

BAB II

GAMBARAN UMUM PT.KERETA API INDONESIA (PERSERO)

2.1 Sejarah Perusahaan

2.1.1 Sejarah PT. Kereta Api Indonesia (Psrsero)

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA di desa Kemijen, Jum'at tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baroloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867.

Keberhasilan swasta, NS. NISM membangun jalan KA antara Kemijen – Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang – Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan KA di daerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864 – 1900 tumbuh dengan pesat. Kalau tahun 1867 baru 25 Km, tahun 1879 menjadi 110 Km, tahun 1880 mencapai 405 Km, tahun 1890 menjadi 1.427 Km dn pad tahun 1900 menjadi 3.338 Km.

Selain di Jawa, pembangunan jalan KA juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan KA sepanjang 47 Km antara

Makasar – Takalar, yang pengoprasiaannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya Ujungpandang – Maros belum sempat diselesaikan. Demikian juga di pulau Bali dan Lombok, pernah dilakukan studi pembangunan jalan KA.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan KA di Indonesia mencapai 6.811 Km. Tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 Km, kurang lebih 901 Km raib, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan KA disana.

Jenis jalan rel KA di Indonesia semula dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm ; 750 mm (di Aceh) dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan tram kota. Jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942 – 1943) sepanjang 473 Km, sedangkan jalan Ka yang dibangun semasa pendudukan Jepang adalah 83 Km Bayah – Cikara dan 220 Km antara Muaro – Pekanbaru. Ironisnya, dengan teknologi yang seadanya, jalan KA Muaro – Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang memperkerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya Romusha. Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini, banyak menelan korban yang makannya bertebaran sepanjang Muaro – Pekanbaru.

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamasikan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan KA yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah tersebut terjadi pada tanggal 28 September 1945. Pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28

September 1945 kekuasaan perkeretaapian berada ditangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperbolehkan ikut campur tangan lagi urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).

Perusahaan Kereta Api Indonesia juga mengalami beberapa perubahan nama hingga menjadi PT. Kereta Api (Persero), antara lain :

1. Tanggal 28 September 1945 badan perkereta-apian Indonesia pada waktu itu menjadi Djawatan Kereta Api Indonesia (DKARI) berkantor pusat di Bandung tanggal 28 September 1945 di tetapkan sebagai Hari Kereta Api.
2. Pada tanggal 1 Januari 1950 DKARI digabungkan dengan SS/I/S dan diberi nama DKARIS yang akhirnya terkenal dengan DKA saja atau Djawatan Kereta api.
3. Dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1945, maka diterapkan nasionalisasi DKA. Tanggal 6 Desember 1957 DKA dibawah Komando Teritorial Indonesia, dan pada tanggal 29 April 1963 di ubah menjadi Eksploitasi Sumatera Utara.
4. Berdasarkan peraturan pemerintah No. 61 tahun 1970 pada tanggal 1 Januari 1972 sarana transportasi yang vital ini diubah menjadi Perusahaan Kereta Api atau PNKA.
5. Dengan Peraturan Pemerintah No.57 tahun 1990 dan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 42/1998 tanggal 1 Januari 1991 status PJKA berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api .

Beberapa tahun kemudian bentuk PERUMKA dirasa sudah dapat mengatasi kesulitannya sendiri, maka mulai tahun 1998 terjadi pengalihan bentuk menjadi perusahaan Persero dengan PP No. 19 tahun 1998 kepemilikan perusahaan ini sepenuhnya diambil alih oleh Menteri Keuangan, mengingat bentuk perusahaan Persero maka kewenangannya dilimpahkan ke BUMN yang pada saat itu dibawah Departemen Perhubungan. Pengelolaan perusahaan diserahkan kepada Direksi, kemudian mulai tanggal 1 Juni 1999 Direksi membuat Akte Notaris guna legalisasi perusahaan.

2.1.2 Landasan Hukum PT. Kereta Api (Persero)

- Keputusan Menteri Perhubungan nomor : km 52 tahun 2000 tentang jalur kereta api.
- Keputusan Menteri Perhubungan nomor : km 53 tahun 2000 tentang perpotongan dan persinggungan antara jalur kereta api dengan bangunan lain.
- Keputusan Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi nomor : km 82 tahun 2000 tentang penelitian penyebab kecelakaan kereta api.
- Keputusan Menteri Perhubungan nomor : km 8 tahun 2001 tentang angkutan kereta api.
- Keputusan Menteri Perhubungan nomor : km 22 tahun 2003 tentang pengoprasian kereta api.
- Keputusan Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi nomor : km 81 tahun 2000 tentang sarana kereta api.

- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor : 69 tahun 1998 tentang prasarana dan sarana kereta api.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor : 81 tahun 1998 tentang lalu lintas dan angkutan kereta api.
- Undang-undang Republik Indonesia nomor : 13 tahun 1992 tentang perkereta apian.

2.2 Visi dan Misi Perusahaan

- **VISI** menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.
- **Misi** menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi pada *stakeholder* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama, yaitu :
 - Keselamatan
 - Ketepatan Waktu
 - Pelayanan
 - Kenyamanan

2.3 Logo PT.KAI

Gambar 2.1



Sumber : PT. KAI (Persero) DAOP IV Semarang, 2017

- **Garis Melengkung**, melambangkan gerakan yang dinamis PT. Kereta Api (Persero) dalam mencapai Visi dan Misinya.
- **Dua Warna Orange**, melambangkan proses pelayanan prima (Kepuasan Pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal.
- **Anak Panah berwarna Putih**, melambangkan nilai Intergeritas yang harus dimiliki insan PT. Kereta Api (Persero) dalam mewujudkan pelayanan prima.
- **Satu garis lengkung berwarna Biru**, melambangkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah pada *stakeholder*. Inovasi dilakukan dengan semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal yang paling kecil sehingga dapat melesat.

2.4 Budaya PT. KAI (Persero) yaitu “ 5 Nilai Utama ”

Gambar 2.2



Sumber : PT. KAI (Persero) DAOP IV Semarang, 2017

➤ **Integritas**

Kami insani PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bertindak konsisten sesuai dengan nilai-nilai kebijakan organisasi dan kode etik perusahaan. Memiliki pemahaman dan kegiatan untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan dan etika tersebut dan bertindak secara konsisten walaupun sulit untuk melakukannya.

➤ **Profesional**

Kami insani PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan, membagikan pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain.

➤ **Keselamatan**

Kami insani PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan dan menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap

terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

➤ **Inovasi**

Kami insani PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selalu menumbuhkan kembangkan gagasan baru, melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan dan menciptakan lingkungan kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi *stakeholder*.

➤ **Pelayanan Prima**

Kami insani PT. Kereta Api Indonesia (Persero) akan memberikan pelayanan yang terbaik yang sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 5 unsur pokok yaitu : Tangible (Bentuk fisik dan penampilan), Responsiveness (Kesiapan karyawan), Assurance (Cara berkomunikasi), Empathy (Kepedulian), Reliability (Kehadalan).

2.5 Profil PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang adalah salah satu daerah operasi perkeretaapian Indonesia di bawah lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada dibawah Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dipimpin oleh Kepala Daerah Operasi (KaDaop) yang bertanggung jawab kepada Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Daerah Operasi IV Semarang memiliki 5 stasiun besar di antaranya adalah Stasiun Semarang Tawang, Stasiun Semarang Poncol, Stasiun Tegal, Stasiun Pekalongan, dan Stasiun Cepu. Dan stasiun api kelas menengah diantaranya

adalah Stasiun Kedungjati, Stasiun Gambir, Stasiun Weleri, Stasiun Comal, dan Stasiun Pemalang. Dipo lokomotif berada tidak jauh dari stasiun Semarang Tawang.

PT. KAI DAOP IV Semarang memiliki struktur lini dan staff yang dipimpin oleh seorang kepala DAOP IV yang bertanggung jawab tentang pelaksanaan tugas yang dibebankan oleh pemerintah melalui kepala wilayah usaha KA di Jawa Tengah.

