

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Pada bagian ini, peneliti akan menarik kesimpulan dari analisis yang sudah peneliti lakukan di bab sebelumnya. Nantinya ini akan menjawab rumusan masalah yang ada di bab I, yaitu bagaimana SKH Kedaulatan Rakyat mencitrakan PT Kereta Api Indonesia pasca terjadinya kecelakaan kereta api di sepanjang tahun 2010.

Setidaknya ada tiga buah citra yang dibentuk mengenai PT Kereta Api Indonesia berdasarkan hasil analisis, antara lain :

1. PT Kereta Api Indonesia dicitrakan positif karena sikapnya yang cepat tanggap. Hal ini dikarenakan PT Kereta Api Indonesia mampu bergerak cepat pasca terjadinya sebuah kecelakaan, mereka segera melakukan evakuasi korban hingga evakuasi jalur kereta. Pada kecelakaan kereta api Logawa pada 29 Juni 2010, di berita tanggal 1 Juli 2010 yang berjudul “Pasca Logawa Terguling, Kecepatan Dibatasi, Jalur KA Rute Selatan Normal”, disebutkan bahwa jalur kecelakaan sudah bisa kembali digunakan secara normal. Itu berarti dalam waktu dua hari proses evakuasi jalur kereta api sudah selesai dilakukan. Sementara pada kecelakaan kereta api antara Argo Anggrek dan Senja Utama, di berita yang berjudul “Pasca Kecelakaan Kereta Api Di Pemalang – Evakuasi Selesai, Jalur Utara Lancar” yang dimuat dalam SKH Kedaulatan Rakyat edisi 4 Oktober

2010, disebutkan bahwa jalur utara tempat terjadinya kecelakaan kereta api sudah bisa dilalui kembali secara lancar. Itu berarti dalam waktu kurang dari dua hari proses evakuasi sudah selesai.

2. PT Kereta Api Indonesia juga dicitrakan sebagai perusahaan yang bertanggung jawab kepada para korban kecelakaan. Ini juga membentuk citra positif bagi PT Kereta Api Indonesia. Hal ini ditunjukkan pada berita pertama yang berjudul “KA Logawa Terjun ke Jurang, 6 Tewas”, yang dimuat pada 30 Juni 2010. Di berita tersebut salah satu narasumber yaitu Nur Amin yang merupakan Wakil Kepala Daop VII Madiun bahwa para korban akan mendapatkan bantuan dari PT Kereta Api Indonesia sebagai bentuk pertanggung jawaban. *“Itu sudah menjadi tanggung jawab PT KAI terhadap penumpang. Santunan asuransi berlaku bagi penumpang yang memiliki karcis atau tiket.”* (Paragraf 8). Lalu di berita lanjutannya, ditambahkan bahwa asuransi akan diberikan oleh PT Kereta Api Indonesia dan PT Jasa Raharja. Sedangkan dalam kasus kecelakaan kereta api Argo Anggrek dan Senja Utama yang memakan korban sebanyak 36 orang tewas dan puluhan lainnya luka-luka, disebutkan bahwa PT Kereta Api Indonesia akan bertanggung jawab kepada para korban kecelakaan kereta api Senja Utama yang ditabrak kereta api Argo Anggrek.
3. Disamping mendapatkan citra positif, PT Kereta Api Indonesia juga mendapat citra negatif. Pada berita berjudul “Kecelakaan KA, Ketua DPR Minta Menhub Tak Disalahkan – Presiden Desak Ada Sanksi Tegas”, yang dimuat pada SKH Kedaulatan Rakyat edisi 5 Oktober 2010. PT

Kereta Api Indonesia dinilai masih kurang dalam hal sumber daya manusia, dalam hal ini masinis. Ini yang menyebabkan jam kerja masinis dinilai berlebihan dalam satu harinya. Sementara di berita yang lain, yang terbit pada tanggal 5 Oktober 2010 dengan judul “Indikasi Awal Langgar Sinyal, Serifikat Masinis Dibekukan”, disebutkan oleh salah satu narasumber yaitu Tugiman SH, bahwa sistem perkeretaapian yang dijalani saat ini adalah penyebab terjadinya kecelakaan kereta api ini.

Sebagai surat kabar dengan jumlah pembaca yang cukup banyak, SKH Kedaulatan Rakyat merupakan surat kabar yang diperuntukkan bagi masyarakat Yogyakarta dan Jawa Tengah. Berita mengenai kecelakaan kereta api ini dinilai sebagai berita yang penting untuk diberitakan karena menyangkut pelayanan publik. Apalagi jumlah pengguna transportasi kereta api di Yogyakarta masih tergolong tinggi, baik itu yang menuju ataupun mengarah dari kota Yogyakarta. Karena itulah, berita mengenai kecelakaan kereta api ini dinilai penting oleh SKH Kedaulatan Rakyat untuk diberitakan.

Walaupun PT Kereta Api Indonesia bisa dibilang perusahaan tunggal yang mengurus jasa transportasi kereta api untuk perjalanan antar provinsi, namun SKH Kedaulatan Rakyat tidak mengalami intervensi dari PT Kereta Api Indonesia. SKH Kedaulatan Rakyat akan memberitakan apa adanya sesuai realitas, karena mereka menilai bahwa berita senegatif apapun terutama yang bersifat kritik sebenarnya punya maksud yang baik, yaitu agar bisa menjadi lebih baik, terutama berita yang menyangkut pelayanan publik seperti jasa kereta api.

Peneliti melihat bahwa SKH Kedaulatan Rakyat cenderung memberikan citra positif bagi PT Kereta Api Indonesia karena narasumber yang ditampilkan lebih banyak dari pihak yang berkaitan dengan PT Kereta Api Indonesia bukan dari pihak korban kecelakaan. Namun ketika peneliti menanyakan hal tersebut, pihak SKH Kedaulatan Rakyat menyatakan bahwa hal tersebut bisa terjadi karena keterbatasan beberapa faktor, mulai dari faktor waktu yang dimiliki wartawan untuk mengumpulkan data, hingga faktor teknis dari surat kabarnya seperti *space* halaman di surat kabar itu.

Pihak SKH Kedaulatan Rakyat sendiri intinya tidak berpihak kepada siapapun, mereka memberitakan kejadian apa adanya terlebih lagi tidak ada intervensi dari pihak manapun dalam menyusun berita. Mereka cenderung pro rakyat, karena slogan mereka yang berbunyi “Suara Hati Nurani Rakyat”.

Kesimpulan yang dapat penulis ambil dari penelitian yang dianalisis dengan menggunakan model analisis Pan dan Kosicky adalah PT Kereta Api dicitrakan positif sekaligus negatif. Tadinya peneliti mengira bahwa PT Kereta Api akan mendapat citra negatif karena dengan terjadinya kecelakaan kereta api menunjukkan bahwa ada sesuatu di PT Kereta Api Indonesia, tapi ternyata PT Kereta Api Indonesia tetap memperoleh citra positif juga.

B. SARAN

Peneliti sangat sadar bahwa penelitian ini masih jauh dari kata sempurna, karena masih banyak kekurangan yang dimiliki oleh penelitian ini. Tidak jarang peneliti mengalami kesusahan ketika melakukan analisis baik itu teks maupun

konteks. Dari proses wawancara pun, sebenarnya peneliti merasa belum maksimal. Ada satu ketakutan dalam diri penulis apakah wawancara yang peneliti lakukan sudah cukup dalam menganalisis penelitian ini.

Hanya saja, peneliti memberi saran kepada pihak surat kabar, dalam hal ini SKH Kedaulatan Rakyat, agar bisa memberitakan lebih mendalam lagi ketika membahas mengenai kecelakaan ataupun yang membahas mengenai pelayanan publik, dalam kasus penelitian ini terutama “janji” dari PT Kereta Api Indonesia kepada para korban kecelakaan. Ada baiknya bahwa pembaca juga tahu kalau PT Kereta Api Indonesia benar-benar menepati janjinya untuk bertanggungjawab kepada para korban kecelakaan kereta api.

Namun peneliti salut kepada SKH Kedaulatan Rakyat karena walaupun PT Kereta Api Indonesia bisa disebut sebagai perusahaan tunggal untuk jasa transportasi kereta api jarak jauh, namun SKH Kedaulatan tidak mengalami intervensi dari pihak manapun, jadi berita yang diangkat jadi tidak memihak kepada salah satu pihak.

DAFTAR PUSTAKA

Tinjauan buku :

Mulyana, Deddy. *Komunikasi Massa*. 2008. Bandung : Widya Padjadjaran.

Reese, Stephen D. And Pamela J. Shoemaker. *Mediating The Message of Influences on Mass Media Content*. 1996. New York : Longman Published.

Arifin, Anwar. *Pencitraan dalam Politik*. 2006. Jakarta : Pustaka Indonesia.

Siregar, Ashadi dkk. *Bagaimana Meliput dan Menulis Berita untuk Media Massa*. 1998. Yogyakarta : Kanisius.

Haryatmoko. *Etika Komunikasi*. 2007. Yogyakarta : Kanisius.

Bungin, Burhan. *Penelitian Kualitatif : Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya*. 2007. Jakarta : Prenada Media Group.

Scheufele, Dietram A. *Framing as a Theory of Media Effect*. Journal of Communication (pdf). 1999. London : Winter.

Eriyanto. *Analisis Framing : Konstruksi, Ideologi, dan Politik Media*. 2002. Yogyakarta : PT LkiS Pelangi Aksara.

Sobur, Alex. *Analisis Teks Media : Suatu Pengantar untuk Analisis Wacana, Analisis Semiotik, dan Analisis Framing*. 2001. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya.

Tinjauan skripsi atau penelitian lainnya :

Puspitasari, M. Risa. *Profiling DPR dan KPK pada MBM Tempo*. 2009.

Yogyakarta : UAJY.

Iswara, Lungguh Ginanjar. *Pencitraan Sri Sultan Hamengkubuwono X dalam Surat Kabar Harian Kedaulatan Rakyat*. 2010. Yogyakarta : UAJY.

Puspitasari, Felicia Ratih. *Profiling Menteri Keuangan Sri Mulyani Indrawati Dalam Pemberitaan di Harian Bisnis Indonesia*. 2010. Yogyakarta : UAJY

Arifin, Pupung. *Profiling Nurdin Halid dalam Editorial*. 2008. Yogyakarta : UAJY.

Tinjauan internet :

Statistik Angkutan Kereta Api Penumpang.

http://perkeretaapian.dephub.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=224&Itemid=27. Diakses tanggal 25 Januari 2011.

Sejarah Transportasi Rel di Indonesia.

http://id.wikipedia.org/wiki/Sejarah_transportasi_rel_di_Indonesia.
Diakses tanggal 15 Januari 2011.

Kereta Api Indonesia. http://id.wikipedia.org/wiki/kereta_api_indonesia. Diakses tanggal 20 Januari 2011.

Data Statistik Kecelakaan Kereta Api.

http://perkeretaapian.dephub.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=225&Itemid=26&a728c66ceac927a1a5624c56ff8c277c=7c32f04a8572ebb28a3f7fc269ac0e86. Diakses tanggal 20 Januari 2011.

Data Statistik Korban Kecelakaan Kereta Api.

http://perkeretaapian.dephub.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=225&Itemid=26&a728c66ceac927a1a5624c56ff8c277c=7c32f04a8572ebb28a3f7fc269ac0e86. Diakses tanggal 20 Januari 2011.

KR Dibaca Oleh 482 Ribu Orang. <http://www.krjogja.com/krjogja/news/detail/12028/KR.Dibaca.Oleh.482.Ribu.Orang.html>. Diakses 28 Maret 2011.







PT. BADAN PENERBIT

Kedauletan Rakyat

WWW.kr.co.id
Email : redaksi @kr.co.id

REDAKSI

SURAT KETERANGAN

No. 477/I/Red-KR/7/2011

yang bertanda tangan di bawah ini :

: Drs Octo Lampito, MPd
: Pemimpin Redaksi SKH Kedauletan Rakyat
: Jl P Mangkubumi No. 40-42 Yogyakarta 55323
Telp (0274) 565685, Fax (0274) 563125

ini menerangkan :

: Daniel Primadimas Grahito Nugroho
: 070903165
: Program Studi Ilmu Komunikasi FISIP Universitas Atma
Jaya Yogyakarta

tersebut di atas benar-benar telah melaksanakan wawancara dengan
SKH Kedauletan Rakyat, tanggal 4 Juli 2011 untuk tugas
selesaikan tugas akhir/skripsi dengan judul "Pencitraan PT Kereta Api
Terkait Kecelakaan Kereta (Analisis Framing tentang Pencitraan Surat
Harian Kedauletan Rakyat mengenai Kecelakaan Kereta Api yang terjadi
tahun 2010).

Surat Keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana
memerlukan.

Yogyakarta, 9 Juli 2011

Pemimpin Redaksi,



Drs Octo Lampito, MPd

KA Logawa Terjun ke Jurang, 6 Tewas



Selundup tenaga menyakutkan kecelakaan KA Logawa di Soruden, Madiun, Jawa Timur, Selasa (29/6).

MADIUN (KID) - Kereta Api (KA) Logawa jurusan Purwokerto-Jember Selasa (29/6) sekitar pukul 14.30 anjlok dan terguling di Dusun Petung Desa Pajajaran Kecamatan Soruden Kabupaten Madiun. Akibatnya, enam orang meninggal dunia dan enam lainnya yang masih terjung sedalam 15 meter di antara Stasiun Wiangan dan Stasiun Soruden Kabupaten Madiun tersebut.

Musibah tersebut menyebabkan 6 penumpang yang tergencet gerbong. Sementara itu, enam orang lainnya meninggal dunia dan enam lainnya ke Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) Candi.

Salah satu korban tewas telah teridentifikasi, yaitu Rendi Khatulistiwa Bayu Hanto (16) warga Jalan Mulyo Mulya Nomor 7 Kelurahan Begomulyo Kota Madiun, Heradi M Noor Khairi (38) warga Jalan Hayam Ayuri Nomor 14 Kelurahan Candi Kecamatan Klaten, dan Kurnias (29) warga Sidalung Kelurahan Kemrayutan Banyuwana dan Ibu Malik warga Gunung Buar.

Salah satu korban tewas yang masih dalam proses identifikasi belum teridentifikasi, karena belum terdapat dokumen kartu identitas di tubuh korban. Hingga kini belum jelas jumlah korban tewas masih berada di ruang jenazah.

Salah satu petinggi kamar jurnah RSUD Puri Widyadarmas.

Terkait kecelakaan tersebut, Kementerian Perhubungan telah menesjukan tim evakuasi keselamatan.

an di lokasi

Bersambung hal 7 kol 1

KA Logawa ...

tergulingnya kereta naas tersebut. Tim evakuasi keselamatan termasuk Direktur Keselamatan dan Sarana Perkeretaapian sudah dikirim ke sana. Sehingga sampai saat ini, belum diketahui penyebab persis insiden naas tersebut.

Hingga Selasa malam, petugas Perkeretaapian Indonesia (KAI) Daerah Operasi 1 (Daop) VII Madiun masih menyelidiki penyebab tergulingnya KA Logawa jurusan Purwokerto-Jember itu. "Kami belum dapat memastikan penyebab tergulingnya KA Logawa itu. Petugas masih menyelidikinya," ujar Wakil Kepala Daop VII Madiun Nur Amin seperti dikutip Antara.

Untuk memastikan penyebab kecelakaan tersebut, Nur

..... Sambungan hal 1

Amin menunggu pihak berwenang, yakni tim Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Hingga kini, tiga gerbong yang terguling masih berada di lokasi kejadian. Untuk evakuasi dibutuhkan alat berat yang diutangkan dari Solo Jawa Tengah.

Nur Amin menambahkan, seluruh korban tewas dan luka akan mendapat santunan dari PT KAI. "Itu sudah menjadi tanggung jawab PT KAI terhadap penumpang. Santunan asuransi berlaku bagi penumpang yang memiliki kartu asuransi," jelasnya.

Akibat kecelakaan tersebut, ribuan calon penumpang yang akan menggunakan jasa kereta api di Stasiun Madiun tertan-

(Has-b

PASCA LOGAWA TERGULING, KECEPATAN DIBATASI

Jalur KA Rute Selatan Normal

JAKARTA (KR) - Kementerian Perhubungan (Kemenhub) memastikan jalur kereta api (KA) rute selatan Pulau Jawa kembali normal pada Rabu (30/6) malam. Sebelumnya, jalur tersebut tertutup sejak Selasa (29/6) pukul 14.10 pasca tergulingnya KA Logawa kelas ekonomi jurusan Purwokerto-Jember di Madiun.

