara sampai Panarukan yang terbagi menjadi 2 lintas yaitu:

1. Lintas Raya

Lintas raya ini terdiri dari sinyal pertama masuk Bangil – Jember – Banyuwangi ditambah lagi lintas baru antara stasiun Kabat sampai stasiun Banyuwangi baru.

2. Lintas Cabang

Lintas cabang ini yang masih beroperasi adalah stasiun Kalisat sampai Panarukan dan Situbondo. Sedangkan yang tidak beroperasi adalah Stasiun Klakah sampai Lumajang. Luas wilayah penguasaan PT. Kereta Api (persero) DAOP IV Jember meliputi 265.657 km lintas raya dan 68.616 km lintas cabang. Sedangkan panjang jaringan rel kereta api adalah 334.273.

2.3 Gambaran Umum Stasiun Kereta Api Rambipuji

Stasiun adalah tempat yang dikuasai oleh pegawai yang bertanggung jawab terhadap urusan perjalanan kereta api tempat dimana penumpang naik dan turun dari kereta api dan tempat kereta api memulai serta mengakhiri perjalanan atau tempat saling bersilangnya kereta api.

Stasiun Rambipuji itu sendiri terbagi menjadi 3 bagian yaitu :

a. Bagian Stasiun

- b. Peti Kemas
- c. Bea Cukai

2.3.1 Keadaan Stasiun Rambipuji

Keadaan stasiun Rambipuji dapat dilihat dari:

1. Letak Geografis
 - a. Ketinggian : 52 meter
 - b. Kelas : II (dua)
 - c. Desa \ kecamatan : Rambigundam / Rambipuji
 - d. Kabupaten : Jember
 - e. Letak : km 186 + 588
2. Sarana Penunjang
 - a. Sistem pengamanan
 - b. Sistem Persinyalan
3. Sarana Komunikasi terdiri dari :
 - a. telepon umum
 - b. telepon toka
 - c. telepon T (telegraph)

2.3.2 Bagian – Bagian Dari Kereta Api

Kereta Api terbagi menjadi 3 jenis yaitu :

1. Kereta Penumpang

Peranan kereta api penumpang pada akhir – akhir ini mulai meningkat kembali, bukan saja antar kota, tetapi juga di daerah perkotaan yang lalu lintasnya padat. Kereta penumpang adalah fasilitas operasi yang mengalami kemajuan teknologi yang cukup pesat. Untuk melayani angkutan dalam kota atau disekitarnya kereta penumpang yang dilengkapi dengan tenaga penggerak yang sering dioperasikan oleh angkutan dalam kota seperti kereta listrik KRL dan kereta diesel (KRD).

Kereta api penumpang terbagi menjadi 2 jenis yaitu :

- a. Kelas Eksekutif
- b. Kelas Bisnis
- c. Kelas Ekonomi
 - Kelas ekonomi cepat
Yaitu kereta ekonomi yang berhenti pada setiap stasiun yang ada
 - Kelas ekonomi ekspres
Yaitu kereta ekonomi yang hanya berhenti hanya pada stasiun tertentu saja

2. Kereta Barang

Peranan kereta api dalam angkutan barang diusahakan untuk ditingkatkan. Hilangnya curah hasil pertambangan, terutama batu bara yang dulu merupakan jenis angkutan yang terbesar dari kereta api, dicoba digantikan oleh barang lain. Penyempurnaan dalam proses pelayanan kereta api akan mempercepat pelayanan proses pengangkutan dan dapat menekan biaya angkut.

2.4 Visi dan Misi PT. Kereta Api

2.4.1 Visi PT. Kereta Api

Sebagai suatu usaha yang bergerak dalam bidang transportasi yang menjual jasa pelayanan, PT. Kereta Api mempunyai visi yaitu *Terwujudnya kereta api sebagai salah satu pilihan utama jasa transportasi yang mengutamakan keselamatan, keandalan, serta pelayanan.*

2.4.2 Misi PT. Kereta Api

Sejalan dengan visi PT. Kereta Api ditetapkan pula misi PT. Kereta Api yaitu *mewujudkan misi pelayanan transportasi massal dengan menghasilkan jasa sesuai dengan kebutuhan pelanggan dan penugasan pemerintah, tingkat keselamatan dan pelayanan semakin tinggi dan penyelenggaraan yang semakin efisien.*

2.5 Struktur Organisasi PT. Kereta Api

2.5.1 Struktur Organisasi Stasiun Rambipuji

Struktur organisasi menunjukkan suatu tingkat hirarkis, dimana dalam struktur tersebut dapat diketahui bagian – bagian yang terdapat di stasiun yang bersangkutan, hubungan antara yang satu dengan yang lain, hubungan atasan dengan bawahan. Dengan adanya struktur maka setiap karyawan akan mengetahui posisi atau tingkat jabatannya itu yang berada jauh lebih penting lagi bahwa dengan melihat struktur organisasi maka setiap karyawan akan mengetahui siapa atasannya langsung dan siapa bawahannya langsung. Dengan demikian dalam pelaksanaan tugasnya, karyawan dapat secara pasti mengetahui kepada siapa mereka bertanggung jawab atas pekerjaannya, dan apa serta siapa harus dipertanggungjawabkan.

