

" BERITA - ATJARA "

Pada ini hari, *Rabu* - . . . . . tanggal *18. 11.* . . . . . 196*4.*

Jang bertanda tangan dibawah ini :

1. *Wangunpurno. Sp.I.*
2. *Kamid. Mp.II, 3. Satidib. Priip.*

telah menjita dan menahan sedjumlah barang2 seperti jang tersebut dibawah

ini :

*Sebuah mobil sedan merk: CHEVROLET BROOK  
WOOD St. No. Nopol B.5449-12 (P. 43861) -  
berikut surat-surat dan bono sepekerja + sebuah  
dongkrak.*

Asal dari toko/ruah . . . . . *Jajasan Dana Pini*  
*Jula d. Indonesia* . . . . . *kepunjan*  
bertempat tinggal di *Dj. Rogjawa*  
untuk diperiksa lebih lanjut.

Barang2 tersebut diatas terletak (d

Berita Atjara ini dibuat diatas  
sekarang.

*(Mabil) Diredh*

Jang mempunyai barang2 tsb.  
diperintahkan untuk tidak boleh  
mindahkan, mendjurit atau merobah  
dan barang2 tsb. tanpa seizin d  
berwenang.--

121  
DA-00000

Djl. Imam Bondjol no. 29

Djakarta,

Nr. 65.000 hal. --

L e s t a r i , 20 Pebruari 19 65.

SEPEDA MOTOR UNTUK PARA SINDER TEBANG.

Bersama ini kami laporkan, bahwa berhubung dengan letak tanaman tebu jg. sering-2 djauh dari djalan besar, jang dapat dilalui kendaraan Jeep, sedang pada saat menebang, Untuk memenuhi kapasitas gilingan sering-2 harus diambil dari beberapa tempat.

Dengan demikian, maka seorang Sinder Tebang dalam 1 hari sering harus berpindah-2 ke beberapa tempat penebangan, jang djaraknja tjukup djauh dan dengan sering-2 harus melalui djalanan desa jang tidak dapat ditempuh dengan kendaraan Jeep, serta djauh pula dari rilbaan tetap, hingga untuk menggunakan "motor lori" ketjuali sukar, djuga memakan waktu jg. lama.

Karena hal-2 tsb., maka menurut hemat kami untuk kendaraan para Sinder Tebang akan lebih effisien mempergunakan sepeda motor. Dalam hal ini di Pg. Lestari sebenarnja telah lama berdjalan, tetapi untuk menghadapi masa giling thn. 1965, kami menghadapi kesukaran, karena banjak diantara speda-2 motor jang keadaannya sudah rusak sama sekali.

Diantaranja ialah: 2 bh. merk Mink dari 125 cc

1 "	"	Sparta	"	250 "
1 "	"	"	"	150 "
1 "	"	A.J.S.	"	350 "
1 "	"	Kapten Mobilet	"	49 "
1 "	"	merk D.M.F.	"	46 "

Jang masih dapat digunakan sekarang ialah :

1 bh.	merk A.J.S.	dari 350 cc
2 "	"	Mink " 125 "

Hingga beberapa Sinder Tebang terpaksa tidak dapat mendjalankan tugasnja dengan effectief. Untuk mengatasi kesulitan-2 ini, maka kami minta dengan hormat dan sangat agar supaya dapatnja dibelikan 5 (lima) bh.sepeda motor baru. Guna memudahkan penggunaan spare part-nja, kami harapkan agar dalam pembelian nanti, dipikirkan sepeda motor dari 1 (satu) djenis merk jang spare-partnja mudah didapatkan, serta dari djenis jang kuat, dan sedapat mungkin jang dengan magneet onsteking.

Umpamanja : Sparta dari 150 cc, atau merk lain jang kwaliteitnja sama.

Dengan sekedar laporan kami tsb. diatas, dapatlah kiranja digunakan sebagai bahan pertimbangan.

Kemudian selandjutnja kami pertjaja atas perhatian dan kebidjaksanaän Bapak Direktur, untuk mana kami sampaikan terima kasih.

Tindakan untuk jth.:

1. Dir.Prod.BPU-PPGN Djatim.
2. " Tan. " " Djakarta.
3. " Perb. " " "
4. " Umum " " Djatim.

PERUSAHAAN PERKEBUNAN GULA NEGARA

" L E S T A R I "

F.X. Soemitro  
Pds. Direktur

PM/Smt.