Wakil Menhub Bambang Susantono mengatakan, jalur tersebut sebenarnya sudah bisa dilalui. Namun karena proses evakuasi tiga gerbong yang terguling masih berlangsung, PT KA memerintahkan semua mesin rangkaian KA yang melintasi

jalur itu untuk membatasi kecepatannya hingga maksimal 5 km/jam.

"Bisa dipastikan jalur tersebut sudah kembali normal dan tidak ada lagi pengalihan perjalanan KA ke rute utara pada Rabu (30/6) malam pukul 18.00. Memang pada Rabu (30/6) pukul 13.00, beberapa rangkaian KA tetap diperbolehkan melintasi jalur itu karena saat ini sedang libur, tapi kecepatan dibatasi hanya 5 km/jam," kata Bambang Susantono ketika melakukan teleconference di Jakarta, Rabu (30/6).

Diungkapkan, data terakhir yang diterima adalah 6 orang tewas, 84 orang luka

luka namun hingga saat ini yang tertinggal di RS Caruban untuk perawatan intensif tinggal 14 orang. Semua biaya perawatan, santunan, dan asuransi dari para korban kecelakaan itu ditanggung PT KA dan PT Jasa Raharja.

Mengenai penyebab kecelakaan, menurut Bambang, hingga saat ini pihaknya belum bisa memastikan. Kemenhub masih menunggu hasil investigasi dari Ditjen Perkeretaapian dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang masing-masing mengirimkan tim khusus untuk mencari penyebab kejadian itu. (Imd)-b

36 Tewas,

Pulhan Luka Berat

Pada kecelakaan KA di Pematang, korvet Serje Utama Semarang sengaja berhenti di lintasan KA Desa Jatimulyo. Kecamatan Petarukan, dekat Stasiun KA Petarukan Kabupaten Pemalang, untuk memberi kesempatan Korvet Argo Bromo Anggrek untuk melaju lebih dahulu. Tapi Argo Anggrek justru memabraknya.

Tabrakan yang menimbulkan suara keras hingga jarak ratusan meter itu membuat warga sekitar terban dan bunyik yang berdentan-buran kolong kemudian bersama petugas langsung melakukan pertolongan. Beberapa saat kemudian, tim gabungan dari Polres Pinalang, Kopamil, Kodim serta Satuan Brimob Polairgung, SAR dan PMI melakukan evakuasi korban.

Para korban dilarikan ke Rumah Sakit Ashari dan RS Santa Maria dan hingga Sabtu sore kemarin diperkirakan korban terus bertambah, mengingat puluhan penumpang masih dalam perawatan tim medis gabungan dari RSU Pemalang dan RSU Kariadi Semarang.

Hingga Sabtu sore, gerbong tersebut disang-
ga dengan besi besar, supaya tidak melintang
di atas rel kereta api. Menurut Kapolres
Pemalang AKBP Drs Boyan Nugroho SH MSI,
masinis Jiyono dan asisten masinis Kholik ju-
ga sudah diperiksa petugas Polres Pemalang.

36 Tewas.

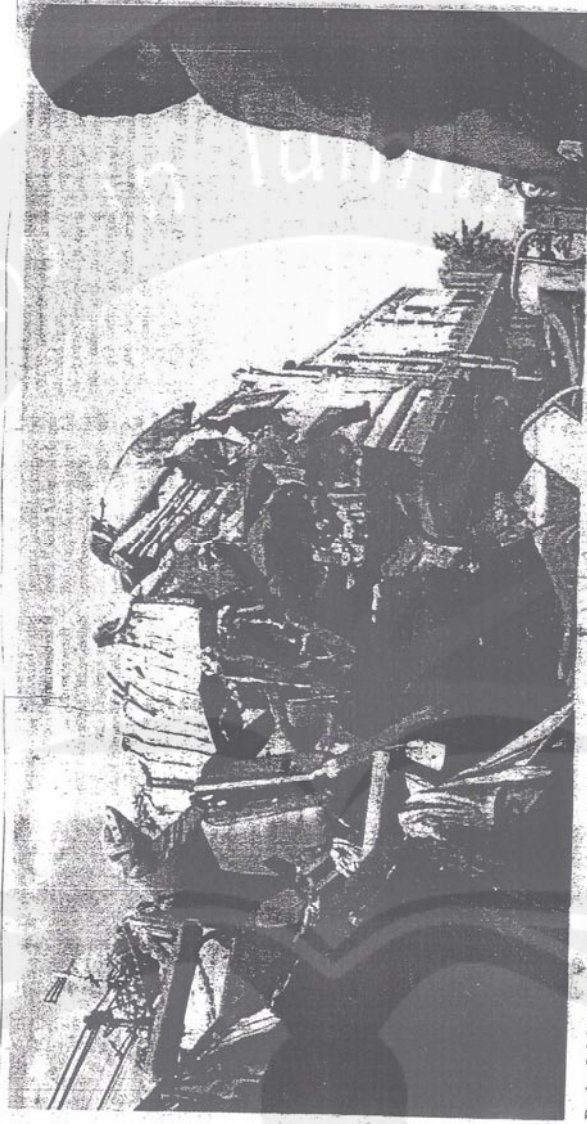
Evakuasi para korban mengalami kesulitan, karena banyak posisi korban terjepit. Sehingga evakuasi korban bisa tuntas sekitar pukul 11.30 WIB. Untuk evakuasi korban gerbong yang terguling menggunakan kapalat berat dari Tegal.

Direktur RSUD Ashari Pamelang, Dr Umarsono mengatakan jumlah korban meninggal paling banyak ditangan RSUD tersebut.

Unitas Gerakan Korian
ular, kum, bekera, secara
tin. Sedangkan untuk di-
identifikasi, kami bekera
sami dengan petugas Polda
Jombang, Jalsanya.

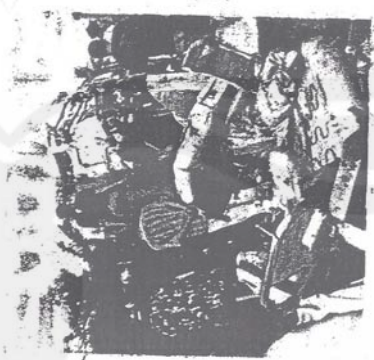
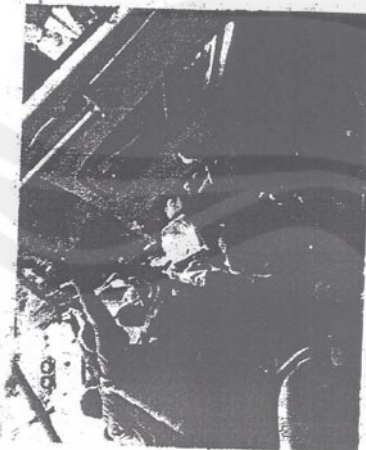
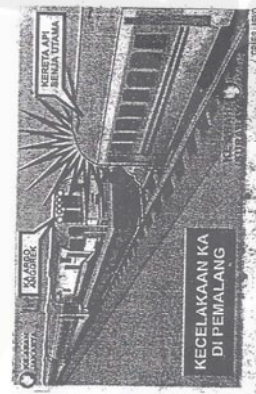
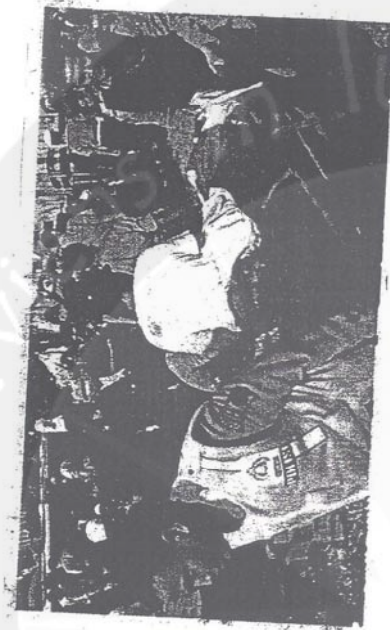
Menyusuri dari Stasiun
Pekuran, trukun, serta
dari trukun 3 km jeradi
satu, 000 meter, abelah
baru! Stasiun Pekuran
Kabupaten Pemalang: KA
Agro Agrak, jurusan Jember
kari, Suraaya, jembu be-

1. Sumbingan hal 1
Sampai Sabtu malam. Ste-
sion Petarukan juga terus
dibawajirwaga.
Kapolda Jateng Irjen Pol
Edward Antoning mengenta-
kan, musibah KA di Pe-
malang dan Solo disebabkan
oleh human error.
(Ry/Cry/S-M)



Bagian belakang KA Senja Utama remuk setelah dihantam KA Argo Aggrek.

KR/Pywe DC



INDIKASI AWAL LANGGAR SINYAL 5/0

Sertifikat Masinis Dibekukan

JAKARTA (ISH) - Kompen-
sasi Perhubungan (Kor-
hub) resmi membekukan ser-
tifikat kockapin masinis
dan asisten masinis kereta
api (KA) Argo Angrek yang
menabrak KA Senja Utama
di Stasiun Petruk Pema-
lang. Indikasi awal dari pe-
neriksaan Polres Pinalang
dan Pengkik Benda Negeri
Sipil Kombud masinis me-
ngalahkan sinyal peringatan.
Sertifikat kockapin di be-
kukan. Kita bekerjasama de-
ngan kepolisian setempat
untuk lebih lanjut peristiwa
kecelakaan tersebut, jelas
pang Perkeretaapian Tun-
jung Inderawan di Jakarta,
Senin (4/10).
Ditangkapkan dari hasil
pengungkapan samudra
masyarakat persinyalan di

Sertifikat 170 Sambungan hal 1
Kecelakaan masinis se-
tiap 6 jam. Masinis untuk
rute Jakarta-Surabaya, maka
pengantian masinis akan ter-
jadi di Pekalongan, tambah-
nya.
Sementara itu, masinis KA
Argo Bromo M Kholik Rus-
dianto yang telah ditetapkan
sebagai tersangka meminta
sua pembebasan diupah-
kan ke Jakarta. Masinisnya
agar keluarga bisa dengan ma-
lah dipenggalnya.
Permittan Kholikem ul-
ing dengan kusa-punya
Tugihan SH ketika menguji-
kikan untuk pengantian pene-
nahan atau surat pengalihan
penahanan di Manobeg Pema-
lang, Senin (4/10).
Tugihan menilai jika kesa-
lahan tidak harus ditimpakan
kepada klenya saja tetapi
harus juga pada sistem level
sistem perkeretaapian yang
menyebabkan kecelakaan
tersebut.
Dianggap poran asisten
masinis H Jono, Tugihan
mengaku masih sebagai saksi.

6/10-10

KECELAKAAN KA, KETUA DPR MINTA MENHUB TAK DISALAHKAN

Presiden Desak Ada Sanksi Tegas

JAKARTA (KR) - Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) minta agar petugas transportasi yang lalai sehingga berakibat kecelakaan yang merugikan korban jiwa harus diberi sanksi yang tegas. Sanksi yang diberikan kepada petugas yang lalai merupakan sistem dan etika yang sudah baku dalam menjalankan pemerintahan, demi untuk kenyamanan masyarakat.

"Berikan sanksi dan jangan ragu-ragu," tegas Presiden SBY dalam pengantarannya saat memimpin Sidang Kabinet Paripurna di Kantor Presiden Jakarta, Senin (4/10).

SBY mengingatkan para menteri terkait untuk selalu mengecek kesiapan untuk pelayanan transportasi selama melakukan perjalanan. "Pastikan bahwa semua layanan transportasi itu bisa dilakukan dengan lancar dan aman dengan baik. Bahkan

bila perlu, menteri harus turun langsung ke lapangan memastikan semua sistem berjalan semestinya," tandasnya.

Khusus kepada menteri terkait transportasi umum, Presiden mengingatkan untuk mengelola manajemen dan melakukan pengawasan. Menteri harus memastikan jasa transportasi umum baik darat, laut dan udara berjalan baik, dengan turun langsung ke lapangan.

jam," jelasnya.

Terpisah, Ketua DPR Marzuki Ali mengajak semua pihak melihat kecelakaan KA Senja Utama dan KA Argo Bromo Angrek tidak secara

terdapat pada PT KA, tak hanya kesalahan tersebut, tetapi juga kesalahan tersebut diungkap ke atas, sehingga menyidik dan posisi Menhub Freddy Numbert.

Suapa yang salah mari kita lihat saja perjalanannya. Yang jelas kalau menyangkut PT KA yang salah, tidak bisa diangkat ke atas (menteri) dong," kata Marzuki Ali di gedung DPR Senayan Jakarta, Senin (4/10).

Menurut Marzuki, semua

pihak bisa berpendapat mengenai isu rebuffing kabinet. Namun demikian, katanya, persoalan rebuffing adalah hak prerogatif Presiden.

Sementara itu, banyak anggota Komisi V DPR mendesak agar Menhub Freddy Numbert mundur dari jabatannya sebagai bentuk tanggungjawab atas kecelakaan kereta yang terjadi di Pemandangan Jantung. Anggota Komisi V Saleh Husin menegaskan bahwa Freddy harus mundur. Alasannya, anggota Dewan Pembina Partai Demokrat tersebut telah gagal dalam mengelola PT KA sehingga terjadi kecelakaan.

(Kompas/Star/Edi/5)

PASCA KECELAKAAN KERETA API DI PEMALANG

Evakuasi Selesai, Jalur Utara Lancar

SEMARANG (KR) - Kecelakaan kereta api (KA) antara KA Argo Angrek dengan KA Senja Utama di Desa Serang Kecamatan Petarukan Pemalang, Sabtu (2/10) membuat semua jajaran PT Kereta Api bekerja keras menangani tragedi yang menewaskan 36 penumpang tersebut. Dalam waktu yang relatif singkat, jalur dari arah Barat menuju Semarang mulai Minggu (3/10) sudah bisa dilalui dengan lancar.

Humas PT Kereta Api Daop IV Supio Haroyo mengungkapkan, pihaknya telah bekerja keras bersama instansi terkait melakukan penanganan korban dan pemulihan jalur kereta api. "Tak ada kerusakan perlintasan yang dapat mengganggu jalur kereta. Hanya saja gerbong yang berserak sebelum dievakuasi cukup mengganggu jalur kereta yang berakibat pada pe-

KA Daop VI Eko Budiyanito kepada KR, Sabtu (2/10). Termauk KA Joga Solo Semarang (Joglosemar) juga beroperasi seperti biasanya karena tidak melewati lintas Pemalang. Sedang kecelakaan antara KA Geyabara Ma-lam dan KA Bima di Purwo-sari juga tidak mempengaruhi jadwal kedatangan dan keberangkatan KA.

Sementara Panglima Kodam IV Diponegoro Mayjen TNI Langgeng Sulistyono mengungkapkan dua men-dalam atas tragedi kecelakaan kereta api yang menewaskan 36 penumpang termauk di dalamnya ada 5 prajurit TNI, dimana 2 di antaranya

adalah prajurit Kodam IV Diponegoro yakni Lettu Cpl Herti Wardianto anggota Pal-dam IV Diponegoro dan Serka Yohanes Dian Bayu anggota Kesdam IV Diponegoro.

Pangdam IV yang didan-pingi Kapendam IV Dipone-goro Letkol Inf Dra Zaenal M-MSI mengungkapkan ada 11 Prajurit TNI yang menjadi korban dalam kecelakaan tersebut.

Atas kejadian tersebut Panglima Kodam IV Dipone-goro memerintahkan jajaran kewilayahannya untuk me-bantu instansi terkait dalam melakukan evakuasi terha-dap korban tewas maupun luka.