Setiap organisasi tersusun atas kelompok orang yang melakukan kerjasama yang dimaksudkan untuk tujuan tertentu yang mereka setuju bersama. Segi – segi yang mereka pertingkan adalah kegiatan mereka dan hubungan kerja antara satu dengan yang lainnya. Struktur organisasi dirancang sesuai dengan kebutuhan stasiun semakin besar dan semakin lengkap fasilitas, maka struktur organisasinya juga semakin kompleks. Berdasarkan pada struktur organisasi, dapat ditentukan dan diperkirakan jumlah karyawan yang dibutuhkan secara keseluruhan. Stasiun Rambipuji itu sendiri terdiri dari kepal stasiun, adminitrasi, PPKA (Pemimpin Perjalanan Kereta Api), loket, juru rangkai atau rangsir dan penjaga lalu lintas.

STRUKTUR ORGANISASI
RAMBIPUJI



Sumber Data : PT. Kereta Api (persero) DAOP IX Jember, 2003

1. Kepala Stasiun

Bertanggung jawab dalam segala urusan perjalanan dan operasi kereta api. Dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh :

- a. Wakil kepala Stasiun yang melaksanakan tugas Kepala Stasiun apa bila yang bersangkutan tidak hadir atau berhalangan
- b. Tata – tata usaha yang membantu melaksanakan tugas – tugas dan pekerjaan administrasi

2. Administrasi

Yang bertanggung jawab dalam masalah administrasi seperti pembukuan berapa jumlah karcis yang terjual dan pembukuan pendapatan penjualan karcis

3. PPKA (Pemimpin Perjalanan Kereta Api)

Bertugas mengatur keluar masuknya kereta api, sekaligus menangani laporan perjalanan kereta api

4. Loket

Bertugas mengkoordinir dan mengawasi penjualan karcis. Dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh prami, yang bertugas melaksanakan penjualan karcis dan pembukuan pendapatan penjualan karcis

5. Juru Rangkai atau Juru Rangsir

Adalah seorang pegawai yang diserahi tugas untuk menambah dan mengurangi gerbong

6. Penjaga Lalu Lintas

Yaitu petugas yang mengawasi dan mengamankan keadaan stasiun dan kereta api. Biasanya ditempatkan beberapa orang dari kepolisian dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh POLSUSKA (Polisi Khusus Kereta Api)

DAFTAR PUSTAKA

Nasution H.M.N . 1996 . *Manajemen Transportasi* . Ghalia Indonesia

Pendit, Nyoman S. 1999 . *Ilmu Pariwisata* . Jakarta : PT. Pradya Paramitha

Reglemen, 22 Djilid II NO. 20952 \ BB \ G 4, tanggal 18 mei 1964 .