Telex MASUK

11 MARET 1965

*Agno. 469*

p p n dkt no 397/gula/tx/65 tgl. 10/3/65  
u ppn gula sba  
pro act. direct. ut.

- a) tankers mulai keluar dari pelabuhan kma keadaannya sedang di-  
periksa jg dapat berdjalan akan segera disalurkan ke jang sangat  
membutuhkan.
- b) bank indonesia telah dihubungi djumlah djatah 2 djuta us dollar  
adalah bukan atas dasar surat kita kma melainkan surat dari  
kompartemen. dengan dept. telah dibitjarakan agar ppn gula  
memperoleh sebagian.  
keputusan hari senin jad. *check any R. Bayoes.*

== ppn gula dkt ==

TURUNAN.

Eff/Skt.-

121

ONGKOS PERSEWAAN TRUCK

HARIAN :

Ongkos tiap hari . . . . . Rp. 1,250,--

BENSIN :

Di-beri penggantian dengan harganya bensin atas dasar tiap 3 Km. = 1 liter.

PREMIE :

Tiap hari untuk angkutan muatan selebihnja dari 100 kwintal, mendapat premie muatan seperti brikut:--

- a. Dari 101 s/d. 150 kwintal, tiap kwintal a Rp. 6,--
- b. Dari 151 s/d. 200 kwintal, tiap kwintal a Rp. 8,--
- c. Dari 201 seterusnya, tiap kwintal

UWANG MAKAN SOPIR+KORNET :

Tiap hari sopir+kornet mendapat bantuan uang makan seperti brikut:

- a. Untuk muatan dari s/d. 100 kwintal, tiap kwintal Rp.1,--
- b. ,, ,, ,, 101 s/d. 200 ,, ,, ,, Rp.2,--
- c. ,, ,, ,, 201 s/d. seterusnya ,, ,, Rp.2,50

PEMBAGIAN GULA PASIR :

Untuk tiap truck tiap bulan mendapat pembagian gula pasir dengan gratis, sebanyak 15 Kg., dengan perhitungan atas dasar 1/2 Kg. tiap hari untuk tiap truck yang sudah dapat mengangkut 100 kwintal ke-atas tiap hari. Pembagian gula pasir tersebut dengan perintjian seperti brikut:

- a. Untuk pengusaha 6 Kg.;
- b. Untuk sopir 5 Kg.;
- c. Untuk kornet 4 Kg.-

EXTRA PREMIE :

Kepada tiap truck tiap hari yang dapat mengangkut muatan seperti tersebut dibawah ini, akan di-beri extra premie:

- a. Dari 120 kwintal s/d. 175 kwintal, di-beri Rp. 250,--
- b. Dari 176 ,, ,, 250 ,, ,, Rp. 350,--
- c. Dari 251 ,, ,, seterusnya ,, ,, Rp. 500,--

*Tarif : tsb : adalah  
 ongkos yg di berikan oleh  
 Ric Pak Chin kepada pengusaha  
 Truck yg mengangkut debu  
 di P.G. Kalibagan dlm th. Jan 1962*



Registered Trade Mark

Phone O.K. 23755  
Cable-address: "JASUMKA DJAKARTA"  
Bankers : Bank Perdania  
Bank Negara Indonesia  
Bank Umum Negara

# DJASUMKA

Fa, DJAWA-SUMATERA-KALIMANTAN TRADING COY.

47 Djl. Raya Krekot Bunder  
Djakarta, Indonesia

Djakarta, 16 Maret 1965.-

Ref: 041/AA/65.

Kepada Jth.:  
Direksi B.P.U./P.P.N. "GULA"  
Djl. Widjaja I No.7,  
KEBAJARAN BARU - DJAKARTA.-

Dengan hormat,

Bersama ini kami memberitahukan bahwa, setelah sekian lama menunggu pengeluaran 25 units Toyota Molasses Tank Truck dari Pelabuhan Tandjung Priok semendjak surat kami jang pertama No.0170/AA/64 tertanggal 27 Nopember 1964, baru pada hari Senen tanggal 8 Maret 1965 kami menerima pada Bengkel kami di Djl. Gunung Sahari No.45, 8 units, jang disusul keesokan harinja dengan 17 units, sehingga sekarang tjukup 25 units berada dalam gudang kami untuk selandjutnja di-persiapkan sampai dapat dipergunakan.

Dalam pemeriksaan setjara general, ternjata bahwa banjak sekali peralatannja tidak ada/sudah hilang, untuk mana kami melampirkan daftar perintjian dari peralatan jang ada dan jang tidak ada.