2.5.1 Sejarah Stasiun Besar Semarang Poncol

Stasiun Semarang Poncol (SMC) atau terkadang disebut juga dengan Stasiun Poncol adalah salah satu stasiun besar di kota Semarang. Stasiun ini dibangun pada tahun 1914. Stasiun ini semula milik SCS (*Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij*), terletak di jalan Poncol. Bangunan stasiun Poncol ini dirancang oleh arsitek Henri Maclaine Pont, seorang arsitek berkebangsaan Belanda. Disebelah timur stasiun ini terdapat Dipo lokomotif dan kereta yang khususnya untuk menyimpan, merawat lokomotif dan kereta penumpang di Kota Semarang. Bangunan stasiun ini sudah berkali-kali direnovasi sehingga bentuk stasiun ini sudah berubah dari bentuk pada zaman Belanda dulu. Di stasiun ini terdapat tiga jalur yang sudah diberi kanopi, yaitu jalur 1,2, dan 3.

Stasiun Poncol dulu bernama Stasiun Semarang-*West*, dinamakan stasiun Semarang -*West* karena lokasinya berada di pinggir barat kota. Meski berada di jalur Semarang-Cirebon, stasiun ini berbentuk stasiun paralel. Sejak semula memang direncanakan stasiun ini akan dihubungkan dengan stasiun yang baru di Tawang sebagai stasiun utama Semarang. Tapi baru pada tahun 1940 setelah

pecah Perang Dunia II, atas desakan pihak militer, rencana itu benar-benar menjadi kenyataan. Pihak militer melihat bahwa tidak ada hubungan antara Semarang *West* dan Tawang merupakan titik lemah dalam pertahanan pantai utara Jawa yang ketika itu terancam serbuan Jepang.

Sealain itu satasiun Semarang West ini dinamakan stasiun Semarang Poncol yang merupakan stasiun pemberangkatan dan kedatangan untuk KA kelas Ekonomi. Itupun tidak semua kereta ekonomi dan komuter berhenti disini. Kebanyakan yang berhenti di stasiun ini adalah kereta barang. Stasiun ini juga menjadi tempat pemberhentian bagi kereta api eksekutif bisnis di Kota Semarang apabila stasiun Tawang tergenang banjir.

2.5.2 Struktur Organisasi Stasiun Besar Semarang Poncol

Struktur organisasi yang baik sangat diperlukan bagi setiap perusahaan baik perusahaan pemerintah maupun swasta karena tanpa adanya suatu organisasi yang baik maka segala kegiatan perusahaan tidak akan berlangsung dengan lancar.

Sebagai BUMN PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berpedoman pada Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), termasuk penetapan Rencana Kerja Anggaran Tahunan juga ditetapkan dan diputuskan melalui RUPS. Bentuk struktur organisasi Stasiun Besar Semarang Poncol adalah Lini-Staff.