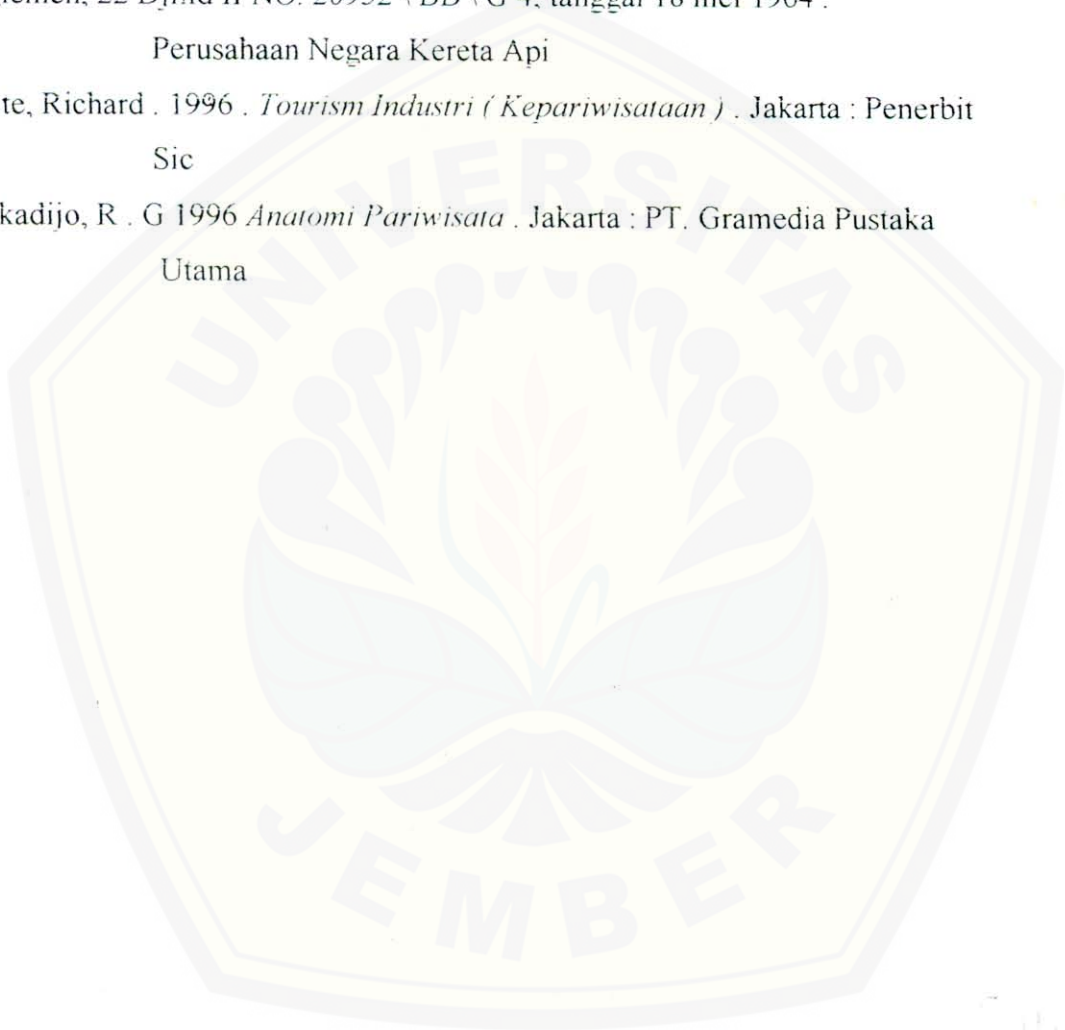
Perusahaan Negara Kereta Api

Sihite, Richard . 1996 . *Tourism Industri (Kepariwisataaan)* . Jakarta : Penerbit

Sic

Soekadijo, R . G 1996 *Anatomi Pariwisata* . Jakarta : PT. Gramedia Pustaka

Utama





3

Nomor : 0569 /J25.1.2/PP.9/2003
Lampiran : 1 (satu) lembar
Perihal : Permohonan Praktek Kerja Nyata

Jember, 6 Pebruari 2003

Kepada Yth. : Kepala PT. KAI Daop IX
Jl. Dahlia No 2
Di
Jember

kesial / kes pas

tey, kelaulannya

tidak punggay

lego

p

Dengan hormat,

Dalam rangka untuk mengembangkan wawasan praktis mahasiswa Program Studi D-III Pariwisata Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember, maka setiap mahasiswa yang telah menyelesaikan 90 SKS diwajibkan untuk mengikuti kegiatan Praktek Kerja Nyata.

Sehubungan dengan hal tersebut kami mengharap mahasiswa yang namanya tersebut di bawah ini dapat melaksanakan Praktek Kerja Nyata di PT. KAI Daerah Operasi IX Jember.

Adapun nama-nama mahasiswa yang akan mengikuti Praktek Kerja Nyata sebagai berikut:

NO.	NAMA	NIM
1.	Yulia Ika Susilowati	20-2012
2.	Melani Andi Wijaya	20-2015
3.	Sri Mulyani	20-2017
4.	Dwi Ratna Indah Susanti	20-1002
5.	Ripka Erlina Dwi D.	20-1019

Demikian atas bantuan dan kerjasama yang baik kami ucapkan terima kasih dan kami menunggu informasi lebih lanjut.

SURAT
 Dikirim : 17 FEB 2003
 Sarat : FISIP UNEJ
 DL. 405/II/02/D.K. 2003



a.n. Dekan
Pembantu Dekan I,

Agus Budihardjo, MA
NIP. 130 879 634

- Tembusan Kepada:
1. Ketua Program D-III Pariwisata FISIP UNEJ
 2. Kasubag Akademik FISIP UNEJ



DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL

Digital Repository Universitas Jember

UNIVERSITAS JEMBER

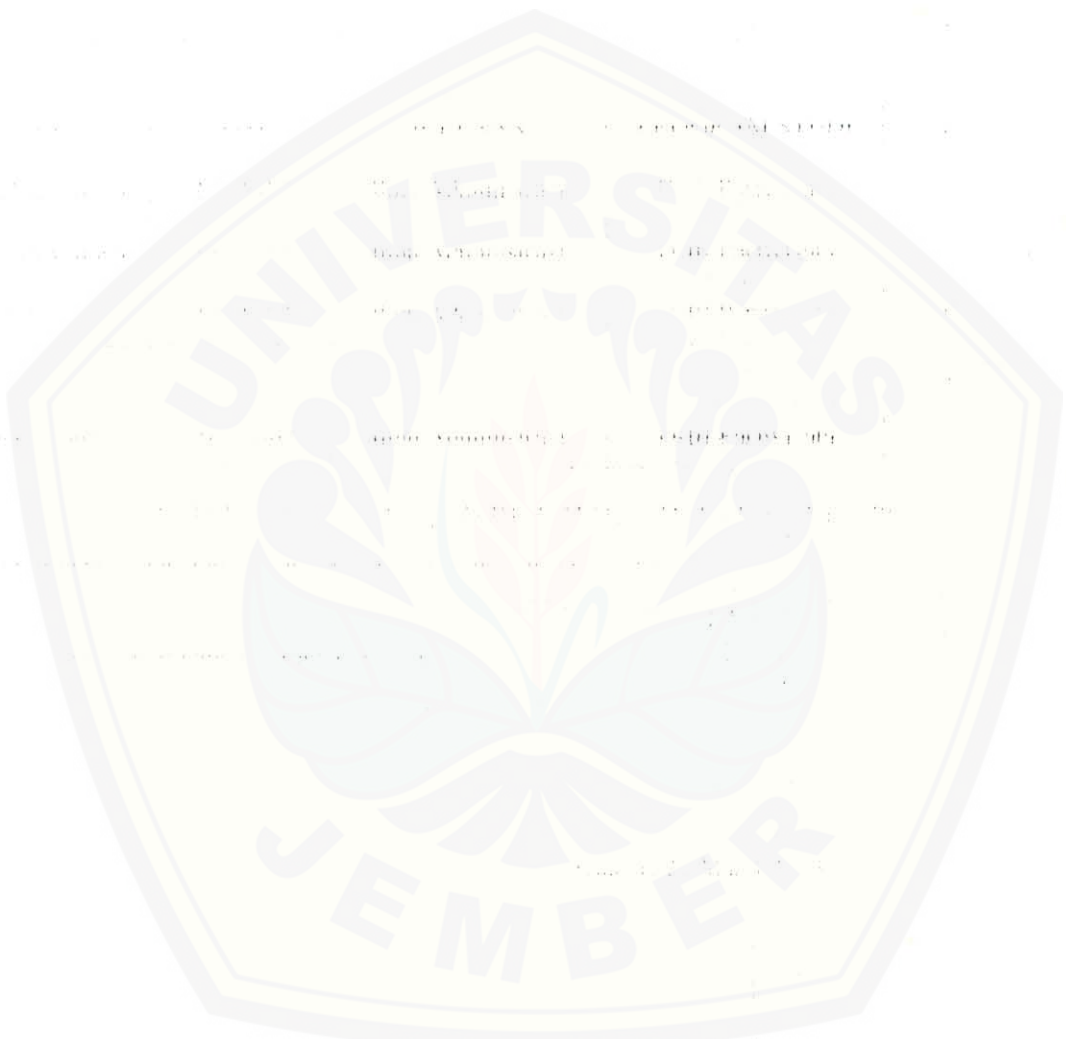
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Jl. Kalimantan - Kampus Tegalboto, Telp. (0331) 335586 - 331342, Fax. (0331) 335586 Jember 68121

Email : Fisipunej@jember.wasantara.net.id Telp. (0331) 332736

SURAT TUGAS

No. 1261



1. ...
2. ...



PT. KERETA API (Persero)

DAERAH OPERASI IX JEMBER

Nomor : DL.405/III/02/D.IX.2003.
Klasifikasi : "Biasa"
Lampiran : -
Perihal : Permohonan PKN.

Jember, 14 Maret 2003.

Kepada :

Yth. Sdr. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan
Politik Universitas Jember
Jl. Kalimantan
di
JEMBER.

1. Menindak lanjuti Surat Sdr. Nomor : 0569/J25.1.4.E/PP.9/2003 tanggal 06 Pebruari 2003, perihal tersebut pada pokok surat, diberitahukan dengan hormat bahwa kami pada prinsipnya menyetujui dan memberi kesempatan kepada Mahasiswa Fakultas Sosial dan Politik Program Studi D.III Pariwisata Universitas Jember yang namanya tsb. dibawah ini untuk melakukan Praktek Kerja Nyata di Terminal Peti Kemas Rambipuji, dengan ketentuan sbb :
 - a. Mentaati tata tertb PKN.
 - b. Setelah selesai diwajibkan menyerahkan 1 (satu) Eksemplar buku laporan hasil PKN.
2. Adapun nama Mahasiswa dimaksud adalah :

a. YULIA IKA SUSILOWATI	NIM. 20-2012
b. MELANI ANDI WIJAYA	NIM. 20-2015
c. SRI MULYANI	NIM. 20-2017
d. DWI RATNA INDAH SUSANTI	NIM. 20-1002
e. RIPKA ERLINA DWLD	NIM. 20- 1019
3. Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata (PKN) bagi Mahasiswa tersebut diatas dapat dilaksanakan mulai tanggal 17 Maret 2003.
4. Demikian atas perhatian dan kerjasama yang baik Saudara diucapkan terima kasih.

a.n. Kepala Daerah Operasi IX
PT. KERETA API (Persero) Jember/
Kepala Seksi Adminisurasi
Kasubsi Sumber Daya Manusia



Tembusan disampaikan kepada :

1. Yth Bapak Kadaop IX Jember sebagai Laporan.
2. Peninggal.

SURAT KETERANGAN

No : 07/SDM/IV/D.IX.2003.