(Cha/Ast)b

CODING SHEET ANALISIS TEKS BERITA

BERITA I

Judul : KA Logawa Terjun ke Jurang, 6 Tewas

KR Edisi : 30 Juni 2010, Halaman 1

ANALISIS SELEKSI

ANALISIS SELEKSI	
SKRIPTURAL	TEMATIS
Objek Wacana : Kecelakaan kereta api Logawa yang terjadi pada 29 Juni 2010 di Madiun, Jawa Timur. Pelibat Wacana : 1. Kereta Api Logawa : sebagai kereta yang mengalami kecelakaan. 2. Rahmat Bayu Rianto, Hariadi M. Noor, Sholeh, Kwatno, Ibnu Malik : yang menjadi korban dalam kecelakaan kereta api Logawa.	Jenis Wacana : 1. Wacana yang muncul dalam berita ini adalah telah terjadi sebuah kecelakaan kereta api Logawa yang terjun ke jurang, yang mengakibatkan enam orang tewas. Wacana ini bisa dilihat melalui pernyataan-pernyataan berikut : - Judul : KA Logawa Terjun ke Jurang, 6 Tewas. - Par. 1 : Kereta api Logawa jurusan Purwokerto-Jember, Selasa (29/6)

3. Kementerian Perhubungan : sebagai pihak yang menangani segala jenis transportasi. 4. Komite Nasional Keselamatan Transportasi : sebagai pihak yang melakukan investigasi tentang penyebab terjadinya kecelakaan. 5. PT. Kereta Api Indonesia : sebagai perusahaan yang menyelenggarakan transportasi kereta api.	sekitar pukul 14.30 anjlok dan terguling.... - Par. 2 : Musibah tersebut menyebabkan 6 penumpang tewas tergencet gerbong. Sementara puluhan penumpang lainnya mengalami luka...
Pelantun Wacana : 1. Edy (petugas kamar jenazah RSUD Panti Waluyo, Caruban) 2. Nur Amin (wakil kepala Daop VII)	Pernyataan diatas menunjukkan bahwa kecelakaan tersebut disebabkan karena kereta api Logawa mengalami anjlok (keluar dari rel) sehingga kereta tersebut terguling dan bahkan ada tiga gerbong yang masuk ke jurang. Akibat dari kecelakaan ini, enam orang tewas karena tergencet gerbong kereta api. Tidak hanya itu kecelakaan ini juga mengakibatkan puluhan penumpang mengalami luka-luka. Para korban langsung dilarikan ke Rumah Sakit Umum Daerah Caruban. - Par. 3 : Enam korban telah teridentifikasi semua.

	Mereka adalah : - Par. 4 : “Masih satu korban tewas yang masih dalam proses identifikasi karena tidak ditemukan kartu identitas di tubuh korban.” Identitas para korban diungkapkan oleh Edy, petugas kamar jenazah RSUD Caruban yang menjelaskan bahwa dari enam korban tewas akibat kecelakaan kereta api Logawa ini, ada satu korban yang belum teridentifikasi lantaran tidak ditemukannya kartu identitas dalam diri korban. 2. Wacana mengenai kecelakaan kereta api Logawa ini diikuti dengan wacana dilakukannya proses evakuasi untuk mengetahui penyebab kecelakaan kereta api. Evakuasi dilakukan di lokasi
--	---

	kecelakaan. Hal ini terlihat dalam paragraf : - Par. 5 : Terkait kecelakaan tersebut, Kementerian Perhubungan telah menerjunkan tim evakuasi keselamatan di lokasi tergulingnya kereta naas tersebut. Tim evakuasi keselamatan termasuk Direktorat Keselamatan dan Sarana Perkeretaapian sudah dikirim kesana. Pernyataan diatas menunjukkan bahwa sudah dilakukan evakuasi untuk mengetahui penyebab dari terjadinya kecelakaan kereta api tersebut. - Par. 5 : Sehingga sampai saat ini, belum diketahui penyebab persis insiden naas tersebut. - Par. 7 : Hingga kini, gerbong yang terguling
--	--

	masih berada di lokasi kejadian. Untuk evakuasi dibutuhkan alat berat yang didatangkan dari Solo, Jawa Tengah. Kalimat tersebut menunjukkan bahwa dari proses evakuasi yang dilakukan belum diketahui penyebab dari kecelakaan tersebut. Sementara untuk mengevakuasi gerbong yang terjun ke jurang tidak bisa segera dilakukan karena harus menggunakan alat khusus yang didatangkan dari Solo, Jawa Tengah dan lokasi kejadian berada di Madiun, Jawa Timur. 3. Wacana lain yang ada dalam artikel ini tentu saja adalah tindakan yang dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia sebagai bentuk pertanggungjawaban dari terjadinya kecelakaan kereta
--	---

	api ini. Tindakan yang dilakukan oleh PT KAI terlihat pada paragraf : - Par. 6 : Hingga Selasa malam, petugas PT Kereta Api Indonesia (KAI) Daerah Operasional (Daop) VII Madiun masih menyelidiki penyebab tergulingnya KA Logawa itu. Dari pernyataan itu, PT KAI terlihat sudah melakukan tindakan untuk mengetahui penyebab dari tergulingnya kereta api Logawa ini dengan melakukan proses penyelidikan, walaupun penyebabnya masih belum diketahui. - Par. 8 : “Itu sudah menjadi tanggung jawab PT KAI terhadap penumpang. Santunan asuransi berlaku bagi penumpang yang
--	---

	memiliki karcis atau tiket” Pendapat dari Nur Amin, Wakil Kepala Daop VII Madiun, menunjukkan bahwa PT KAI mau bertanggungjawab kepada para korban dengan memberikan santunan berupa asuransi. Namun santunan ini hanya berlaku bagi mereka yang memiliki karcis atau tiket.
Frame Seleksi : dari kecelakaan kereta api ini, PT Kereta Api Indonesia mau bertanggung jawab terhadap kecelakaan kereta api ini dengan melakukan tindakan evakuasi untuk menyelidiki penyebab kecelakaan serta memberikan pertanggung jawaban kepada para korban berupa santunan asuransi.	

ANALISIS SALIANSI

ANALISIS SALIANSI	
SINTAKSIS	RETORIS
Placement : Artikel ini berada di halaman depan Kedaulatan Rakyat edisi 30 Juni 2010. Secara keseluruhan, dari 9 paragraf, pembahasan mengenai PT Kereta Api	Metaphor: Penggunaan kata “terjun” pada judul menunjukkan bahwa ini merupakan kecelakaan tunggal. Penggunaan kata “telah menerjunkan”

Indonesia dibahas dalam 3 paragraf pada paragraf 6 sampai 8. Mulai dari judul sampai paragraf empat membahas mengenai kecelakaan kereta api Logawa yang anjlok di daerah Madiun, Jawa Timur yang mengakibatkan enam korban tewas dan puluhan korban lainnya luka-luka. Paragraf lima sampai tujuh berisi mengenai tindakan evakuasi kecelakaan dan proses penyelidikan yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia dan tim evakuasi keselamatan untuk mengetahui penyebab dari kecelakaan kereta api Logawa tersebut. Di paragraf delapan membahas mengenai tanggung jawab yang diberikan PT Kereta Api Indonesia	pada paragraf lima menunjukkan bahwa sudah dilakukan pemeriksaan mengenai kecelakaan yang terjadi, walaupun masih belum diketahui penyebab kecelakaan tersebut. Keywords : “KA Logawa Terjun ke Jurang, 6 Tewas” (judul) Inilah yang berusaha diangkat SKH Kedaulatan Rakyat dalam artikel ini. Depiction : “Sehingga sampai saat ini, belum diketahui penyebab peristiwa naas tersebut” (par. 5) Kalimat diatas menunjukkan bahwa dari proses penyelidikan yang dilakukan, belum bisa diketahui apa yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kereta api ini.
---	---

kepada korban kecelakaan kereta api berupa santunan asuransi. Sementara di paragraf sembilan membahas mengenai akibat lain yang ditimbulkan dari kecelakaan kereta api Logawa di Madiun.	Exemplaars : “Itu sudah menjadi tanggung jawab PT KAI terhadap penumpang. Santunan asuransi berlaku bagi penumpang yang memiliki karcis atau tiket.” (par. 9) Dari pernyataan diatas, diketahui bawah setiap ada jatuh korban dalam sebuah kecelakaan, PT KAI akan memberikan sebuah ganti rugi berupa santunan asuransi, hanya saja syarat untuk mendapat santunan dari PT KAI adalah harus memiliki tiket atau karcis kereta api yang resmi. Grafis : Penggunaan visual berupa foto di artikel ini menunjukkan bagaimana kondisi kecelakaan kereta api yang mengalami kecelakaan.
Frame Saliansi : Dari kecelakaan kereta api Logawa di Madiun, PT Kereta Api Indonesia akan memberikan santunan asuransi kepada korban sambil terus melakukan penyelidikan untuk mengetahui penyebab kecelakaan.	

BERITA II

Judul : Pasca Logawa Terguling, Kecepatan Dibatasi, Jalur KA Rute Selatan

Normal

Edisi : 1 Juli 2010

ANALISIS SELEKSI

ANALISIS SELEKSI	
SKRIP	TEMATIS
Objek Wacana : Penggunaan jalur kereta api rute selatan pasca kecelakaan kereta api Logawa. Pelibat Wacana : - PT Kereta Api Indonesia : sebagai perusahaan yang menyelenggarakan transportasi kereta api. - PT Jasa Raharja : sebagai perusahaan yang memberikan asuransi bagi korban kecelakaan - Ditjen Perkeretapihan dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi : sebagai kelompok	Jenis Wacana : 1. Wacana yang muncul dalam artikel ini adalah mengenai perkembangan terbaru mengenai kasus kecelakaan kereta api Logawa di Madiun pada tanggal 29 Juni 2010. Beberapa tindakan telah dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lainnya. Hal ini ditunjukkan pada : - Judul : Pasca Logawa Terguling, Kecepatan Dibatasi. - Sub Judul : Jalur KA Rute Selatan Normal.

yang melakukan investigasi terhadap kecelakaan ini. Pelantun Wacana : - Wartawan SKH Kedaulatan Rakyat Dalam wacana ini, wartawan menjadi penyampai informasi kepada masyarakat luas mengenai kasus kecelakaan okereta api. - Bambang Susantono (Wakil Menhub) Dalam wacana ini, Bambang bertindak sebagai wakil dari Menteri Perhubungan. Departemen Perhubungan sendiri adalah departemen yang mengatur dan mengelola manajemen dari segala transportasi yang ada di Indonesia, mulai dari transportasi pribadi hingga	Dari judul tersebut ditunjukkan bahwa jalur tempat terjadinya kecelakaan kereta api Logawa sudah bisa digunakan secara normal dan PT Kereta Api Indonesia sendiri mengambil beberapa tindakan. Hal ini dikemukakan oleh wartawan SKH Kedaulatan Rakyat yang dikutip langsung dari pernyataan Wakil Menteri Perhubungan, Bambang Susantono yang terdapat di paragraf dua. - Par. 2 : Namun karena proses evakuasi tiga gerbong yang terguling masih berlangsung, PT KA memerintahkan semua masinis rangkaian KA yang melintasi jalur itu untuk membatasi kecepatannya hingga maksimal 5 km/jam.
--	--

transportasi umum.	Dari pernyataan itu, dapat dilihat bahwa PT Kereta Api Indonesia memerintahkan untuk memberikan batasan kecepatan bagi kereta api yang hendak melintas di jalur kereta api rute selatan, yaitu maksimal 5 km/jam. Hal ini dilakukan karena masih ada proses evakuasi untuk pengangkatan gerbong kereta yang masih ada di lokasi kejadian. Pernyataan Bambang Susantono di paragraf tiga juga sebagai penegasan mengenai sub judul, yaitu mengenai kondisi jalur kecelakaan. - Par. 3 : “Bisa dipastikn jalur tersebut sudah kembali normal dan tidak ada lagi pengalihan perjalanan KA ke rute utara.” Dari pernyataan tersebut dapat dilihat bahwa saat terjadi kecelakaan kereta api Logawa, beberapa perjalanan kereta api yang melewati jalur yang sama dengan jalur kecelakaan terpaksa dialihkan ke
---------------------------	---

	jalur utara. 2. Dalam artikel ini juga berisi tentang perkembangan korban kecelakaan kereta api dan bentuk pertanggung jawaban PT Kereta Api Indonesia terhadap para korban kecelakaan kereta api Logawa. - Par. 4 : Diungkapkan, data terakhir yang diterima adalah 6 orang tewas, 84 orang luka-luka namun hingga saat ini yang tertinggal di RS Caruban untuk perawatan intensif tinggal 14 orang. Semua biaya perawatan, santunan, dan asuransi dari para korban kecelakaan itu ditanggung PT KA dan PT Jasa Raharja. Dari pernyataan tersebut ditunjukkan mengenai jumlah terakhir korban
--	---

	kecelakaan kereta api Logawa, yaitu sebanyak 6 orang tewas dan 84 orang luka-luka. Dari korban-korban tersebut, biaya perawatan serta asuransi akan ditanggung oleh PT Kereta Api Indonesia dan PT Jasa Raharja.
Frame Seleksi : PT Kereta Api dicitrakan sebagai perusahaan yang cepat tanggap dan bertanggung jawab.	

ANALISIS SALIANSI

ANALISIS SALIANSI	
SINTAKSIS	RETORIS
Artikel ini terdapat di koran Kedaulatan Rakyat edisi 1 Juli 2010, di halaman 8, dan terdiri dari lima paragraf. Placement : Paragraf I-III berisi tentang jalur kereta api rute selatan sudah bisa kembali digunakan seperti biasa. Paragraf IV berisi mengenai data korban serta tindakan yang dilakukan	Metaphors : Penggunaan kata “normal” pada bagian sub judul berita menunjukkan bahwa jalur terjadinya kecelakaan kereta telah kembali seperti semula, tidak ada gangguan. Penggunaan kata “kecepatan dibatasi” pada judul berita menunjukkan bahwa salah satu tindakan yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia adalah

oleh PT Kereta Api Indonesia terhadap para korban. Sementara paragraf terakhir berisi tentang hasil penyelidikan penyebab terjadinya kecelakaan.	memerintahkan masinis kereta api yang melalui jalur tempat terjadinya kecelakaan untuk memperlambat kecepatannya menjadi 5 km/jam agar proses evakuasi berjalan lancar. Penggunaan kata “ditanggung” pada paragraf empat menunjukkan bahwa PT Kereta Api Indonesia akan bertanggung jawab kepada para korban kecelakaan berupa biaya pengobatan dan asuransi. Keyword : “Jalur KA Rute Selatan Normal” (sub judul). Penggunaan kata “normal” menunjukkan bahwa jalur kereta api tempat terjadinya kecelakaan telah kembali seperti semula. Ini yang berusaha diangkat dalam artikel ini. Depiction : “Namun karena proses evakuasi tiga
---	---

	gerbong yang terguling masih berlangsung, PT KA memerintahkan semua masinis rangkaian KA yang melintasi jalur itu untuk membatasi kecepatannya hingga maksimal 5 km/jam.” (par. 2) Dari pernyataan diatas menunjukkan bahwa proses evakuasi sudah dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia, sehingga jalur di lokasi kecelakaan sudah bisa kembali dilewati dan untuk memperlancar proses evakuasi, maka kereta api yang melewati jalur tersebut harus memperlambat kecepatannya menjadi 5 km/jam. Exemplaars : “Sebelumnya, jalur tersebut tertutup sejak Selasa (29/6) pukul 14.10 pasca tergulingnya KA Logawa” (par. 1) Dari pernyataan diatas, ditunjukkan bahwa sebelum dilakukan evakuasi, jalur lokasi kejadian kecelakaan ditutup
--	--

	karena adanya kecelakaan kereta api Logawa.
Frame Saliansi : Proses evakuasi kecelakaan kereta api Logawa telah menunjukkan hasil yaitu jalur kereta apinya sudah bisa dilalui kembali secara normal.	