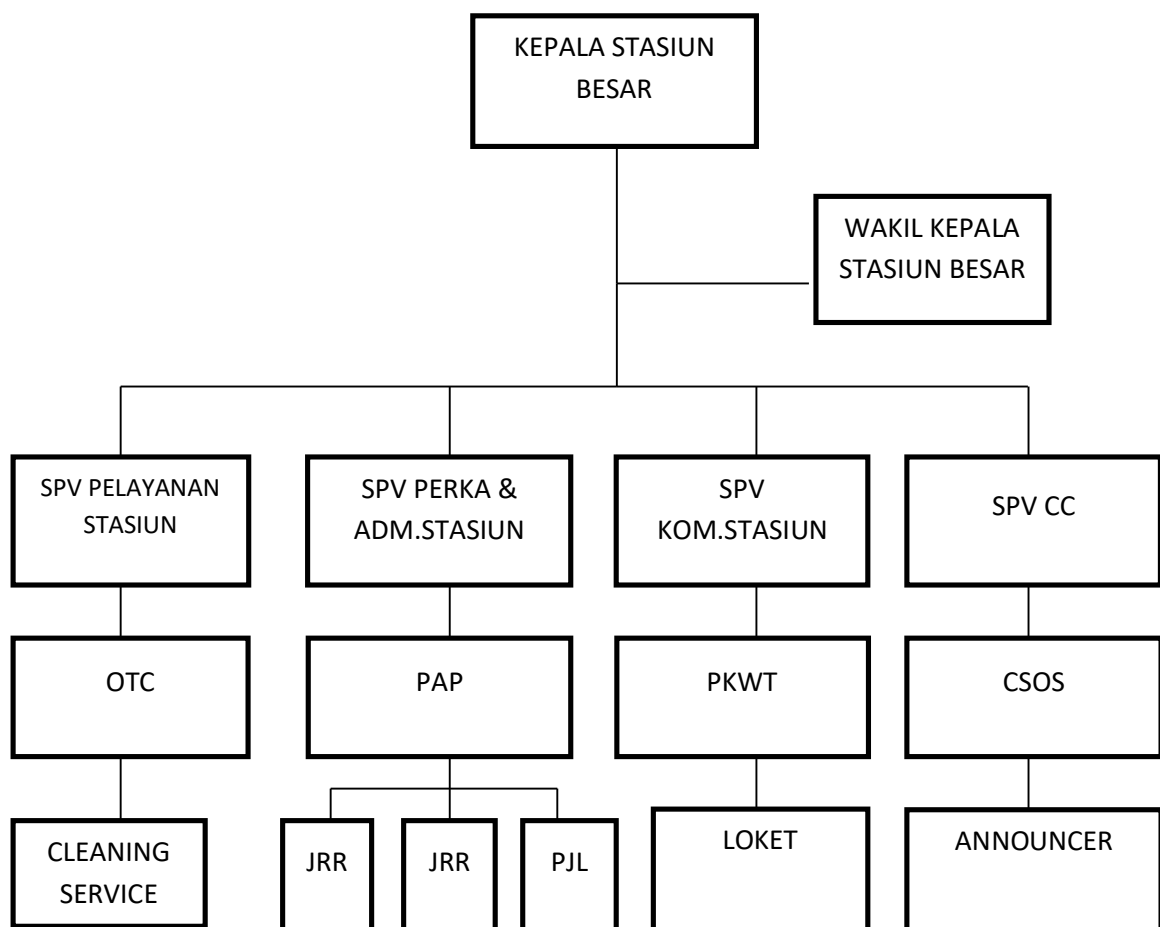
Adapun tujuan dibentuknya struktur organisasi bagi perusahaan adalah sebagai berikut :

1. Mempermudah pelaksanaan tugas pekerjaan yang menjadi tanggung jawab perusahaan.

2. Mempermudah fungsi pengawasan personil, yaitu pimpinan dalam mengawasi pekerjaan bawahan.
3. Memperjelas kedudukan dan fungsi masing-masing personil didalam bagian atau divisi.
4. Memperjelas pelimpahan wewenang dan kekuasaan yang diembannya kepada bawahan.

Gambar 2.3

Struktur Organisasi Stasiun Besar Semarang Poncol



Sumber : PT. KAI (Persero) DAOP IV Stasiun Besar SMG Poncol, 2017

2.5.3 Job Deskripsi

1. Kepala Stasiun Besar

Mempunyai tugas mengkoordinasikan serta mengendalikan pelaksanaan angkutan penumpang dan barang serta pengamanan kegiatan angkutan kereta api di stasiun.

2. Wakil Kepala Stasiun Besar

Mempunyai tugas mewakili atau membantu kepala stasiun besar dalam melaksanakan tugas mengkoordinasikan serta mengendalikan pelaksanaan angkutan penumpang dan barang serta pengamanan kegiatan angkutan kereta api di stasiun, bertanggung jawab kepada kepala stasiun.

3. SPV Pelayanan Stasiun

Mempunyai tugas untuk pengecekan kebersihan stasiun, pengawasan barang-barang yang berhubungan dengan pelayanan, membuat laporan keuangan, memastikan kinerja karyawan yang berada di loket dan *customer service* berjalan sesuai *standart operational procedure* (SOP).

4. SPV Perka dan ADM. Stasiun

Bertanggung jawab melaksanakan kegiatan administrasi Perka, administrasi stasiun, memantau dan mengevaluasi pelaksanaan SOP di stasiun, serta pembinaan personil Perka, antara lain PPKA, PAP, PJL, JRR, PJW.

5. SPV Komersial Stasiun

Mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan kegiatan pelayanan terhadap portir, pergudangan, angkutan hantaran, customer care dan loket.