**KEPALA SUB SEKSI SUMBER DAYA MANUSIA
DAERAH OPERASI IX JEMBER**

MENERANGKAN BAHWA

Nama : SRI MULYANI
Tempat / Tgl. Lahir : Jakarta, 16 Mei 1981
Universitas / Sekolah : Universitas Jember
NIM / NIS : 20-2017
Program / Jurusan : D.3 / Pariwisata
Alamat : Pondok Pekayon Indah Blok DD II No. 10 Bekasi Selatan

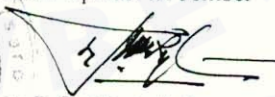
TELAH SELESAI MENJALANI PRAKTEK KERJA NYATA (PKN)
DI PT.KERETA API (Persero) DAERAH OPERASI IX JEMBER
SELAMA 1 (SATU) BULAN,
TERHITUNG MULAI :
TANGGAL 17 MARET s/d 17 APRIL 2003

DEMIKIAN SURAT KETERANGAN INI DIBUAT UNTUK DAPAT DIPERGUNAKAN
SEBAGAIMANA MESTINYA.

Jember, 17 April 2003.

Kepala Sub Seksi Sumber Daya Manusia
PT. KERETA API (Persero)
Daerah Operasi IX Jember




ISMAIL
NIPP.36821

Tabel 1. Nama dan jenis Kereta Api Pada Stasiun Rambipuji

	<u>Nama Kereta Api</u>	<u>Jenis Kelas</u>
129	Mutiara Timur	Eksekutif Bisnis
130	Mutiara Timur	Eksekutif Bisnis
131	Mutiara Timur	Eksekutif Bisnis
132	Mutiara Timur	Eksekutif Bisnis
150	Logawa	Ekonomi Cepat
151	Logawa	Ekonomi Cepat
173	Sri Tanjung	Ekonomi Ekspres
174	Sri Tanjung	Ekonomi Ekspres
268	Tawang Alun	Ekonomi Ekspres
269	Tawang Alun	Ekonomi Ekspres
270	Blambangan	Ekonomi Cepat
271	Blambangan	Ekonomi Cepat

Sumber Data : PT Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember

Tabel2. Daftar Harga atau Tarif Kereta Api Logawa

<u>Tujuan</u>	<u>Dewasa</u>	<u>Anak</u>
Surabaya	Rp. 14.000	Rp. 11.000
Nganjuk	Rp. 17.000	Rp. 14.000
Madiun	Rp. 22.000	Rp. 17.500
Walikukun	Rp. 22.000	Rp. 17.500
Solo	Rp. 24.000	Rp. 19.000
Lempuyangan	Rp. 27.000	Rp. 22.000
Kutuarjo	Rp. 35.000	Rp. 28.000
Kebumen	Rp. 35.000	Rp. 28.000
Kroya	Rp. 37.000	Rp. 29.000
Purwokerto	Rp. 37.000	Rp. 32.000

Sumber Data : PT Kereta Api (persero) DAOP IX Jember

Tabel 3. Jadwal Perjalanan Kereta Api Stasiun Rambipuji

NO	NAMA KERETA API	TUJUAN	JAM DATANG	JAM BERANGKAT
1	Mutiara Timur Malam	Surabaya	00.45	00.47
2	Mutiara Timur Malam	Banyuwangi	01.34	01.36
3	Logawa	Purwokerta	05.13	05.15
4	Blambangan	Banyuwangi	06.36	06.38
5	Tawang Alun	Malang	07.55	07.57
6	Sri Tanjung	Lempuyangan	08.54	08.56
7	Mutiara Timur Siang	Surabaya	11.43	11.45
8	Mutiara Timur Siang	Banyuwangi	11.47	11.49
9	Blambangan	Probolinggo	16.43	16.45
10	Sri Tanjung	Banyuwangi	18.26	18.28
11	Logawa	Jember	19.53	19.55