BERITA III

Judul : Tragedi Sabtu Dinihari, KA Argo Anggrek Seruduk KA Senja Utama –
36 Tewas, Puluhan Luka Berat

Edisi : 3 Oktober 2010

ANALISIS SELEKSI

ANALISIS SELEKSI	
SKRIPTURAL	TEMATIS
Objek Wacana : Kecelakaan kereta api antara kereta api Argo Anggrek dengan kereta api Senja Utama, yang terjadi pada 2 Oktober 2010 di Petarukan, Pemalang. Pelibat Wacana : 1. Kereta Api Argo Anggrek : sebagai kereta yang menabrak. 2. Kereta Api Senja Utama : sebagai kereta yang ditabrak. 3. Polres Pemalang, Koramil, Kodim, serta Satuan Brimob Pekalongan, SAR dan PMI : sebagai tim yang memberikan	Jenis wacana : 1. Wacana yang diangkat dalam artikel ini adalah mengenai tragedi kecelakaan kereta api Argo Anggrek dengan kereta api Senja Utama. Hal ini terlihat pada : - Judul : Tragedi Sabtu Dinihari, KA Argo Anggrek Seruduk KA Senja Utama. - Sub judul : 36 Tewas, Puluhan Luka Berat. - Par. 1 : Kereta api eksekutif Argo Anggrek menabrak bagian belakang KA bisnis

pertolongan kepada para korban kecelakaan. 4. RS Ashari dan RS Santa Maria : sebagai rumah sakit yang dijadikan sebagai tempat perawatan korban. 5. PT Kereta Api Indonesia : sebagai perusahaan yang menyelenggarakan transportasi kereta api. Pelantun Wacana : 1. dr. Umarsono (Direktur RSUD Ashari Pemalang) 2. Ignatius Johan (Direktur PT. KAI) 3. Irjen Pol Edward Arintonang (Kapolda Jawa Tengah)	Senja Utama yang sedang berhenti di sekitar 100 meter sebelah barat Stasiun Petarukan. Dari pernyataan diatas menunjukkan bahwa kecelakaan kereta api ini merupakan sebuah tabrakan antara kereta api Argo Anggrek dengan kereta api Senja Utama. Kecelakaan itu sendiri terjadi akibat kereta api Argo Anggrek yang menabrak bagian belakang kereta api Senja Utama. Akibat dari kecelakaan itu, beberapa gerbong mengalami kerusakan dan sejumlah orang menjadi korban dari kecelakaan ini. - Par. 1 : Akibat benturan keras, gerbong 9 KA Senja Utama hancur tak berujud, gerbong 6 terbalik dan keluar dari rel. Korban tewas semuanya 36 orang. Dari pernyataan tadi, bisa dikatakan
--	---

	bahwa kecelakaan kereta api ini cukup parah, karena akibat yang ditimbulkan dari kecelakaan ini juga besar. 2. Dalam artikel ini juga dibahas mengenai kronologis kecelakaan kereta api Argo Anggrek dengan kereta api Senja Utama. Hal ini dapat dilihat pada : - Par. 8 : Menurut data dari stasiun Petarukan, tabrakan kereta api di lintasan 3 itu terjadi sekitar 500 meter sebelah barat Stasiun Petarukan Kabupaten Pematang Jaya. Dari pernyataan diatas, lokasi kecelakaan masih berada di sekitar stasiun kereta api Petarukan, Pematang Jaya. Saat itu, kereta api Argo Anggrek menabrak kereta api Senja Utama. Hal ini ditunjukkan pada : - Par. 8 : KA Argo Anggrek jurusan Jakarta – Surabaya
--	---

	dengan tujuh gerbong mengangkut 336 penumpang menabrak gerbong KA Senja Utama jurusan Jakarta – Semarang dengan sembilan gerbong mengangkut 663 penumpang. Dari pernyataan diatas, bisa dikatakan bahwa kereta api Argo Anggrek lah yang menabrak kereta api Senja Utama, dan menyebabkan kerusakan kereta api dan menimbulkan korban jiwa. - Par. 8 : Korban yang paling banyak terdapat pada gerbong 9, karena tertabrak secara langsung hingga hancur. Sedangkan gerbong 8 terguling. Pernyataan diatas menunjukkan bahwa kecelakaan ini menimbulkan kerusakan setidaknya pada dua gerbong kereta api Senja Utama.
--	--

	3. Artikel ini juga membahas mengenai tindakan yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia terkait dengan kecelakaan kereta api ini. - Par. 9 : Direktur Utama PT KAI, Ignatius Johan mengakui, hingga Sabtu petang kemarin, pihaknya masih terus menghimpun data dan keterangan saksi-saksi. Dari tulisan diatas, ditunjukkan bahwa PT Kereta Api Indonesia telah mengambil tindakan yaitu dengan melakukan penyelidikan mengenai penyebab kecelakaan kereta api ini. Hasil penyelidikan sementara menunjukkan bahwa kecelakaan kereta api ini disebabkan oleh <i>human error</i>. - Par. 10 : Kapolda Jateng Irjen Pol Edward Aritonang mengatakan, musibah KA di
--	--

	Pemalang dan Solo disebabkan oleh <i>human error</i> .
Frame Seleksi : Kecelakaan kereta api ini tergolong kecelakaan yang besar karena merenggut banyak korban dan PT Kereta Api Indonesia bertindak cepat dengan melakukan penyelidikan mengenai penyebab kecelakaan.	

ANALISIS SALIANSI

ANALISIS SALIANSI	
SINTAKSIS	RETORIS
Placement : Dari artikel ini, yang membahas mengenai PT Kereta Api Indonesia hanya di paragraf sembilan. Selebihnya, artikel berisi sepuluh paragraf ini lebih banyak menjelaskan mengenai kejadian kecelakaan kereta api itu sendiri. Dari paragraf satu sampai tiga membahas mengenai kronologis kecelakaan antara kereta api Argo Anggrek dengan kereta api Senja Utama.	Metaphors : Penggunaan kata “seruduk” pada judul menunjukkan bahwa kereta api Argo Anggrek-lah yang menabrak kereta api Senja Utama. Pada paragraf satu ada frase “tidak berwujud lagi” menunjukkan bahwa efek yang ditimbulkan dari kecelakaan ini mengakibatkan kerusakan yang parah pada kereta yang ditabrak. Pada paragraf terakhir, ada kata

Paragraf empat sampai delapan membahas mengenai proses evakuasi terhadap para korban kecelakaan dan kereta api yang bertabrakan. Tanggapan dari PT KAI hanya ada di satu paragraf yaitu di paragraf sembilan. Sementara paragraf penutup, berisi tentang kesimpulan sementara mengenai penyebab kecelakaan.	“human error”, hal ini menunjukkan bahwa penyebab kecelakaan bukan karena masalah alat ataupun mesin melainkan karena manusia. Depiction : “Evakuasi para korban mengalami kesulitan, karena banyak terjepit. Untuk evakuasi gerbong yang terguling menggunakan alat berat dari Tegal.” (par. 6) Dari pernyataan diatas, ditunjukkan bahwa saat ini sudah ada proses evakuasi untuk para korban, namun untuk evakuasi gerbong belum bisa dilakukan karena menggunakan alat khusus. Keyword : “Tragedi Sabtu Dinihari, KA Argo Anggrek Seruduk KA Senja Utama” (judul)
--	--

	Penggunaan kata “seruduk” menunjukkan bahwa kecelakaan ini disebabkan oleh kereta api Argo Anggrek yang menabrak kereta api Senja Utama. Visual : Artikel ini juga dilengkapi dengan visual berupa foto gerbong yang rusak serta grafis yang menggambarkan kronologis kecelakaan.
Frame Saliansi : Kecelakaan kereta api ini bisa dikatakan sebagai kecelakaan yang parah, namun PT Kereta Api Indonesia cukup sigap dengan segera melakukan evakuasi.	

BERITA IV

Judul : Indikasi Awal Langgar Sinyal, Serifikat Masinis Dibekukan

Edisi : 5 Oktober 2010

ANALISIS SELEKSI

ANALISIS SELEKSI	
SKRIPTURAL	TEMATIS
Objek Wacana : Keputusan mengenai hukuman dan pihak yang bertanggung jawab pada kecelakaan kereta api di Petarukan. Pelibat Wacana : 1. <u>Kementerian Perhubungan</u> Dalam wacana ini, pihak Kemenhub merupakan pihak yang berhak untuk mengeluarkan serta membekukan ijin sertifikat masinis. 2. <u>Polres Pemalang dan Penyidik pegawai Negeri Sipil Kementerian Perhubungan</u> Dalam wacana ini, keterlibatan mereka adalah sebagai pihak yang	Jenis Wacana : 1. Dalam artikel ini, wacana yang diangkat adalah mengenai hukuman bagi masinis yang dinilai bersalah atas kecelakaan kereta api Argo Anggrek dengan Senja Utama. Hal ini ditunjukkan pada : - Judul : Indikasi Awal Langgar Sinyal, Sertifikat Masinis Dibekukan. Dari judul tersebut bisa dilihat bahwa masinis kereta api Argo Anggrek diberi hukuman, yaitu pembekuan sertifikat masinis karena dinilai telah melanggar sinyal yang diberikan. Pembekuan

melakukan pemeriksaan terhadap kasus kecelakaan kereta api di Petarukan. 3. <u>PT. Kereta api Indonesia</u> Keterlibatan PT. KAI dalam wacana ini adalah karena mereka adalah perusahaan yang menyediakan jasa transportasi kereta api. 4. <u>M. Kholik Rusdianto</u> Dalam wacana ini, Kholik Rusdianto adalah masinis dari kereta api Argo Bromo Anggrek. 5. <u>H. Jiono</u> Dalam wacana ini, Jiono adalah asisten masinis dari kereta api Argo Bromo Anggrek. 6. <u>Wartawan</u> Peran wartawan dalam wacana ini adalah sebagai penyampai informasi kepada masyarakat mengenai peristiwa kecelakaan kereta api di Petarukan. Serta pernyataannya dalam memaparkan siapa saja pihak yang terlibat di dalamnya.	untuk sertifikat masinis ini dilakukan oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Hal ini terlihat pada : - Par. 1 : Kementerian Perhubungan (Kemenhub) resmi membekukan sertifikat kecakapan masinis dan asisten masinis kereta api (KA) Argo Anggrek yang menabrak KA Senja Utama di Stasiun Petarukan Pemalang. Dari pernyataan diatas, ditunjukkan bahwa ada dua sertifikat masinis yang dibekukan yaitu milik masinis dan asisten masinis dari kereta api Argo Anggrek. Hal ini ditegaskan oleh pernyataan dari Dirjen Perkeretaapian, Tundjung Inderawan, di paragraf kedua. - Par. 2 : “Sertifikat kecakapan dibekukan.” Alasan dibekukannya sertifikat tersebut pun dinyatakan pada :
--	--

Pelantun Wacana :

1. Tundjung Inderawan

Dalam wacana ini, pelantun merupakan Dirjen Perkeretaapian, jadi pendapatnya cukup relevan dalam kasus ini.

2. Tugiman

Dalam wacana ini, pelantun merupakan kuasa hukum serta juru bicara dari M. Kholik Rusdianto (masinis kereta api Argo Bromo Anggrek).

3. Jogo Margono

Pelantun merupakan Direktur Umum dan Personalia PT. Kereta Api Indonesia, jadi pendapatnya relevan karena pelantun berasal dari institusi yang bertanggung jawab mengenai transportasi kereta api.

- **Par. 1** : Indikasi awal dari pemeriksaan Polres Pemalang dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Kemhub, masinis mengabaikan sinyal peringatan.

Jadi, setelah dilakukan penyelidikan, alasan dibekukannya sertifikat masinis dan asisten masinis dari kereta api Argo Anggrek karena mereka dianggap telah mengabaikan sinyal peringatan yang sudah diberikan. Sehingga kecelakaan pun tidak terelakkan.

2. Artikel ini juga membahas mengenai pertanggung jawaban yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia terhadap para korbannya. Hal ini dinyatakan pada :

- **Par. 10** : PT Kereta Api (KA) sendiri akan bertanggung jawab terhadap

	korban kecelakaan KA Senja Utama yang ditabrak Argo Anggrek di Stasiun Petarukan Pemalang. Dari pernyataan tersebut, dapat dilihat bahwa PT Kereta Api Indonesia mau memberikan pertanggung jawaban kepada mereka yang menjadi korban kecelakaan kereta api.
Frame Seleksi : Masinis dan asisten masinis kereta api Argo Anggrek dibekukan sertifikat masinisnya karena dinilai mereka lah yang menyebabkan kecelakaan kereta api itu dan PT Kereta Api Indonesia dicitrakan positif karena mau bertanggung jawab terhadap para korban.	

ANALISIS SALIANSI

ANALISIS SALIANSI	
SINTAKSIS	RETORIS
Placement : Artikel ini berisi sepuluh paragraf yang sembilan diantaranya membahas mengenai hukuman yang diberikan kepada masinis dan asisten masinis kereta api Argo Anggrek yang berupa	Metaphors : Penggunaan kata “dibekukan” dan “membekukan” menunjukkan bahwa surat ijin yang telah dikeluarkan sebelumnya untuk mengendarai kereta api tidak dapat lagi digunakan oleh

dibekukannya sertifikat masinis yang mereka miliki. Hal ini dibahas pada paragraf 1 sampai 9. Sementara pembahasan mengenai PT Kereta Api Indonesia yang akan bertanggung jawab kepada korban kecelakaan kereta api hanya terdapat di satu paragraf, yaitu paragraf 10, sekaligus sebagai paragraf penutup dari artikel ini.	masinis atau dengan kata lain sertifikat mereka telah dinonaktifkan. Penggunaan kata “memperingatkan” pada paragraf 8, menunjukkan bahwa sudah ada usaha untuk menghindari terjadinya kecelakaan tersebut. Penggunaan kata “bertanggung jawab” pada paragraf 10, menunjukkan bahwa PT Kereta Api Indonesia mau bertanggung jawab kepada para korban kecelakaan kereta api ini. Keyword : Sertifikat Masinis Dibekukan (sub judul) Dari kata “dibekukan” dapat dilihat bahwa tindakan yang dilakukan terhadap masinis yang dinilai telah melakukan kesalahan adalah menonaktifkan sertifikat masinis yang telah mereka miliki sebelumnya. Depiction :
--	---

	“Dari hasil pemeriksaan sementara, semua sistem persinyalan di sekitar lokasi kejadian berjalan dengan baik. Namun faktanya, KA Argo Anggrek tetap melaju di jalur KA Senja Utama yang sedang berhenti dan menabrak gerbong bagian belakangnya.” (par. 3) Dari pernyataan diatas, dapat dilihat bahwa kecelakaan kereta api ini bukan disebabkan karena sistem persinyalan yang kurang baik, namun karena kereta api Argo Anggrek tetap melaju di jalur yang sedang diisi oleh kereta api Senja Utama, sehingga kecelakaan pun tidak dapat terelakan. Exemplaars : “Masinis itu kerjanya 8 jam sesuai UU Ketenagakerjaan.” (par. 4) Dari pernyataan tersebut, dapat dilihat bahwa sudah ada undang-undang yang mengatur mengenai jam kerja untuk seorang masinis, yaitu selama 8 jam.
--	---

Frame Saliansi : Masinis kereta api Argo Anggrek dinyatakan sebagai pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kereta api ini sehingga sertifikat yang dimiliki harus dinonaktifkan. Sementara PT Kereta Api Indonesia mau bertanggung jawab pada korban.