6. SPV Customer Care

Bertanggung jawab mengkoordinasikan pelayanan informasi di stasiun (*customer service* dan *customer service mobile*), mengelola kotak saran dan keluhan pelanggan di stasiun, mengelola database pelanggan di stasiun, membantu melaksanakan *service recovery* serta penanganan insiden yang menimpa pengguna jasa di stasiunnya, menyediakan pelayanan khusus kepada pelanggan berkebutuhan khusus di stasiun, memeriksa kelengkapan peralatan kerja CSOS termasuk penyediaan data dan informasi pelayanan stasiun, memberi pengarahan kepada SOS, memantau dan melakukan penilaian kerja CSOS.

2.5.4 Layanan Kereta Api Stasiun Besar Semarang Poncol

➤ Kelas Campuran (Eksekutif-Bisnis)

1. Ciremai Ekspres tujuan Cikampek bersambung ke Bandung

➤ Kelas Ekonomi AC Plus

1. Jayabaya tujuan Jakarta dan Malang via Surabaya
2. Ambarawa Ekspres tujuan Surabaya

➤ Kelas Ekonomi AC

1. Tawang Jaya dari dan tujuan Jakarta
2. Maharani dari dan tujuan Surabaya

3. Kalijaga dari dan tujuan Solo via Brumbung-Gundih
4. Kamandaka tujuan Semarang Tawang dan tujuan Purwokerto via Tegal-Slawi
5. Kaligung tujuan Tegal-Brebes

➤ **Kereta Ekonomi AC Lokal**

1. Blora Jaya Ekspres dari dan tujuan Cepu
2. Kedung Sepur (Komuter Semarangan) dari dan tujuan Ngrombo

2.5.5 Profil KA Kaligung

Kereta api Kaligung adalah kereta api lokal kelas ekonomi AC Plus non PSO yang dioperasikan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di pulau Jawa dengan jurusan Semarang Poncol-Tegal dan sebaliknya (atau Semarang Poncol-Brebes PP). Pada awalnya kereta api Kaligung hanya tersedia “Kaligung Bisnis” dan “Kaligung Ekonomi”. Sementara para penumpang yang ingin pergi ke Tegal maupun Semarang dengan kereta api kelas Eksekutif harus memesan tiket KA jurusan Semarang-atau Surabaya dengan harga tiket yang mencapai Rp. 200.000,00 – Rp. 300.000,00. Setelah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop IV Semarang mempertimbangkan KA Eksekutif-Bisnis relasi Tegal-Semarang maka munculah nama Kaligung Mas. Nama Kaligung diambil dari sungai yang terdapat di Tegal yaitu Kali Gung.

Kereta ini diluncurkan perdana pada tanggal 1 Desember 2010 pukul 05.20 dengan loko CC201 04 06 oleh Walikota Tegal H.Ikmal Jaya, S.E. Rangkaian kereta api yang digunakan KA Kaligung Mas adalah bekas sebagian rangkaian gerbong KA Cirebon Ekspres Tegal-Jakarta. Kereta api Kaligung Mas

berangkat dari stasiun Tegal dan hanya berhenti di stasiun Pemalang, stasiun Pekalongan, stasiun Semarang Poncol dan, mengakhiri perjalanannya di stasiun Tawang.

Peluncuran perdana KA Kaligung Mas dilaksanakan pada tanggal 10 Desember 2010 yang merupakan hasil peningkatan dari KA Kaligung. Animo masyarakat kota Tegal dan sekitarnya terhadap layanan kereta api kelas eksekutif yang semakin meningkat, sehingga PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berupaya meningkatkan layanan kelas eksekutif di jalur Semarang Tawang (SMT)-Tegal (TG). Dengan pola operasi 1 kali PP diawali pemberangkatan awal dari Tegal di pagi hari dan berangkat lagi dari Semarang Tawang pada sore hari.

Rangkaian KA Kaligung Mas yang sebelumnya menggunakan C-KRDE, kini diganti dengan rangkaian ekonomi AC. C-KRDE itu kemudian dikirim ke Dipo Lokomotif Solo Balapan untuk dijadikan rangkaian bantu untuk kereta api Prambanan Ekspres I dan II. Otomatis mengubah jenis kereta api ini dari KA lokal berbasis komuter menjadi kereta api loka biasa yang ditarik lokomotif.

Mulai 1 Februari 2012 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop IV Semarang menambah perjalanan dua kali Tegal- Semarang PP dan mulai Gapeka 2014 perjalanan ditambah menjadi 4 kali perjalanan dan sekarang memakai rangkaian kereta ekonomi AC dan biasanya ditarik oleh CC201.