Sumber Data : PT. Kereta Api (persero) DAOP IX Jember

Tabel 4. Daftar Harga atau Tarif Kereta Api Mutiara Timur

TUJUAN	DEWASA EKSEKUTIF	ANAK
Surabaya	Rp. 45.000	
Banyuwangi	Rp. 45.000	
Denpasar	Rp. 72.000	
Jakarta (sambungan dengan Agro Bromo)	Rp. 190.000	
Sembrani	Rp. 185.000	
	BISNIS	
Surabaya	Rp. 30.000	Rp. 24.000
Banyuwangi	Rp. 30.000	Rp. 24.000
Denpasar	Rp. 50.000	Rp. 52.000
Jakarta (sambungan dengan kereta api Jaya Baya Selatan	Rp. 90.000	Rp. 72.000
PASAR SENEN	EKONOMI	
Kereta api Kertajaya	Rp. 42.000	Rp. 33.500
Gaya Baru Mutiara Selatan	Rp. 32.000	Rp. 26.000
BANDUNG		
kereta api Pasundan	Rp. 36.000	Rp. 33.500

Sumber Data : PT. Kereta Api (persero) DAOP IX Jember

Tabel 5. Daftar Harga atau Tarif Kereta Api Sri Tanjung

TUJUAN	DEWASA	ANAK
Surabaya	Rp. 14.000	Rp. 11.000
Mojokerto	Rp. 17. 00	Rp. 14. 000
Kertosono	Rp. 17. 000	Rp. 14. 000
Caruban	Rp. 22. 000	Rp. 17. 500
Madiun	Rp. 22. 00	Rp. 17. 500
Solo	Rp. 24. 000	Rp. 19. 000
Klaten	Rp. 27. 000	Rp. 22. 000
Lempuyangan	Rp. 27. 000	Rp. 22. 000



Sumber Data : PT. Kereta Api (persero) DAOP IX Jember

Tabel 6. Daftar Harga atau Tarif Kereta Api Blambangan



TUJUAN	DEWASA	ANAK - ANAK
Jember	Rp. 2. 500	Rp. 2. 000
Kalisat	Rp. 2.500	Rp. 2. 000
Garahana	Rp. 2. 500	Rp. 2. 000
Kalibaru	Rp. 3. 000	Rp. 2.500
Glen more	Rp. 3. 000	Rp. 2. 500
Sumber wadung	Rp. 3. 000	Rp. 2. 500
Kali Setail	Rp. 3.500	Rp. 3. 000
Singgoguruh	Rp. 3.500	Rp. 3. 000
Rogo jampi	Rp. 3. 500	Rp. 3. 000
Karang Asem	Rp. 4. 000	Rp. 3. 500
Banyuwangi	Rp. 4. 500	Rp. 4. 000
Tanggul	Rp. 2. 500	Rp. 2. 000
Jatiroto	Rp. 2. 500	Rp. 2. 000
Klakah	Rp. 3. 000	Rp. 2. 500
Leces	Rp. 3. 000	Rp. 2. 500
Probolinggo	Rp. 3. 500	Rp. 3. 000

Sumber Data : PT. Kereta Api (persero) DAOP IX Jember

MACAM - MACAM KARCIS

		Sda AB 9562	
Nama : sda		AB 9562	
Tanggal Berangkat : 18-MAR-2005		No-KA 129	Lewat JR
Nama KA : MUT. TIMUR/SIANG			
Jadwal Berangkat : 8.45 SIDGARJO		Jadwal Tiba : 14.35 BANYUWANGI	
Kelas BISNIS	NO. KERETA	NOMOR TEMPAT DUDUK Tanpa TD	
Penumpang :	Jumlah	Harga (Rp)	Bea Pesan (Rp) Jumlah
Dewasa : UMUM			
Anak : P62820	1	30000	0 30000
			Total 30000

Termasuk Asuransi Jasa Raharja dan Jasa Raharja Putera

		Sda AB 9561	
Nama : sda		AB 9561	
Tanggal Berangkat : 18-MAR-2005		No-KA 129	Lewat JR
Nama KA : MUT. TIMUR/SIANG			
Jadwal Berangkat : 8.45 SIDGARJO		Jadwal Tiba : 14.35 BANYUWANGI	
Kelas BISNIS	NO. KERETA	NOMOR TEMPAT DUDUK Tanpa TD	
Penumpang :	Jumlah	Harga (Rp)	Bea Pesan (Rp) Jumlah
Dewasa : UMUM			
Anak : P62820	1	30000	0 30000
			Total 30000

Termasuk Asuransi Jasa Raharja dan Jasa Raharja Putera

P 30330
KELAS 3
BLAMBANGAN
ROGOJAMPI
JEMBER

Harga Rp 3500,-
Termasuk Asuransi
Jasa Raharja dan
Jasa Raharja Putera

A6457

P 30330
KELAS 3
BLAMBANGAN
JEMBER
ROGOJAMPI

Harga Rp 3500,-
Termasuk Asuransi
Jasa Raharja dan
Jasa Raharja Putera

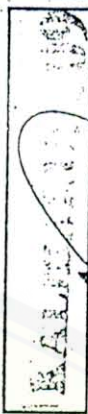
A6364

PERUMKA.