BERITA V

Judul : Kecelakaan KA, Ketua DPR Minta Menhub Tak Disalahkan – Presiden

Desak Ada Sanksi Tegas

Edisi : 5 Oktober 2010

ANALISIS SELEKSI

ANALISIS SELEKSI	
SKRIP	TEMATIS
Objek Wacana : Presiden SBY mendesak agar petugas transportasi yang lalai sehingga berakibat kecelakaan yang merenggut korban jiwa harus diberi sanksi yang tegas. Pelibat Wacana : - Menteri Perhubungan Dalam wacana ini, menteri perhubungan sebagai yang mengatur dan mengelola manajemen dari segala transportasi yang ada di Indonesia, mulai dari	Jenis Wacana : 1. Artikel ini membahas mengenai pendapat presiden SBY yang memerintahkan agar memberikan sanksi tegas kepada pihak-pihak yang bersalah dalam kasus kecelakaan kereta api Argo Anggrek dan kereta api Senja Utama. Hal ini dapat dilihat pada : - Sub judul : Presiden Desak Ada Sanksi Tegas. - Lead : Presiden Susilo Bambang Yudhoyono minta agar petugas transportasi

transportasi pribadi hingga transportasi umum. - Petugas transportasi yang lalai Dalam wacana ini, petugas ini adalah pihak yang disalahkan terhadap terjadinya kecelakaan kereta api di Petarukan. - PT. Kereta Api Indonesia Dalam wacana ini, PT KAI sebagai pihak yang perlu bertanggung jawab atas terpilihnya petugas (masinis) yang bertugas. Pelantun Wacana : - Presiden SBY Dalam wacana ini, presiden sebagai menyampaikan pendapatnya dalam Sidang Kabinet Paripurna, dimana dia bertindak sebagai pemimpin sidang dan tentu saja pemimpin pemerintahan di Indonesia.	yang lalai sehingga berakibat kecelakaan yang merenggut korban jiwa harus diberi sanksi yang tegas. Dari pernyataan diatas, dapat dilihat bahwa kecelakaan ini sampai menyita perhatian dari presiden SBY hingga beliau memberikan sebuah pernyataan khusus mengenai kecelakaan tersebut. Menurutnya, siapapun pihak yang bersalah harus diberikan sanksi tegas. Hal ini ditekankan oleh pernyataan beliau : - Par. 1 : “Berikan sanksi dan jangan ragu-ragu” Dari pernyataan tersebut, dapat dilihat bahwa SBY telah memerintahkan untuk memberikan sanksi kepada petugas yang melakukan kelalaian hingga mengakibatkan kecelakaan kereta api di Pemalang. SBY juga memerintahkan agar dilakukan pemeriksaan mengenai
---	--

- Ketua DPR (Marzuki Ali), Menteri Perhubungan (Freddy Numberi), dan Anggota Komisi V DPR (Saleh Husin) Dalam wacana ini, mereka hanya sebagai narasumber untuk dimintai pendapatnya tentang kecelakaan kereta api di Petarukan	layanan transportasi tersebut. Hal tersebut dapat dilihat pada : - Par. 2 : “Pastikan bahwa semua layanan transportasi itu bisa dilaksanakan dengan baik. Bahkan bila perlu, menteri harus turun langsung ke lapangan memastikan semua sistem berjalan semestinya.” Disamping pernyataannya mengenai pemeriksaan layanan, wartawan SKH Kedaulatan Rakyat juga mengutip langsung dari pernyataan presiden SBY yang menyatakan bahwa pengelolaan manajemen serta pengawasan perlu juga untuk dilakukan. Hal ini terdapat pada : - Par. 3 : Khusus kepada menteri terkait transportasi umum, Presiden mengingatkan untuk mengelola manajemen dan melakukan pengawasan.
--	---

	2. Selain mengenai pernyataan presiden SBY, artikel ini juga memuat pendapat dari beberapa orang mengenai kasus kecelakaan kereta api Argo Anggrek dan Senja Utama. Ada pendapat dari Menteri Perhubungan, Freddy Numberi yang memberikan pendapatnya dan dimuat di : - Par. 4 : Sementara itu, Menhub Freddy Numberi menyatakan, Kemenhub mengusulkan agar PT KA merekrut masinis baru untuk mencegah terjadinya kecelakaan kereta akibat masinis mengantuk. Melalui rekrutmen masinis baru, diharapkan jumlah jam kerja masinis 3 atau 4 jam. Dari pendapat diatas, dapat dilihat
--	---

	bahwa secara tersirat, Freddy Numberi menyebut bahwa jam kerja masinis saat ini dirasa cukup berat, dan perlu diadakan penambahan masinis agar jam kerjanya tidak lagi banyak. Selain Freddy Numberi, ketua DPR Marzuki Alie juga memberikan pendapatnya mengenai kecelakaan kereta api ini. Hal ini terlihat pada : - Par. 6 : “Siapa yang salah mari kita lihat saja perjalanannya. Yang jelas kalau menyangkut PT KA yang salah, tidak bisa diangkat ke atas (menteri) dong.” Dari pernyataan Marzuki Alie, dapat dilihat bahwa dari kecelakaan ini, jika yang salah adalah PT Kereta Api Indonesia, maka tidak bisa menyalahkan pihak lain, apalagi menyalahkan menteri, melainkan salahkan langsung PT Kereta Api
--	--

	Indonesia. Selain itu ada juga pendapat dari Saleh Husin, anggota Komisi V DPR. Pendapatnya adalah : - Par. 8 : Anggota Komisi V Saleh Husin menegaskan bahwa Freddy harus mundur. Alasannya, anggota Dewan Pembina Partai Demokrat tersebut telah gagal dalam pengelolaan PT KA sehingga terjadi kecelakaan. Pendapat dari Saleh Husin ini bertolak belakang dengan pendapat Marzuki Alie. Ia mendesak Freddy Numberi mundur dari jabatannya sebagai Menteri Perhubungan karena dinilai telah gagal dalam pengelolaan PT Kereta Api Indonesia.
	Frame Seleksi : Kasus kecelakaan ini merupakan kasus yang menyita perhatian banyak pihak termasuk presiden SBY. Dan PT Kereta Api Indonesia dinilai perlu untuk menambah jumlah masinis.

ANALISIS SALIANSI

ANALISIS SALIANSI	
SINTAKSIS	RETORIS
Placement : Dari judul berita, dapat dilihat bahwa dalam artikel ini ada 2 topik yang dibahas. Judul besar : “Kecelakaan KA, Ketua DPR Minta Menhub Tak Disalahkan” dengan sub judul : “Presiden Desak Ada Sanksi Tegas.” Namun judul “Presiden Desak Ada Sanksi Tegas” (yang merupakan judul kedua), dicetak dengan ukuran huruf lebih besar daripada judul yang pertama. Hal ini mengesankan pernyataan presiden lebih penting daripada pernyataan ketua DPR. Lead berita ini hanya berisi mengenai permintaan presiden SBY agar petugas yang lalai diberikan sanksi. Isi dari lead ini kemudian dijelaskan lebih lanjut pada paragraf-paragraf awal dari artikel	Artikel ini tidak disertai dengan visual atau gambar pendukung. Metaphors : Penggunaan kata “Desak” dalam judul menekankan bahwa kasus kecelakaan ini adalah kasus yang penting dan perlu segera ditindaklanjuti. Penggunaan kata “menegaskan” (paragraf 8), mengesankan bahwa Menteri Perhubungan Freddy Numberi adalah pihak yang harus bertanggung jawab atas kejadian kecelakaan ini dan bentuk tanggungjawab yang diinginkan adalah menhub mundur dari jabatannya. Exemplaars : SBY mengingatkan para menteri terkait untuk selalu mengecek kesiapan untuk

tersebut. Dari bagian isi artikel, sub judul tersebut justru dibahas di paragraf-paragraf awal (paragraf 1 sampai paragraf 3), sementara judul utama dibahas mulai paragraf 4 sampai paragraf 8. Di bagian akhir artikel (paragraf terakhir), bukan merupakan kesimpulan ataupun konklusi dari kasus kecelakaan kereta api ini, melainkan masih berisi mengenai pendapat dari pihak komisi V DPR.	pelayanan transportasi sekaligus melakukan investigasi bila terjadi kecelakaan. (Par. 2) Dari pernyataan ini SBY mengingatkan kembali kepada para menteri, terutama menteri yang terkait pada kecelakaan kereta api ini untuk selalu mengawasi dan melakukan pengecekan terhadap sarana dan prasarana yang akan melayani publik. Keywords : “Presiden Desak Ada Sanksi Tegas” (sub judul) Dari kata “desak”, hal ini menunjukkan bahwa sanksi tegas sangat perlu diberikan kepada pihak yang dinyatakan bertanggung jawab kepada kecelakaan kereta api ini.
Frame Saliansi : Kasus ini merupakan kasus yang penting karena presiden sampai memberikan pernyataan dan mendesak diberikan sanksi tegas kepada pihak yang bersalah.	

BERITA VI

Judul : Pasca Kecelakaan Kereta Api Di Pemalang – Evakuasi Selesai, Jalur

Utara Lancar

Edisi : 4 Oktober 2010

ANALISIS SELEKSI

ANALISIS SELEKSI	
SKRIPTURAL	TEMATIS
Objek Wacana : Pasca dilakukannya evakuasi terhadap kecelakaan kereta api di Pemalang. Pelibat Wacana : 1. Humas PT Kereta Api Daop IV : dalam wacana ini bertindak sebagai pihak yang bertanggung jawab terhadap hal-hal yang terjadi pada kereta api yang melalui jalur Daop IV. 2. Daop VI : dalam wacana ini bertindak lokasi terdekat dengan tempat kejadian perkara. 3. Kodam IV Diponegoro : dalam	Jenis Wacana : 1. Dalam artikel ini membahas mengenai tindakan pasca kecelakaan kereta api, yaitu telah selesainya proses evakuasi yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia terhadap kecelakaan kereta api Argo Anggrek dengan kereta api Senja Utama beserta efek dari dilakukannya proses evakuasi ini. Hal ini ditunjukkan pada : - Judul : Pasca Kecelakaan Kereta Api di Pemalang. - Sub Judul : Evakuasi

wacana ini bertindak sebagai pihak yang beberapa anggotanya menjadi korban dari kecelakaan kereta api di Pemalang. 4. PT Kereta Api Indonesia : dalam wacana ini bertindak sebagai pihak yang menyelenggarakan layanan transportasi kereta api. Pelantun wacana : 1. Wartawan 2. Sapto Hartoyo (Humas PT. KAI Daop IV) 3. Eko Budiyanto (Humas PT KAI Daop VI) 4. Panglima Kodam IV Diponegoro Mayjen TNI, Langgeng Sulistyono.	Selesai, Jalur Utara Lancar. - Lead : Kecelakaan kereta api Argo Anggrek dengan kereta api Senja Utama membuat semua jajaran PT Kereta Api bekerja keras menangani tragedi tersebut. Dalam waktu yang relatif singkat, jalur dari arah Barat menuju Semarang sudah bisa dilalui dengan lancar. Dari pernyataan diatas, dapat dilihat bahwa saat ini kondisi jalur tempat terjadinya kecelakaan kereta api sudah kembali dapat digunakan secara normal. Hal ini juga diperkuat oleh pernyataan dari Humas PT Kereta Api Daop IV, Sapto Hartoyo : - Par. 1 : “Tak ada kerusakan perlintasan yang dapat mengganggu jalur kereta. Hanya saja gerbong yang berserakan sebelum
--	--

	dievakuasi cukup mengganggu jalur kereta yang berakibat pada penundaan dan keterlambatan kereta. Dari pernyataan tersebut, dapat dilihat bahwa tidak ada lintasan kereta yang rusak sehingga jalur tersebut masih bisa dilewati, hanya saja masih ada gangguan berupa gerbong-gerbong kereta api yang berserakan yang belum dievakuasi. Sehingga berefek pada keterlambatan kereta api. Keterlambatan kereta api terjadi pada kereata api Harina dari Bandung ke Semarang. Hal ini diungkapkan oleh Kepala Stasiun Tawang, Widodo yang sudah dikutip oleh wartawan SKH Kedaualatan Rakyat sebagai berikut : - Par. 2 : Kepala stasiun Tawang Widodo mengungkapkan, keterlambatan kedatangan
--	--

	terjadi pada KA Harina dari Bandung ke Semarang. Kecelakaan kereta api di Pemalang tersebut rupanya tidak berpengaruh kepada kereta api yang berangkat dari Yogyakarta. Hal ini dikemukakan oleh Kepala Humas PT KA Daop VI Eko Budiyanto sebagai berikut : - Par. 4 : “Untuk wilayah Daop VI tidak ada pengaruhnya. Semua perjalanan KA lancar dan tidak ada keterlambatan. 2. Selain mengenai proses evakuasi beserta dengan efek yang ditimbulkan, artikel ini juga membahas mengenai Kodam IV Diponegoro yang menyatakan duka mendalam terhadap tragedi ini yang juga dua anggotanya menjadi korban kecelakaan kereta api di Pemalang tanggal 2
--	---

	Oktober 2010. Hal ini dikutip langsung oleh wartawan SKH Kedaulatan Rakyat dari pernyataan Panglima Kodam IV Diponegoro Mayjen TNI Langgeng Sulistyono. - Par. 5 : Sementara Panglima Kodim IV Diponegoro Mayjen TNI Langgeng Sulistyono mengungkapkan duka mendalam atas tragedi kecelakaan kereta api yang menewaskan 36 penumpang termasuk didalamnya ada 5 prajurit TNI, dimana 2 diantaranya adalah prajurit Kodam IV Diponegoro. Selain menyatakan duka yang mendalam, Panglima Kodim IV Diponegoro juga menyatakan akan membantu instansi terkait untuk melakukan evakuasi. Hal ini dikutip oleh wartawan SKH Kedaulatan Rakyat
--	--

	dari pernyataan Panglima Kodim IV Diponegoro. - Par. 7 : Atas kejadian tersebut Panglima Kodim IV Diponegoro memerintahkan jajaran kewilayahannya untuk membantu instansi terkait dalam melakukan evakuasi terhadap para korban tewas maupun luka.
Frame Seleksi : PT Kereta Api dicitrakan sebagai perusahaan yang cepat tanggap karena dalam waktu singkat bisa mengembalikan kondisi jalur kereta api seperti semula.	

ANALISIS SALIANSI

ANALISIS SALIANSI	
SINTAKSIS	RETORIS
Artikel ini terdapat di Kedaulatan Rakyat edisi 4 Oktober 2010. Placement : Artikel ini terdiri dari judul dan sub judul yang menerangkan tentang apa	Metaphors : Penggunaan kata “lancar” pada judul, menunjukkan bahwa jalur yang menjadi lokasi kecelakaan kereta api di Pemalang sudah kembali dilewati tanpa ada hambatan.

yang dilakukan pasca kecelakaan di Pemalang. Dalam lead dijelaskan mengenai bagaimana tindakan PT. Kereta Api Indonesia pasca terjadinya kecelakaan. Paragraf I membahas mengenai proses evakuasi korban dan pemulihan jalur kereta api. Paragraf II sampai IV membahas bahwa kecelakaan kereta api di Pemalang tidak banyak berpengaruh terhadap perjalanan kereta api yang lain. Paragraf V sampai VII sudah tidak lagi membahas mengenai proses evakuasi korban dan perbaikan kereta api, melainkan mengenai penyampaian rasa duka dari Kodim IV Diponegoro yang beberapa anggotanya menjadi korban di kecelakaan kereta api.	Penggunaan kata “bekerja keras” pada lead, menunjukkan bahwa PT Kereta Api serius dalam usaha memperbaiki keadaan pasca kecelakaan. Exemplaars : Kecelakaan di Pemalang, tidak mempengaruhi jadwal keberangkatan dan kedatangan KA di stasiun Lempuyangan dan Stasiun Tugu Yogya. Sebab memang tidak ada KA dari wilayah Daop VI yang melintas di lokasi tabrakan maut tersebut. (par. 3) Dari pernyataan itu, dapat dilihat bahwa walaupun lokasinya tergolong dekat, namun kecelakaan kereta api tersebut tidak mengakibatkan kereta api yang berangkat dari Yogyakarta mengalami gangguan, karena kereta api tersebut tidak melalui jalur terjadinya kecelakaan.
---	---

	Depiction : “Tak ada kerusakan perlintasan yang dapat mengganggu jalur kereta. Hanya saja gerbong yang berserakan belum dievakuasi cukup mengganggu jalur kereta yang berakibat pada penundaan dan keterlambatan kereta.” (par. 1) Dari pernyataan tersebut, dapat dilihat bahwa walaupun proses evakuasi sudah selesai dan jalur kereta sudah bisa kembali digunakan, namun masih ada gerbong kereta api yang belum selesai dievakuasi dan itu cukup mengganggu jalur kereta. Keywords : “Evakuasi Selesai, Jalur Utara Lancar” (sub judul) Dari kalimat tersebut, dapat dilihat bahwa PT Kereta Api Indonesia telah menyelesaikan proses evakuasinya sehingga jalur yang menjadi lokasi kecelakaan kereta api bisa kembali
--	--

	dilalui.
Frame Saliansi : PT Kereta Api Indonesia mampu menyelesaikan proses evakuasi dalam waktu yang singkat sehingga jalur kecelakaan bisa berjalan dengan lancar.	