Mulai 12 Januari 2016, KA Kkaligung memiliki rangkaian khusus bertemakan Borobudur yang diluncurkan oleh Direktur PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Edi Sukmoro, dan memiliki ciri khas tersendiri yaitu interior yang bernuansa kayu, setiap kereta memiliki TV (bersamaan dengan kelas Ekonomi AC Plus Non-PSO dan kelas Eksekutif), serta kereta bertema pembangkit berciri khas Borobudur (Penomorannya KMP3 0 08 01-04). Perjalanan perdana menggunakan lokomotif CC206 dari Semarang Poncol menuju Tegal.

Meski kelas pada kereta api Kaligung ini Non-PSO, namun dengan kehadiran fasilitas ini, dan penerapan tarif *falt* Rp. 50.000,00, kereta api ini tetap diminati banyak kalangan penglaju baik dilintasan Tegal dan Semarang.

Mulai 7 Februari 2017, rangkaian Borobudur KA Kaligung digantikan dengan rangkaian Ekonomi Plus New Image 2016 serta kereta api Ambarawa Ekspres, namun tarif tetap *flat*. Rangkaian telah dihibahkan, sebagian ke armada Bandung untuk KRD lokal Bandung Raya. Dan mulai 1 April 2017, kereta ini berhenti pula di Stasiun Brebes pada jadwal tertentu.

a. Fasilitas KA Kaligung Ekoomi AC

Sebagai sarana transportasi yang mengutamakan kenyamanan dan keamanan kepada para penumpang, KA Kaligung Ekonomi AC dilengkapi dengan fasilitas dan pelayanan yang memadai. Fasilitas-fasilitas yang diberikan KA Kaligung Ekonomi AC diantaranya adalah : tempat duduk yang nyaman, AC di setiap gerbong, toilet, stop kontak dan bagasi.

Tujuan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan menyediakan KA Kaligung Ekonomi AC sebagai sarana transportasi adalah mencapai kepuasan penumpang, dengan begitu mereka akan kembali untuk menggunakan KA Kaligung. Oleh karenanya, selain penyediaan fasilitas, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) juga membuat konsep pelayanan yang disesuaikan dengan kebutuhan dan harapan penumpang akan pelayanan yang memuaskan, yaitu seperti : kesopanan, kesantunan, dan keramahan petugas di dalam kereta dan ketanggapan petugas dalam menerima keluhan dari penumpang.

b. Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan KA Kaligung Ekonomi AC

Waktu yang ditempuh KA Kaligung untuk rute Semarang-Tegal dan sebaliknya relatif singkat bila dibandingkan angkutan penumpang lainnya. Masyarakat dapat memanfaatkan KA Kaligung ini sebagai pilihan alat transportasi yang efisien, praktis dan ekonomis. Berikut jadwal keberangkatan dan kedatangan KA Kaligung

Tabel 2.1
Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan KA Kaligung SMC-TGL

Stasiun	KA 401		KA 407		KA 403		KA 405	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
SMC		6:20		8:45		14:00		16:30
Weleri	6:57	7:01	9:23	9:27	14:37	14:41	17:07	17:11
Pekalongan	7:44	7:49	10:09	10:13	15:24	15:29	17:54	17:59
Pemalang	8:15	8:19	10:41	10:44	15:55	15:59	18:25	18:29
Tegal	8:44	8:50	11:09	11:15	16:24		18:55	
Brebes	9:03		11:28					

Sumber : PT. KAI (Persero) DAOP IV Semarang, 2017

Tabel 2.2
Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan KA Kaligung TGL-SMC

Stasiun	KA 408		KA 402		KA 406		KA 404	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
Brebes				9:45		12:15		
Tegal		5:00	9:57	10:06	12:27	12:35		17:30
Pemalang	5:23	5:26	10:30	10:33	13:01	13:06	17:55	17:58
Pekalongan	5:52	5:56	10:59	11:03	13:33	14:02	18:24	18:29
Weleri	6:37	6:40	11:45	11:51	14:45	14:49	19:12	19:16
SMC	7:18		12:28		15:26		19:53	

Sumber : PT. KAI (Persero) DAOP IV Semarang, 2017