Daftar kekurangan jang pasti tentu baru dapat dilaporkan sewaktu kami mengerdjakan ready for roadnja.

Dengan sangat sedih kami menemukan bahwa dari 25 units tsb. hanja 1 (satu) unit jang dapat dihidupkan mesinnja, dan 2 (dua) units lagi djika di-perlengkapi dengan mengambil peralatan jang kurang dari kendaraan jang untuk sementara waktu toch tidak dapat didjalankan. Maka dalam waktu tidak lama baru dapat disiapkan 3 units.

Sekiranjja dapat persetudjuan dari pihak B.P.U./P.P.N. GULA mengingat bahwa kendaraan ini sangat dibutuhkan, kami bersedia untuk mentjarikan alat jang kurang itu dari pasaran bebas dengan harga bebas, supaja dapat dipasangkan dan mesinnja dihidupkan. Karena alat jang kurang itu adalah jang sangat pokok seperti generator-ampere dan distributor maka untuk mendapatkan alat2 ini kami berusaha mentjari harga jang serendah-rendahnja dipasaran bebas, dengan taksiran untuk 22 units generator-ampere dan distributor kami butuhkan uang tunai sedjumlah lebih kurang Rp.15.000.000.- (limabelas djuta rupiah).

Setelah itu dapat diperkirakan perongkosan untuk peralatan jang ketjil2, seperti wiper, spion, flasher lampu belakang dan sebagainja jang djuga masih termasuk peralatan jang diperlukan. Belum terhitung tool2 jang untuk kendaraan khusus ini djuga diperlukan.

Dalam pemeriksaan general . . .

**DJASUMKA**

Dalam pemeriksaan general kami djuga menemukan kehilangan peralatan dari bagian tank gulanja, alat2 mana sukar sekali untuk mentjarikannja dipasaran bebas, seperti driveshaft untuk pompa dan kraan2 besar, sehingga hanja dapat didatangkan dari pabrik Toyota di Japan. Kami atas instruksi dari P.P.N. GULA dapat segera melakukan pemesanan untuk barang jang dibutuhkan.

Mengingat bahwa untuk keperluan itu harus ada djatah tambahan dan prosedur untuk mendapatkannja mungkin akan memakan waktu, kami mengusulkan supaja kepada kami diinstruksikan pula untuk membelikan S.P.P. seperlunja, sehingga kami dengan segera dapat memesanja. Dapat dipahami bahwa pemesanan itu akan lebih mahal dari pada dengan djatah resmi, tetapi mengingat kebutuhan kendaraan tsb. kami rasa adalah lebih baik, supaja kendaraan tsb. tidak lama tertahan tidak dapat di-pergunakan, jang djuga akan memakan beaja pergudangan dan sebagainja. Lebih baik djika djuga dapat persetujuan untuk mendatangkan dengan airfreight. Setelah dapat persetujuan kami terpisah akan memberitahukan perongkosan untuk mendatangkan kekurangan alat ini.

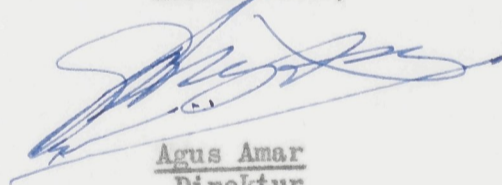
Selandjutnja kami memberitahukan bahwa terhadap tool jang berada dalam peti tertentu, banjak pula jang tidak ada. Kami akan membuat perintjian dari kelengkapannja, untuk mana djuga harus dilakukan pemesanan dari luar negeri.

Demikianlah keadaan dari 25 units molasses tank truck.

Supaja kendaraan ini dapat didjalankan dalam waktu tertentu, kami berharap persetujuan dan pembayaran perongkosan pertama seperti kami djelaskan diatas.

Dengan hormat menunggu keputusan/persetudjuan ini dengan tertulis atas mana kami mengutjapkan banjak terima kasih.-

Hormat kami,



Agus Amar  
Direktur

DAFTAR PERALATAN JANG ADA DAN JANG HILANG  
DARI KENDERAAN MOLASSES TANKTRUCK.  
P.P.N.GULA. Toyota Model FA.110.