TRANSKRIP WAWANCARA

WAWANCARA I

Narasumber : Hudono
Jabatan : Redaktur Pelaksana SKH Kedaulatan Rakyat
Lokasi Wawancara : kantor Kedaulatan Rakyat di Jl. Mangkubumi
Tanggal Wawancara : 5 Juli 2011

Peneliti	Untuk KR Sendiri menentukan wartawan untuk diterjunkan ke lokasi kecelakaan kereta api ini seperti apa? Apakah ada wartawan yang sudah spesialisasi kecelakaan kereta api? Seperti contohnya Mbak Dwi kan katanya sering meliput dengan PT KAI?
Hudono	Kalau itu ada peristiwa kecelakaan, itu kan sesuatu yang tidak terduga, wartawan harus cepat lari. Untuk sampe ke TKP maka untuk kondisi seperti itu, semua wartawan harus bisa. Wartawan siapapun yang ada di kantor. Harus cepat lari kesana. Untuk nanti yang spesialis, misalnya soal teknis mengapa itu bisa terjadi dan bagaimana dengan kedepannya kita memang memilih wartawan yang memang taulah seluk beluknya perkeretapiian terutama mereka yang sering ngepos di PT KAI. Tapi untuk peristiwa itu sendiri, biasanya wartawan kriminal biasanya yang pealing cepet di lokasi. Jadi ga hanya satu wartawan, jadi liputannya bisa komprehensif.
Peneliti	Untuk misalnya kecelakaannya tidak berlokasi di Jogja atau disekitarnya, apakah KR menggunakan biro atau korespondensi?
Hudono	KR itu ada di berbagai wilayah ya. Misalnya di Cilacap, Kecelakaan di daerah Jawa Tengah itu sudah ada wartawan yang disana, kemudian dia bisa back up beritanya, setelah itu kalau agak kerepotan bisa dikirim dari sini. Jadi dilihat dari besar kecilnya atau skalanya peristiwa itu sendiri. Kalau wartawan di daerah itu agak kerepotan maka bisa dikirim dari Jogja. Beberapa waktu lalu itu, kita fotonya fotografernya kita ngambil dari sini langsung kesana.
Peneliti	Untuk rapat redaksi, biasanya kan menentukan apa yang cocok jadi headline kemudian pemilihan foto dan sebagainya, itu pertimbangannya seperti apa untuk diangkat menjadi headline apakah yang mengenai pelayanan publik atau peristiwa nasional?
Hudono	Saya pikir begini, kita tetap menggunakan teori-teori jurnalistik yang memang sudah dianut di banyak kalangan pers, seperti misalnya kepentingan publik yang lebih luas, yang lebih kuat, itulah yang diutamakan. Jadi disamping ada significant dan sebagainya mungkin masih ingat. Significant, kemudian ada prominence, proximity, dan sebagainya ya itu kita liat. Kalau bisa memang nilai kepentingan publik yang paling kuat yang kita tempatkan sebagi headline. Dampak yang paling kuat kepada masyarakat luas, itu yang kita utamakan. kalau itu isu-isu nasional gitu dapi dampaknya tidak terlalu luas kepada masyarakat Jogja tentu tidak kemudian kita prioritaskan. tapi

	lebih kita prioritaskan adalah masyarakat Jogjakarta. Karena memang ini kan koran untuk masyarakat DIY dan Jawa Tengah gitu ya. Jadi kalau isu-isu nasional di KR itu kan buka koran nasional. KR itu kan koran lokal, bahwa kalau isunya isu nasional iya lah. RUUK itu isu lokal tapi kemudian jadi isu nasional.
Peneliti	Di KR sendiri rapat redaksinya seperti apa?
Hudono	Jadi ada 2 rapat. Yang pertama itu rapat redaksi ini biasanya dengan wartawan dan editor serta redaktur lainnya. Biasanya membicarakan berita apa saja yang mau diangkat di edisi selanjutnya. Lalu ada juga rapat budgeting. Biasanya ini tiap malam ya. Membicarakan tentang pembagian porsi halaman, headlinenya seberapa besar, ya seperti itulah.
Peneliti	KR sendiri mempercayakan penuh kepada wartawan untuk mencari sendiri narasumbernya atau dari redaktur sudah menentukan untuk mencari narasumbernya?
Hudono	Ya kita memberikan ruang kreativitas bagi wartawan untuk mengusulkan tentang siapa. Ya inisiatif. Yang kompeten, kredibel narasumbernya. Misalnya tentang kecelakaan kereta api itu siapa yang pas jadi narasumbernya. Kalau misalnya kita mau memberi beberapa petunjuk kalau ini lho pakarnya. Paling tidak, dia pakarnya yang bisa atau mengulas persoalan yang sedang anda liput. Kita bisa memberi saran. Kalau memang dia tidak ada usulan, ya udah kita tentukan.
Peneliti	Apakah KR memuat semua tentang kecelakaan mulai dari kereta api, pesawat, pelayanan publik. Atau apakah ada kriteria khusus kecelakaan yang dimuat di KR?
Hudono	Tentu ya. Tergantung besar kecilnya. Kalau itu kecelakaan kecil tapi menimpa orang besar, tentu itu menjadi berita menarik. SBY ke Jogja lalu jatuh dari sepeda misalnya, itu kecelakaan. Ya itu misalnya ya. Itu kan hanya sepele, tapi itu menyangkut orang gede. Itu prominence. Nilai beritanya prominence. Untuk peristiwa yang secara umum, Garuda meledak di Yogyakarta itu jelas berita besar ya. Orang akan sangat gampang untuk mengatakan itu kecelakaan besar. Karena banyak masyarakat Yogya yang menggunakan jasa Garuda. Apalagi kejadiannya di Yogya itu kan sangat menarik. Kemudian kereta api yang kecelakaan terjadi daerah Jawa Tengah bagian barat, itu juga menarik. Karena banyak warga-warga yang menggunakan jasa kereta api. Kalau Jakarta kan lewat Purwokerto dan sebagainya ya. Nah apakah kemudian semuanya diekspos? ya tentu kalau memang ada kelayakan, kelayakan beritanya ya kita ekspos semuanya. Ini kenapa anda mengangkat topik mengenai kereta api?
Peneliti	Karena menurut saya, saat ini kereta api masih cukup banyak penggunaannya. Itu artinya orang-orang masih mempercayakan kereta api sebagai sarana transportasinya. Jadi ketika terjadi kecelakaan, saya ingin tahu bagaimana KR mencitrakan perusahaan tersebut.
Hudono	Iya memang saat ini kereta api masih cukup banyak ya yang

	menggunakan. Penggunaanya masih banyak. Tidak kalah dengan pesawat ataupun transportasi lainnya.
Peneliti	Pendapat bapak sendiri tentang kereta api dan PT Kereta Api Indonesia yang saat ini beroperasi?
Hudono	Menurut saya, kereta api yang ada sekarang itu masih bisa dibilang layak untuk digunakan. Walaupun mungkin dari segi fasilitas ada beberapa hal yang perlu diperbaiki. Seperti kebersihan, fasilitas umumnya, toilet di gerbongnya. PT Kereta Api Indonesia sendiri kalau saya lihat dari luarnya ya mereka cukup bertanggung jawab ya. Bisa dibilang, kecelakaan kereta api itu cukup jarang terjadi. Artinya mereka menjaga pelayanan yang mereka berikan. Jika nantinya pun terjadi kecelakaan, saya lihat mereka bertanggung jawab terhadap para korbannya.
Peneliti	Ketika terjadi kecelakaan, menurut bapak siapa yang harus bertanggung jawab?
Hudono	Jelas PT KAI ya. Karena mereka adalah yang menyelenggarakan sarana transportasi tersebut. Saya lihat, tanggung jawab disini bisa dibagi menjadi dua. Tanggung jawab secara materi dalam hal ini seperti biaya perawatan, asuransi, dan lain lain yang ditanggung oleh PT KAI dan tanggung jawab moril atau sosial karena telah menghilangkan nyawa orang. Untuk yang ini yang bertanggung jawab tidak sepenuhnya adalah PT KAI bisa jadi ke petugas yang salah.
Peneliti	Kalau misalnya ada kecelakaan yang tidak terjadi di Jogja, maksudnya tidak dalam cakupan KR?
Hudono	Tetap saja. Ya kalau itu memang sangat besar. Istilahnya magnitudenya, ya kita tulis. Kalau itu di luar Jawa dan sangat besar kasusnya. Kasus tsunami itu jauh sekali di Aceh. Tapi kita mengirim wartawan kesana. Kalau memang jangka waktunya cukup lama ya kita kirim wartawan kayak tsunami itu. Tapi untuk pertama kali kejadian gak mungkin lah. karena kita tidak punya wartawan disana atau koresponden disana. Kita bisa menghubungi orang sana. Kita bisa telepon, kita bisa. Bukan berarti tidak bisa menulis berita yang ada di luar wilayah edar KR. Bahkan ketika Jepang digoyang gempa, kita bisa menghubungi orang Jepang. Kan itu bagian dari Jurnalisme.
Peneliti	Dari KR sendiri hubungannya dengan PT KAI apakah ada simbiosis mutualisme ataukah netral?
Hudono	Sebenarnya netral. Kita netral. Kita melihat fakta. Misalnya kereta yang tergelincir. Itu menarik ya. Itu pelayanan publik. Walaupun tidak ada korban. Tapi bahwa kereta api itu slip atau apa itu, itu sudah sangat berpengaruh. Ada apa kok pelayanan publik itu begitu buruk. Kita tidak apa-apa menuliskan walaupun secara kelembagaan hubungannya baik-baik saja. tidak ada masalah. Bukan berarti kalau hubungan baik, kita tidak bisa melakukan kritik. Kita tetap kritis terhadap PT KAI. PT KAI beberapa kali mungkin sekali menjadi saksi di KR, tapi itu tidak mempengaruhi kekritisannya KR. Kita tetap melakukan kritis.

Peneliti	Artinya ketika berita senegatif apapun, tetap akan dibahas habis-habisan?
Hudono	Ya pasti.
Peneliti	Berarti tidak ada intervensi dari PT KAI ke KR? Misalnya PT KAI meminta ke KR untuk yang diangkat dari sisi mananya saja..
Hudono	Oh tidak. Nampaknya ini kan eranya sudah beda ya. Sudah bukan jamannya orde baru ya, jadi relatif kebebasan sudah luas. Gak perlu khawatir. Bahkan kalau selama ini ada keinginan kalau yang diangkat dari sisi baiknya saja, itu kan dari versi mereka ya, tapi kalau dari versi pers, kalau mengkritik itu juga baik. Ya kan untuk kebaikan. Itu lho ada aspek dari PT KAI yang harus diperbaiki. Itu kan kritik. Memang tidak mengenakan. Namun tujuannya kan biar ada perbaikan. Itu kan bagus sebenarnya.
Peneliti	Tapi mungkin gak, ketika wartawan terlalu kritis menulis tentang PT KAI, lalu dari redaktur meminta untuk dirubah?
Hudono	Nampaknya nggak ya. Untuk kasus-kasus kecelakaan itu tidak seperti itu, tapi mungkin untuk kasus-kasus lain mungkin bisa iya. Tapi untuk kasus kecelakaan kereta api, kasus kecelakaan bis, dan sebagainya itu semuanya kita ekspos. Gak ada sama sekali yang kita tutupi itu nggak ada.
Peneliti	Untuk ekspos korban dari kecelakaan, apakah sampai memastikan bahwa korban itu benar-benar mendapat santunan berupa tanggung jawab dari PT KAI atau bagaimana?
Hudono	Ya, kita pantau seperti itu. Namun memang tidak bisa saat itu juga selesai kan? Artinya pemantauan itu dilakukan oleh mungkin tidak hanya sehari dua hari, tapi mungkin seminggu atau lebih ya. Sejauh mana mereka mendapat haknya, asuransi antara lain. Ya tetap kita pantau, seandainya dia tidak mendapatkan ya tetap kita suarakan dan kemudian kita tanyakan "mengapa tidak mendapat haknya"
Peneliti	Dari KR sendiri kapan sih menyatakan kalau kasus ini selesai dan KR tidak akan membahas lagi?
Hudono	Ya, saya pikir, tidak harus selesai dibilang selesai itu tidak. ketika kasus itu selesai secara fakta sudah selesai, kan tidak perlu dinyatakan secara eksplisit bahwa ini selesai kan tidak seperti itu. Kalau kedua pihak sudah berdamai, itu ya sudah selesai. Tapi wartawan kan tidak hanya meliput hal-hal yang ada di permukaan, mungkin diluarnya berdamai, tapi dibalik itu ada apa. Nah itu yang kemudian harus kita kritis. Bagi wartawan itu belum selesai, artinya akan tetap dipantau. Jangan-jangan ada permainan, jangan-jangan.... Gitu.
Peneliti	Tapi ketika kalau ada peristiwa lain yang lebih menarik, berarti kan bisa jadi berita tentang kecelakaan ini kalah.
Hudono	Ya bisa. Sangat bisa. Misalnya sekarang kecelakaan kereta api dengan korban 3 orang itu sudah selesai, artinya sudah dievakuasi lalu para korban sudah mendapat santunan. Kemudian ada kecelakaan pesawat, korbannya 23 orang. Pasti kalah berita itu. Bukan berarti kita tidak memantau, kita tetap memantau. Tapi berita yang lebih besar lagi, kita

	prioritaskan. Karena memang sifatnya seperti itu, kalau ada berita yang lebih bagus, atau lebih aktual tentu kita tidak mau ketinggalan.
Peneliti	Kalau saya lihat dari berita-berita yang saya kumpulkan, lebih banyak narasumber yang diangkat itu dari pihak kereta apinya entah itu KNKT, Kemenhub, atau PT KAI sendiri. Sementara dari pihak korban itu sedikit. Apakah redaktur memang meminta seperti itu atau bagaimana?
Hudono	Itu sebenarnya dari reporternya sendiri yang mungkin tidak cukup waktu untuk mewawancarai dengan korban secara luas, atau ya boleh jadi ada keterbatasan halaman. Bisa jadi juga. Atau hambatan teknis, itu bisa terjadi. Tapi paling tidak substansinya masuk. Suara korban tetap harus ada kan seperti itu, tapi kalau itu sudah cukup, tinggal konfirmasi ke PT KAI-nya itu sendiri. Sebenarnya dalam liputan yang sangat sederhana, memang saksi mata itu yang sumber primernya, cuma memang tidak secara keseluruhan ya. Karena saya tidak hafal betul dalam 3 bulan terakhir terjadi kecelakaan dimana saja, saya tidak begitu hafal. Tapi prinsipnya saya bisa mengatakan hal-hal yang prinsipil seperti itu tadi. Tapi untuk secara detail, saya tidak cukup hafal.
Peneliti	Untuk perlindungan terhadap saksi. Misalnya ternyata PT KAI tidak menceritakan secara detail tentang kecelakaan tapi wartawan dapat info lain dari saksi mata, apakah KR memberikan perlindungan terhadap saksi seperti itu? Mungkin nama disamarkan atau bagaimana.
Hudono	Ya yang namanya disamarkan memang itu hak dari yang bersangkutan ya. Karena tidak setiap orang namanya ingin disamarkan. Bahkan misalnya ada yang "saya ingin nama saya muncul" untuk menyatakan bahwa "ini lho. Saya yang mengatakan." Namun untuk kasus-kasus tertentu memang ada yang "jangan ya nama saya (dicantumkan). Saya khawatir kalau mungkin keselamatan saya dan sebagainya". Tentu kita sangat menghormati dan itu wajib untuk dihargai. Kita tetap menyamarkan. Beberapa liputan kita memang menyamarkan narasumber. Memang dari situ tingkat akurasi sering dipertanyakan pembaca. karena itu bisa disalahgunakan. Jangan-jangan itu fiktif. Tapi itu tergantung dari kepercayaan publik terhadap medianya.
Peneliti	Terkait pemberitaan tentang kereta api, ada frame khusus yang ingin dibentuk KR?
Hudono	Ini analisis framing ya? Ya memang semuanya ketika wartawan terjun ke lapangan kita sudah dibekali ya. Mungkin beda ya framenya KR dengan frame yang lain. Kita kebanyakan "Suara Hati Nurani Rakyat" ya, jadi bagaimana hati nurani rakyat itu betul-betul tersuarakan. kalau ada pemberitaan atau hal-hal negatif yang menimpa rakyat dan kepentingan publiknya sangat kuat, tentu itu kita prioritaskan. Itu framenya. Kemudian bahwa pejabat itu cenderung arogan, kemudian menutup-nutupi tentu itu tidak bisa kemudian harus tunduk pada tekanan mereka. Kita tetap harus melakukan suatu perlawanan dengan