KARCIS No. 31

WAKTU BERLAKUNYA 1

DIBERIKAN KEPADA *Rombongan H. Marso Lomas I*
 DENGAN POTONGAN BEA MENURUT 1) *dgn ketentuan H.P.*
 DIHITUNG %
 TIDAK DIHITUNG %
 UNTUK BEGASI POTONGAN BEA.
 BERSAMA INI DIBERIKAN HELAI Bentuk 246 No. S/B

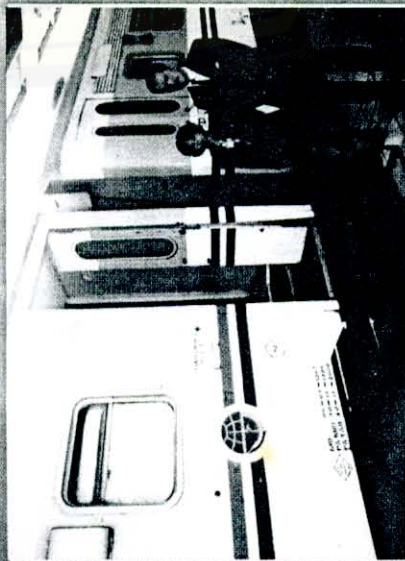
Perjalanan No. Dari Ke Lewat Kereta api No.	→ → → → →	I. tgl. <i>6-3-2008</i> <i>Kabupaten</i> <i>Gorontalo</i> <i>Kami Wisak</i>	II. tgl. <i>6-3-2008</i> <i>Gorontalo</i> <i>Kabupaten</i> <i>Kami Wisak</i>		
Kelas <i>3</i> Tuslah	Potongan bea ... %	Banyaknya penumpang Dewasa Anak	Bea perjalanan I <i>Rp. 200,000</i> Rp. Rp. Rp.	Bea perjalanan II <i>Rp. 200,000</i> Rp. Rp. Rp.	Jumlah <i>Rp. 500,000</i> Rp. Rp. Rp.
Jumlah bea orang pemimpin dengan tidak dikenakan bea di kelas	→	<i>8</i>	<i>Rp. 200,000</i> Rp. Rp. Rp.	<i>Rp. 200,000</i> Rp. Rp. Rp.	<i>Rp. 500,000</i> Rp. Rp. Rp.
1) Hanya busi : Nomor tarif, surat, surat penetapan dsb. Bentuk No. 245			Terbilang : <i>lima ratus</i> <i>ribu rupiah</i>		Unik pengiraan karcis <i>Karcis 1491145</i>

PEMESANAN TIKET

Jasa pelayanan pemesanan tiket KA dapat diperoleh di stasiun pemberangkatan Kereta Api 7 s/d 1 hari di muka

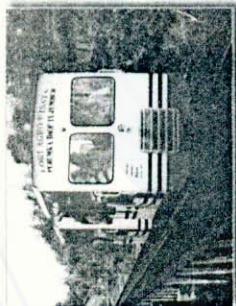
STASIUN JEMBER
Jl. Wijaya Kusuma, Jember
Telp. (0331) 487202, 426274

KANTOR PEMASARAN
Jl. Dahlia No 2 Jember
Telp. (0331) 421825



KA Mujiara Timur

LORI Agrio Wisata



- Lori Agrowisata aman, nyaman dan menyenangkan.
- Memberikan anda pengalaman yang mengesankan dan tak terlupakan
- Mengantar anda menikmati indahny panorama sepanjang ± 35 km Pulang-Pergi

dari Stasiun Kalibaru sampai dengan Stasiun Garahan, meliputi :

- ❖ Jalan kereta api yang naik turun dan berliku-liku
- ❖ 2 buah terowongan (panjang 90 m dan 790 m)
- ❖ 7 buah jembatan (terpanjang 178 m dengan kedalaman 44 m)
- ❖ Pemandangan perkebunan kopi Gunung Gumitir - Mirawan.
- ❖ Tarif hanya Rp. 510.000 (untuk 2 buah lori, maximum 16 orang)
- ❖ Anda dapat meminta paket wisata tambahan mengunjungi Perkebunan dan Pabrik Kopi PTP XII Gunung Gumitir - Mirawan, hanya dengan menambah biaya yang relatif murah.