	semangatnya menyuarakan hati nurani rakyat. Dalam beberapa kasuslah, dalam kecelakaan itu tidak terlalu khawatir, tidak terlalu risikan. Karena bisa saja kalau ada kaitan politiknya. Tapi itu ada di level pusat. Misalnya harus mundur menteri, nah KR tidak takut untuk mengatakan demikian. Dengan serentetan kecelakaan ini, ya sudah lah, kalau memang menteri sudah tidak becus ya mundur saja. Ya kita dorong seperti itu, ya tidak ada masalah.
Peneliti	Untuk pembagian porsi berita, kan banyak berita-berita menarik untuk dijadikan headline. Misalnya ada tentang kecelakaan, kemudian ada surat palsu MK, bagaimana sih menentukan yang mendapat porsi utama? Apakah dilengkapi foto-foto juga?
Hudono	Mungkin ada semacam, kita melihat petanya. Hari ini ada berapa berita. Hari ini untuk diterbitkan besok ya. Lalu semua peristiwa itu kita kelompok-kelompokan mana yang sangat kuat. Kita kelompokkan. Nanti yang tidak terpilih mungkin bergeser ya. Dari yang kuat tadi kemudian yang paling penting. Yang kepentingan publiknya sangat tinggi. Yang paling menarik, yang paling berdampak dengan masyarakat Yogyakarta. Itu yang kemudian diutamakan. Apakah surat palsu itu lebih penting ketimbang kecelakaan misalnya. Tentu KR akan menganggap kecelakaan itu yang paling penting.
Peneliti	Artinya jumlah headline di tiap harinya bisa saja berbeda ya pak misalnya hari ini ada 3 lalu besok ada 4?
Hudono	Saya pikir kalau di halaman 1 ya berarti 1 ya. Kita harus memilih. Harus 1. Tapi 1 bisa dipecah lagi. Misalnya dalam 1 ini ya, misal dalam berita ini ya (menunjuk headline KR tentang surat palsu MK), kalau ini masih kuat ya, kita bisa bikin tulisan sejenis ya yang masih terkait dibawahnya. Tapi formatnya dan layoutnya berbeda. Jadi menyatu dengan berita ini, namun dengan subjudul seperti itu. Kecelakaan misalnya. Kita tidak membuat 1 headline saja, tapi ada sisi-sisi lain dibawahnya. Featurenya. Bagaimana mereka yang selamat, kesaksian. kalau untuk halaman 1 di headline, mungkin tidak cukup ya. Informasinya dipecah, satu untuk featurenya, satu tentang straight newsnya.
Peneliti	Ketika mengangkat PT KAI ataupun perusahaan pelayanan publik lainnya, saat sudah terbit beritanya dan masyarakat sudah membaca, tapi dari pihak pemilik transportasi itu kayak tidak terima terhadap pemberitaan itu pernah gak sih pak?
Hudono	Kayaknya belum pernah ada komplain ya. Seingat saya belum ada.
Peneliti	Tapi kalau misalnya ada komplain, apakah tindakan dari KR? Apakah akan mengadakan ralat atau bagaimana?
Hudono	tentu kita akan introspeksi. Bener gak sih tulisan yang kita bikin itu keliru. Kalau itu benar, datanya akurat dan sebagainya, kemudian mereka komplain, silakan. Komplainnya akan tetap kita muat. Namun fakta yang kita dapat akan kita tampilkan lagi. Menurut perusahaan seperti ini, namun menurut KR seperti ini ya sudah gak apa-apa.
Peneliti	KR kan SK lokal, bagaimana KR memuat sebuah kasus nasional

	di dalam sebuah surat kabar lokal?
Hudono	Yang anda maksud itu, nasional isunya atau kejadiannya?
Peneliti	Contohnya seperti ini, misalnya tentang kasus kecelakaan kereta api di Pemalang tahun lalu, itu kan masih dalam cakupan wilayah edar KR dan itu menjadi isu nasional karena korbannya cukup banyak, dan sebagai SK lokal bagaimana menempatkan pemberitaan kasus seperti itu?
Hudono	Ya tentu kita blow up besar-besaran. Lebih besar ketimbang berita-berita yang lain yang terjadi di luar wilayah edar KR, walaupun di luar wilayah edar KR ada peristiwa cukup besar misalnya tapi ini Pemalang, Cilacap atau Purwokerto, kita harus gede-gede. Kebakaran minyak di Cilacap kita angkat besar-besaran sama dengan yang kereta api ini. Kita harus terus, harus besar. Jangan kehilangan momentum. Korek sampai seluas-luasnya.

WAWANCARA II

Narasumber : Dwi Astuti

Jabatan : Wartawan SKH Kedaulatan Rakyat

Lokasi Wawancara : kantor Kedaulatan Rakyat di Jl. Mangkubumi

Tanggal Wawancara : 7 Juli 2011

Peneliti	Di KR ada berapa banyak wartawannya?
Dwi Astuti	Di KR Jogja ini ada kurang lebih 20-an wartawan.
Peneliti	Terus kalau misalkan tentang meliput sebuah peristiwa, mungkinkah peristiwa tersebut diliput oleh lebih dari satu wartawan?
Dwi Astuti	Bisa saja.
Peneliti	Misalnya saat meliput tentang kecelakaan kereta api, kemudian ada teman yang ikut tapi ambil sudut pandang beritanya beda?
Dwi Astuti	Kalau meliput satu kejadian lebih dari satu orang itu dimungkinkan ya, tapi kita koordinasi dan pembagian tugas di lapangan. Si A garap yang mana, yang lain garap yang mana.
Peneliti	Itu biasanya pas rapat redaksi berarti ditentukannya?
Dwi Astuti	Kalau kejadian kecelakaan itu kan dadakan ya. Tidak teragenda. Siapa yang siap di kantor, berangkat.
Peneliti	Kalau mendapat tugas meliput tentang kecelakaan ataupun pelayanan publik kereta api ataupun pesawat itu persiapannya langsung saat itu diberitahu oleh redaktur diliput ini, atau bagaimana persiapannya? Misalnya peralatannya atau membawa fotografer?
Dwi Astuti	Kalau foto untuk kejadian seperti ini kan termasuk kejadian yang luar biasa, itu tidak ada fotografer, kita tinggal koordinasi saja. Kalau untuk persiapan wartawan, ya standar lah. Alat rekam bisa pake HP atau tape recorder.

Peneliti	Lalu untuk menentukan narasumber atau tentang apa yang akan dicari disana itu, dipersiapkan disini atau disiapkan di lokasi?
Dwi Astuti	Kalau untuk itu, berarti tentang penggalian materi ya, itu bisa langsung disana karena wartawan harus tau informasi mana yang harus didapat, kecelakaan kan tidak teragenda kita harus lihat di lokasi dan cari informasi sebanyak-banyaknya. Ya dari petugasnya, kalau bisa dari korban, ya sebaiknya ada konfirmasi juga dengan PT KAI-nya.
Peneliti	Untuk penentuan narasumber sendiri, itu dari pihak wartawan aatau pihak redaktornya yang menentukan untuk yang harus diwawancara?
Dwi Astuti	Wartawan. Karena yang tau kondisinya kan wartawan.
Peneliti	Tapi pernah gak sih disuruh cari misalnya dari PT KAI yang namanya ini, yang mungkin jadi masinisnya?
Dwi Astuti	Kalau wartawan belum tau mungkin akan diberitau. Tapi yang biasanya sudah terjun ke lapangan sudah tau harus menemui siapa. Humasnya kalau KAI kan berarti humasnya ya. Masinisnya gitu bisa lewat humas.
Peneliti	Kalau mbak sendiri, ada latar belakang khusus gak sih tentang pelayanan publik? Pengetahuan mengenai pelayanan publik gitu apakah dipelajari secara otodidak karena sering meliput tentang PT KAI atau mungkin dari basic kuliah?
Dwi Astuti	Kalau dari basic kuliah tidak ada ya. Ya otodidak gitu aja. Karena wartawan harus cepet tahu apa tidak dari situ kita bisa tahu banyak hal.
Peneliti	Kalau misalnya mbak sudah melakukan persiapan sebelum menuju ke TKP tapi ternyata di TKP ada perubahan dari yang sudah diagendakan dan disiapkan apakah langsung inisiatif merubah persiapan tadi atau harus lapor ke redaktur?
Dwi Astuti	Tidak perlu. Langsung inisiatif ke lapangan.
Peneliti	Tapi redaktornya nanti nanya gak, kan tadi harusnya dapat ini kenapa jadi seperti ini?
Dwi Astuti	Misalnya untuk kasus apa ya?
Peneliti	Misalnya tentang kecelakaan kereta api ini.
Dwi Astuti	Karena kan wartawan yang paling tau kondisi lapangan.
Peneliti	Oh berarti balik lagi ke wartawannya lagi ya, berarti redaktornya tinggal nerima hasilnya ini?
Dwi Astuti	Ya tapi nanti redaktornya mengingatkan tentang siapa yang harus diwawancara, dari sisi humanisnya, misalnya kalau ada yang batal nikah. Nah sisi humanis seperti itu tetap harus dicari. Disamping kecelakaannya itu sendiri.
Peneliti	Ada ketentuan gak atau mbak menentukan sendiri tentang narasumber yang harus didapat untuk sebuah berita itu?
Dwi Astuti	Iya itu nanti di lapangan.

Peneliti	Berarti tidak ada minimal atau paling tidak ada dua narasumber nih biar satu dari korbannya lalu satu lagi dari pihak kereta api?
Dwi Astuti	Oh kalau itu harus cover both side ya. Itu juga harus konfirmasi juga tentang statement dari PT KAI. Mereka harus diberi ruang untuk menjelaskan kenapa kecelakaan ini terjadi. Di samping dari kondisi lapangan misal korban atau saksinya.
Peneliti	Kalau misalnya mewawancarai PT KAI itu menghubunginya ke PT KAI pusat atau ke daerah tempat terjadinya kecelakaan itu?
Dwi Astuti	Ke daerah yang tempat terjadinya kecelakaan. Biasanya kalau disini kan masuknya ke wilayah Daop VI itu kan mencakup sekitar Jawa Tengah sampai sekitar Sragen.
Peneliti	Kalau ke pusatnya, apakah juga menghubungi ke PT KAI pusat?
Dwi Astuti	Nggak. Tapi biasanya kalau kecelakaannya yang besar gitu aja. Biasanya pejabat dari KNKT atau dari direksi PT KAI. Biasanya nanti ada yang meninjau. Kalau sudah di lapangan, ya sudah langsung saja tidak perlu kelamaan.
Peneliti	Kalau sudah dapat informasi yang cukup, lalu mulai menyusun berita, itu editing informasi dari semua informasi yang diperoleh sampai jadi sebuah berita itu bagaimana sih mbak?
Dwi Astuti	Untuk kasus kecelakaan, harus ada kronologinya. Yang tidak kalah penting adalah informasi korban kalau bisa ada nama-nama korban.
Peneliti	Yang penting 5W+1H ya?
Dwi Astuti	Iya yang itu wajib.
Peneliti	Kalau kasus kecelakaan kan kasus dadakan ya, selain 5W1H, terus kronologinya, apakah juga harus mencari tahu tentang ke PT KAI untuk wawancara atau wawancara itu nanti dulu. Pemberitaannya secara general dulu atau tetap harus ada dari PT KAI?
Dwi Astuti	Harus langsung. Karena itu hak mereka untuk menjelaskan. Jadi kita tidak boleh menghakimi hanya dari sisi saksi, korban, mereka juga harus diberi ruang.
Peneliti	Jadi di dalam satu berita itu tetap harus cover both side?
Dwi Astuti	Iya.
Peneliti	Ketika menyusun berita itu, sudut pandang yang digunakan itu, apakah menyesuaikan dengan mbak sebagai wartawan jadi sesuai dengan informasi yang didapat atau menyesuaikan dengan motto pKR yaitu suara hati nurani rakyat?
Dwi Astuti	Ya bagaimana kondisi yang ada di lapangan. Kalau kasus kecelakaan kan yang ingin diketahui pertama kan korbannya, ya biasanya jumlah korbannya, kondisinya, mungkin dalam satu kecelakaan bisa dibikin dua tulisan ya. Kejadiannya lalu juga sisi human interestnya. Mau wawancara dengan korbannya, keadaannya. Kan biasanya ada yang batal menikah, batal ke

	sekolah.
Peneliti	Nah itu kalau ada satu kejadian lalu dibagi menjadi beberapa berita, itu tetap menjadi tanggung jawab mbak sebagai yang meliput berita atau ada dua wartawan seperti yang ditanyakan di awal tadi?
Dwi Astuti	Dalam satu peristiwa itu liputannya bisa singel...
Peneliti	Jadi pada saat menyusun berita, itu dibagi menjadi dua berita?
Dwi Astuti	Iya jadi kita sudah punya rencana, oh ini nanti akan dibuat dua berita. Di lapangan harus sudah siap.
Peneliti	Lalu ada aturan pemilihan kata gak sih untuk penyusunan sebuah berita itu?
Dwi Astuti	Kayaknya.....
Peneliti	Misalnya tidak menyudutkan pihak mana gitu..
Dwi Astuti	Yang jelas kita tidak boleh menyudutkan, harus sesuai realita, harus cover both side. Gunakan bahasa yang mudah dipahami pembaca.
Peneliti	Kalau tentang kenetralan sebuah berita itu gimana? Apakah tetap harus netral? Artinya sebagai wartawan harus tetap menginformasikan apa yang ada atau harus berpihak kepada siapa? Kepada rakyat misalnya karena mottonya KR kan Suara Hati Nurani Rakyat..
Dwi Astuti	Harus tetap netral ya. Kalau ada dua pihak yang berselisih, maka dua-duanya harus mempunyai porsi yang sama.
Peneliti	Untuk menentukan judul/sub judul itu tugasnya wartawan?
Dwi Astuti	Iya.
Peneliti	Ada kemungkinan kalau judulnya tidak diterima redaktur lalu diminta untuk dirubah itu bisa?
Dwi Astuti	Bisa. Sering. Hahaha.
Peneliti	Terus langsung diubah saat itu juga? Karena kan kemarin katanya deadline sebelum naik cetak kan jam 1 pagi, berarti sebelum itu harus dirubah lagi?
Dwi Astuti	Langsung redaktornya yang merubah.
Peneliti	Oh redaktornya yang merubah? Bukan wartawannya?
Dwi Astuti	Bukan
Peneliti	Lalu kalau ada perbedaan antara sudut pandang redaktur dengan wartawan, kalau ternyata redaktornya merasa kurang sreg dengan hasil beritanya, itu tetap redaktornya yang merubah? Atau dikembalikan ke wartawannya?
Dwi Astuti	Ada yang redaktornya. Tapi kalau banyak yang berubah, biasanya dikembalikan ke wartawan.
Peneliti	Berarti mungkin faktor waktu yang masih agak lama dari deadline itu bisa gak sih mbak? Atau tetap redaktur yang mengambil keputusan atau diganti langsung saja?
Dwi Astuti	Biasanya sih seringnya juga gitu sih.
Peneliti	Atau bertemu bareng antara wartawan dengan redaktornya?
Dwi Astuti	Bisa juga dengan seperti itu.

Peneliti	Kriteria sebuah berita dijadikan headline, kriteria panjang pendeknya itu seberapa sih mbak? Misalnya berapa paragraf, berapa porsi?
Dwi Astuti	Di KR itu pake program khusus sih ya. Jadi kalau headline paling tidak 2 layar. Kira-kira kalau di microsoft word itu sekitar 30 baris dengan font 12.
Peneliti	Kalau misalnya menambahkan dengan visual pendukung, misalnya foto, gambar, itu ada bagian tertentu?
Dwi Astuti	Ada. Kalau foto ada fotografer, kalau kronologis itu ada grafisnya sendiri.
Peneliti	Itu grafisnya ikut ke lokasi kejadian?
Dwi Astuti	Nggak. Diceritain aja.
Peneliti	Oh jadi wartawannya nyeritain kejadiannya seperti ini, lalu bagian grafisnya yang menggambar?
Dwi Astuti	Iya.
Peneliti	Untuk menentukan judul, lead, sampai isi paragraf itu wartawan juga yang bikin?
Dwi Astuti	Iya.
Peneliti	Jadi secara keseluruhan berita itu dipercayakan ke wartawan, nanti redaktur yang memeriksa berita itu sdah boleh naik apa belum.
Dwi Astuti	Iya.
Peneliti	Untuk secara general, diluar adanya kecelakaan kereta api ini, pandangan mbak terhadap PT KAI itu seperti apa?
Dwi Astuti	Kalau menurut saya, masih banyak yang harus diperbaiki. Terutama pada saat liburan itu ya. Itu sering telat, kalau keberangkatan itu relatif kecuali kalau memang ada kecelakaan. Seperti kemarin di bulan Oktober ada kecelakaan, itu sempat tertunda sampai beberapa jam. Terutama untuk yang perlu diperbaiki yang kelas ekonomi.
Peneliti	Karena kereta ekonomi banyak penggunanya?
Dwi Astuti	Iya. Itu kan sudah dibatasi penumpang yang berdiri itu 50%, tapi kan kita liat lebih dari 50 % yang berdiri.
Peneliti	Ketika lalu tau ada kecelakaan kereta api, bagaimana reaksi mbak, apakah memutuskan untuk tidak naik kereta api dulu atau melihat tindak lanjut dari PT KAI, atau kecelakaan kan tidak sering...
Dwi Astuti	Ini pribadi aja ya? Kalau saya sih nggak trauma sih ya. Nggak apa-apa.
Peneliti	Jadi walaupun ada kecelakaan, karena kan pernah di tahun 2010 dalam satu hari ada dua kecelakaan ya, dan itu seperti mikir dua kali untuk menggunakan kereta api. Mbak sendiri tidak terpengaruh?
Dwi Astuti	Nggak. Sepertinya penumpang disini waktu saya wawancara tetap rame-rame aja. Mungkin karena mereka tidak punya pilihan ya. Mungkin karena saat itu pesawat penuh dan saat itu transportasi

	yang cukup murah kan kereta api.
Peneliti	Tapi tetap mengharapkan ada perubahan ya dari PT KAI?
Dwi Astuti	Iya.
Peneliti	Mbak sendiri pengguna kereta api? Untuk jarak dekat atau jarak jauh?
Dwi Astuti	Iya, saya menggunakan kereta api. Untuk jarak jauh.
Peneliti	Kalau mbak sendiri menilai KR ketika mengangkat berita tentang kecelakaan ini, yang artinya KR-nya sudah sampai di masyarakat, lalu mbak membaca tulisan mbak sendiri, apakah cukup mewakili suara hati nurani rakyat gak sih mbak sesuai mottonya KR?
Dwi Astuti	Iya. Kami berusaha dalam membuat sebuah berita harus memuaskan pembaca itu yang utama. Menyuarakan aspirasi, kalau ada korban kecelakaan yang belum mendapat ganti dari jasa raharja, itu tetap dicari.
Peneliti	Berarti memang mindsetnya harus sudah seperti itu ya?
Dwi Astuti	Iya.
Peneliti	Dan berarti itu tetap dicari juga ya korbannya yang belum dapat bantuan? Apakah itu suatu keharusan juga bagi wartawan untuk mencari tahu bahwa ada yang belum mendapat bantuan?
Dwi Astuti	Oh iya. Tapi kalau itu kita tidak memantau sampai terlalu intens ya. Tapi kalau kecelakaan besar, kami ya tiap hari selalu update misalnya jumlah korban. Ada gak tambahan korban meninggal. Ya konfirmasi itu perlu juga sih, mereka dapat santunan atau nggak. Karena kecelakaan kan harusnya dapat santunan. Kalau belum dapat ya di konfirmasi.
Peneliti	Untuk berita “Pasca Kecelakaan Kereta di Pemalang – Evakuasi Selesai, Jalur Utara Lancar”, ini kan mbak yang nulis ya, narasumbernya kan dari Daop VI dan IV yang menjadi jalur kecelakaan kereta, nah itu tidak minta ke PT KAI?
Dwi Astuti	Nggak. Karena kan PT KAI sudah dibagi per daop. Kalau misalnya ditanya, mereka malah bisa kebingungan.
Peneliti	Berarti memang kalau ada kecelakaan berarti menghubunginya ke daop-nya ya, bukan ke pusatnya, kecuali kecelakaannya besar dan menanyakan bentuk pertanggungjawabannya?
Dwi Astuti	Iya.
Peneliti	Kalau mbak sendiri, kan katanya mbak yang sering meliput seputar kereta api, itu awalnya bagaimana sih mbak hingga akhirnya sekarang punya jalinan yang baik antara KR dengan PT KAI sendiri? Misalnya KR butuh informasi gitu kan lebih mudah..
Dwi Astuti	Awalnya seperti wartawan lainnya. Mencari informasi. Ya itu sebagai pendekatan jadi tidak hanya saat butuh saja

	menghubunginya. Misalnya mereka juga memberitahu tentang jadwal kereta api. Ya itu untuk mendekatkan KR dengan PT KAI. Selain itu untuk “say hello” lah jadi tidak dicap hanya menghubungi kalau saat butuh saja.
Peneliti	Pernah nggak sih, karena hubungan baik antara PT KAI dengan KR, jadi ketika terjadi kecelakaan lalu PT KAI meminta berita yang diangkat jangan yang negatif.
Dwi Astuti	Tidak. Mereka tahu tugas wartawan dan itu tidak bisa dilanggar. Profesional.
Peneliti	Artinya ketika ada sesuatu yang negatif, ya ditulis aja ya. Tidak ada intervensi dari sana.
Dwi Astuti	Kalau misalnya kereta telat berapa jam saja, ya kita tulis saja.
Peneliti	Terus kalau misalnya untuk kecelakaan itu, dari redaktur sudah bilang tentang berita yang ditulis ini nanti akan diangkat jadi headline, atau redaktur hanya meminta untuk liput berita ini untuk nanti akan diletakkan di halaman berapa masih belum tau?
Dwi Astuti	Kalau ketentuan halaman kan ada rapat sendiri, terutama untuk halaman luar ya. Itu nanti ada rapat budgeting membicarakan semuanya serta posisi halamannya.

COMPANY PROFILE SKH KEDAULATAN RAKYAT



Migunani Tumraping Liyan

Sekecil apapun kebaikan yang kita perbuat
bisa bermakna besar bagi orang lain.
Berguna bagi sesama membuat hidup lebih berarti

Jl. P. Mangkubumi 40-42-44-46, Yogyakarta 55232

Telp. (0274) 565685 (hunting) Faks. (0274) 563125

E-Mail: Redaksi@redaksi@kr.co.id

E-Mail: klan.klan@kr.co.id

<http://www.kr.co.id>

Data Media

Nama Media

Harian Umum Kedaulatan Rakyat.
Terbit 27 September 1945, 40 hari setelah Proklamasi
Kemerdekaan Republik Indonesia. Merupakan Koran pertama di
Era Republik Pelopor Pers Pancasila.

Haluan Independent

Motto

Migunani Tumraping Liyan.
Sekecil apapun kebaikan yang kita perbuat bisa bermakna besar
bagi orang lain. Berguna bagi sesama membuat hidup lebih berarti

Perintis

H. Samawi (1913 - 1984) & M. Wonohito (1912 - 1984)

Penerbit

PT. BP. Kedaulatan Rakyat

SIUPP

No. 127/SK/MENPEN/SIUPP/A.7/1986. Tanggal 4 Desember 1990

Alamat Redaksi

Jl. P. Mangkubumi 40-42-44-46, Yogyakarta 55232
Telp. (0274) 565685 (hunting) Faks. (0274) 563125

Alamat Percetakan

Percetakan Kedaulatan Rakyat
Jl. Raya Yogya - Solo Km 11, Sleman, Yogyakarta - 55573
Telp. (0274) 496549, 496449

Bank

Bank BNI - Rek. Giro No. 003 044 0854
Bank Bukopin - Rek. No. 1000 103 043
Dinas Giro dan Cekpos No. j.15.78

Alamat Homepage

<http://www.kr.co.id>

Alamat Email

Redaksi : redaksi@kr.co.id Iklan : iklankryk@gmail.com

Alamat Perwakilan

Jakarta

Jl. Utan Kayu No. 104 B
Jakarta Timur - 13120
Telp. (021) 8563602
Faks. (021) 8500529

Kedu Selatan

Jl. Veteran Blok A Kav. 6
Purworejo Plaza Purworejo,
Telp. (0275) 321848

Purwokerto

Jl. Prof. Moh. Yamin No. 5
Purwokerto,
Telp. (0281) 622244

Klaten & Boyolali

Jl. Pandanaran Ruko No. 2-3
Bendogantungan Klaten
Telp. (0272) 322756

Gunung Kidul

Jalan Sri Tanjung No. 4 Purwosari,
Baleharjo, Wonosari, Gunungkidul,
Telp. 393562, 394707

Semarang

Jl. Lamoersari No. 62 - Semarang
Telp. (0274) 8315792, 8448622

Kulonprogo

Jalan Veteran no 16 Wates,
Telp. 774738

Surakarta

Jl. Bhayangkara No.13
(lama No. 42)
Surakarta - 57141
Telp. (0271) 718015

Kedu Utara

Jalan Achmad Yani no 133, Magelang
Telp. (0293) 363552 dan 362503

Korannya Rakyat

Kedaulatan Rakyat sebagai sebuah merk legendaris di Indonesia yang terbit sejak 27 September 1945, hanya beberapa hari setelah proklamasi Republik Indonesia dimana ketika itu dibutuhkan sumber informasi bagi rakyat untuk menyebarkan semua aspirasi dan semangat perjuangan, sekarang setelah 65 tahun berlalu Kedaulatan Rakyat tetap setia bersama rakyat berkarya dan menyebarkan informasi yang benar dan berimbang dengan cepat dimana hal tersebut bukanlah suatu pekerjaan yang mudah. Koran Kedaulatan Rakyat ingin tetap menyebarkan informasi tersebut dengan cepat dan tepat sasaran. Maka seluruh jurnalis KR siap untuk menangkap dan mencari informasi serta mengolahnya dengan objektif serta berimbang sampai kemudian menyebarkan lembaran lembaran berita dari koran kebanggaan rakyat ini keseluruh penjuru daerah dalam pekat dan dinginnya malam supaya bisa diterima oleh pembaca pada saat yang tepat untuk menemani rakyat berkarya.

Menyajikan informasi yang aktual bukanlah hal yang mudah disaat ini, karena itu Koran Kedaulatan Rakyat berusaha memberikan yang terbaik untuk para pembacanya. Untuk memenuhi selera para pembaca, Kedaulatan Rakyat berusaha menggunakan bahasa yang lugas dan gampang dicerna oleh pembacanya, karena Kedaulatan Rakyat menyadari bahwa pembacanya terdiri dari berbagai kalangan dan lapisan masyarakat yang berbeda tingkat pendidikannya.

Lahir Bersama Bangsa

Didirikan oleh H. Samawi (1913 - 1984) dan M. Wonohito (1912 - 1984). Dan para penerusnya yaitu Dr. H. Soemadi M. Wonohito, SH dan Drs. H.M. Idham Samawi merawat dan melanjutkan perjuangan para pendiri Kedaulatan Rakyat. Hingga saat ini Kedaulatan Rakyat dipimpin oleh direksi-direksi:

Direktur Utama	Drs. HM Romli
Direktur Keuangan	Imam Satriadi, SH
Direktur Pemasaran	Fajar Kusumawardhani, SE
Direktur Produksi	Sugeng Wibowo, SH
Direktur LitBang	H.M. Wirmon Samawi, SE, MIB

Pemimpin Redaksi/Penanggung Jawab

Drs. Octo Lampito, MPd.

Wakil Pemimpin Redaksi

Drs. H. Ahmad Luthfie, MA, Ronny Sugiantoro, SPd, SE, MM

Redaktur Pelaksana

Drs Hudono, SH, Joko Budiarto, Musshada

Manager Litbang Diklat Redaksi

Wismoko Poernomo

Manager Produksi Redaksi

Ngabdul Wakhid

Pemimpin Perusahaan

Fajar Kusumawardhani, SE

Manager Sirkulasi

Purwanto Hening, BSc

Deputi Iklan

Aghus Heraswoto

Seiring dengan dinamika dan keinginan untuk menjumpai masyarakat kini Kedaulatan Rakyat telah menerbitkan berbagai media baru baik cetak yaitu Minggu Pagi dan Koran Merapi serta KR Radio 107.2 FM dan tidak ketinggalan krjogja.com dalam naungan KR Group.

Apa Yang Kami Raih

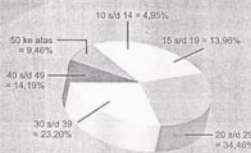
Cakram Award 2006 sebagai media cetak lokal terbaik 2006.

10 Besar Koran Terbaik 2005 dari Dewan Pers.

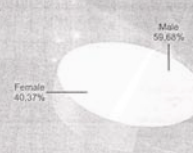
Peringkat 4 (empat) perolehan iklan nasional periode Januari - Desember 2005 menurut survey Nielsen Media Research.

Peringkat 7 (tujuh) jumlah pembaca pada kategori All People menurut survey Nielsen Media Research Wave III th 2006.

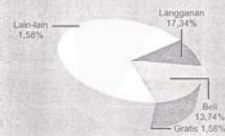
Siapa Pembaca Kami



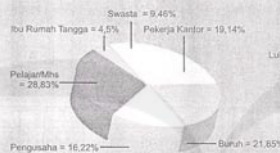
Profil Usia



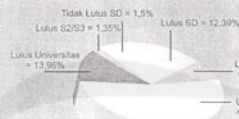
Profil Jenis Kelamin



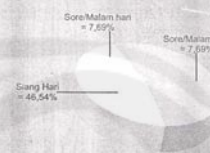
Cara Dapat KR



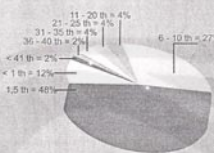
Profil Pekerjaan



Profil Pendidikan



Waktu Baca



Lama Baca

Halaman 24 Oktober 2005
No. 28

Kedaulatan Rakyat
Suara Hati Nurani Rakyat
Terbit setiap 22 September 1945

ADA 16 TITIK RAWAN LONGSOR

Harga Ekoran

Tiras

Derah Istimewa Yogyakarta		Daerah-Daerah Lainnya	
Kota Yogyakarta	49.229	Jawa Tengah	12.211
Sleman	35.534	Jawa Timur	724
Bantul	14.758	Jawa Barat	352
Kulon Progo	4.036	DKI Jakarta	1.937
Gunung Kidul	5.670	Kalimantan	88
		Sumatera	9
		Bali	24
JUMLAH	109.227	JUMLAH	15.312
TOTAL 124.539			

Tarif Iklan

1. Iklan Umum/Display	: Rp. 19.000,-/mm kl
2. Iklan Keluarga	: Rp. 10.000,-/mm kl
3. Iklan Baris/Cilik (min. 30 baris, maks. 100 baris)	: Rp. 11.000,-/baris
4. Iklan Satu Kolom (min. 30 mm, maks. 100 mm)	: Rp. 10.000,-/mm kl
5. Iklan Khusus: ukuran 1 kl x 45 mm Wisuda (lulus studi D1- S1), Pernikahan, Ulang Tahun	: Rp. 175.000,-
6. Iklan Warna Full Colour	: Rp. 35.000,-/mm kl
7. Iklan Kuping (ukuran 2 kl x 40 mm)	: 500% dari tarif
8. Iklan Halaman 1 (min. 2 kl x 30 mm, maks. 2 kl x 150 mm)	: 300% dari tarif
9. Iklan Halaman Terakhir	: 200% dari tarif

Catatan

- Tarif iklan tersebut belum termasuk PPN 10%.
- Permintaan halaman yang bersifat mengikat dikenakan tambahan 25% dari tarif.
- Iklan kreatif, center spread, dikenakan tambahan 25% dari tarif.
- Space iklan full colour minimal 600 mm kl.
- Tinggi iklan 500 mm kl dihitung dengan tarif maksimal 530 mm kl.
- Materi iklan berupa materi siap cetak (FA / Film), CD, Flashdisk, E-Mail.
- E-Mail iklankr04@yahoo.com dan iklankr04@gmail.com.

Tarif Pariwara

1. Ukuran	: - 1 halaman FC	: Rp. 65.000.000,00
	: - 1 halaman BW	: Rp. 32.500.000,00
2. Ukuran	: - ½ halaman FC	: Rp. 33.000.000,00
	: - ½ halaman BW	: Rp. 16.500.000,00
3. Ukuran	: - ¼ halaman FC	: Rp. 15.000.000,00
	: - ¼ halaman BW	: Rp. 8.500.000,00

Catatan

- Ukuran minimal ¼ halaman.
- Tinggi pariwara 500mm dihitung dengan tarif maksimal 530 mm.
- Harga belum termasuk biaya desain dan film.
- Harga tersebut belum termasuk PPN 10%.
- Pembayaran tunai di muka sebelum pemuatan.
- Gambar / produk maksimal sebesar 25% dari space yang ada.
- Materi jadi (siap cetak) paling lambat 2 (dua) hari sebelum pemuatan.
- Materi mentah (proses) paling lambat 3 (tiga) hari sebelum pemuatan.