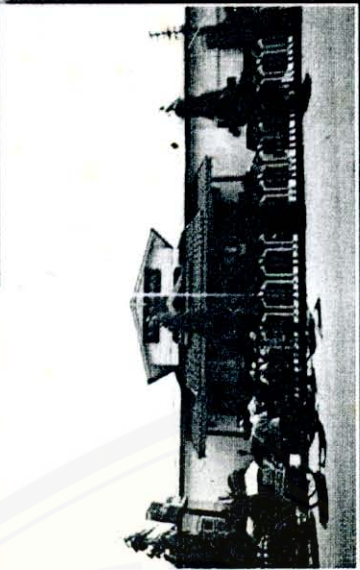
Informasi lebih lanjut hubungi :

1. Seksi Operasi PT Kereta Api (Persero) DAOP IX JEMBER,
Jl. Dahlia No 2 Telp. (0331) 421825
2. Stasiun Kereta Api Kalibaru (Hot line)
Jl. Jember Telp. (0333) 897322

Pengalaman mengesankan tak terlupakan



Jadwal & Tarif KERETA API



Stasiun Jember

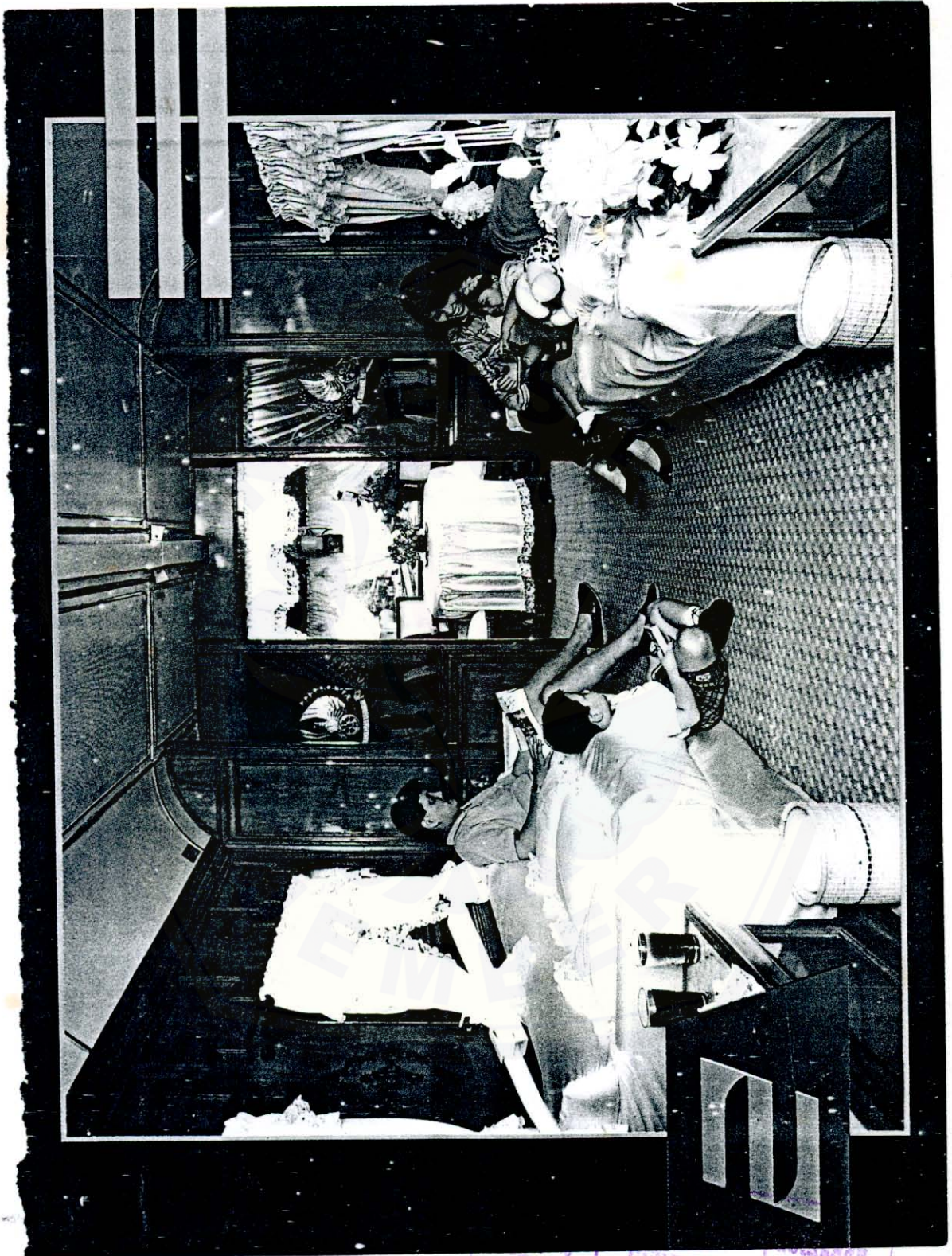
"Kami Mengutamakan Keselamatan dan Pelayanan Penumpang"

PT KERETA API (PERSERO)
DAERAH OPERASI IX JEMBER

Jl. Dahlia No 2 Jember
Telp. (0331) 487067 Fax (0331) 487067



Perpustakaan
UNIVERSITAS JEMBER



UNIVERSITAS JEMBER