Nama Pabrik Gula.	No.Lot.	Frame/Chassis.	Dynamo	Diff-cap cables	Rotor plate	Headlight	Lampusen depan	Spion depan gagang	Lampusen belakang	Lampu belakang	Cutout	Coil
Djatibarang	1.	199789 - 10028	—	—(seluruhnja) —	—	2 kanan	ada	ada	ada	—	ada	ada
Sragi	2.	199783 - 10025	—	ada	ada	ada	ada	ada	ada	—(dop)	ada	ada
Waringin Anom	3.	199855 - 10024	—	—(platina) —	—	ada	ada	ada	ada	—(dop)	ada	ada
Tjukir	4.	199938 - 10047	—	ada	ada	ada	—	ada	ada	—(dop)	—	ada
Pradjekan	5.	199790 - 10027	—	—(seluruhnja) —	—	ada	—	—	—	—(dop)	—	ada
Djombang Baru	6.	199937 - 10048	—	ada	ada	ada	ada	ada	ada	—	—	ada
Watutulis	7.	199939 - 10046	—	—(seluruhnja) —	—	ada	—	gagang	ada	—(dop)	—	ada
Krian	8.	199773 - 10045	—	—(seluruhnja) —	—	ada	—	gagang	ada	—	ada	ada
GondangBaru	9.	199832 - 10037	berikut fanbelt	ada	—	ada	—	gagang	ada	—	ada	ada
Padjarukan	10.	199805 - 10034	—	ada	ada	ada	—	ada	ada	—(dop)	—	ada
Djatiwangi	11.	199782 - 10029	—	ada	—	ada	ada	ada	ada	—(dop)	ada	ada
Olean	12.	199774 - 10022	fanb. putus	ada	—	ada	ada	ada	ada	—(dop)	ada	ada
Pandji	13.	199842 - 10042	—	—(platina) —	—	ada	ada	ada	ada	—(dop)	ada	ada
Kedawang	14.	199833 - 10038	—	ada (plate) —	—	ada	ada	ada	ada	—(dop)	—	ada
Pangka	15.	199816 - 10032	—	ada (plate) —	—	ada	—	gagang	ada	—	ada	ada
Sumberhardjo	16.	199817 - 10031	—	—(seluruhnja) —	—	ada	—	gagang	—	—	ada	ada
Tjepiring	17.	199819 - 10030	—	ada	ada	ada	—	ada	ada	—(dop)	ada	ada
Bandjaratma	18.	199775 - 10023	—	ada	ada	ada	—	ada	ada	—(dop)	ada	ada
Gending	19.	199819 - 10033	—	—(seluruhnja) —	—	ada	—	gagang	ada	—	ada	ada
Wonolangan	20.	199841 - 10041	ada	—(seluruhnja) —	—	2 kanan	—	gagang	ada	—(dop)	ada	ada
Tjandi	21.	199781 - 10028	(terlepas)	— (plate) —	—	ada	ada	ada	ada	—	—	—
Tulangan	22.	199840 - 10040	—	— (platina) —	—	ada	—	—	—	—(dop)	ada	ada
Krembong	23.	199834 - 10039	—	ada (plate) —	—	ada	—	—	—	—	ada	ada
Gompalkrep	24.	199854 - 10044	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	—	ada	ada
Semoro	25.	199853 - 10043	—	—(seluruhnja) —	—	ada	—	ada	ada	—(dop)	ada	ada
			22	10	18	3	14½ ps.	8 katja 2 gag	2½ ps	25	7	1

HILANG

No.	Lot.	Interlamp	Jointpompa	Udjung Kraan	Reservoir	Wiper	Claxon	Flasher	Kraan	Tempat perk.	Petjok-petjok. Spatbord.	doptengki.	Bumper
1.	—	setengah	ada	ada	ada	—	ada	ada	ada	ja	depan kiri/kanan		belakang
2.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ja	belakang kiri		
3.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ja	depan kiri/kanan		
4.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada		depan kiri		
5.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ja	depan kanan		
6.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ja	belakang kiri hantjur		
7.	ada	setengah	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ja	belakang kanan/kiri hantjur		belakang
8.	ada	ada	ada	—	ada	ada	—	ada	ada	ja	depan kiri		
9.	ada	ada	tidak lengkap	ada	ada	ada	—	ada	ada	ja	belakang kiri		
10.	ada	setengah	ada	ada	ada	ada	—	ada	ada	ja	depan kanan		
11.	—	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada		belakang kanan		
12.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada		depan kiri		
13.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada		hilang besar+ketjil dop		
14.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ja	depan kiri/kanan		belakang
15.	—	ada	ada	ada	ada	ada	—	ada	ada	ja	belakang kiri		
16.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	—	hilang kraan	ada	ja	depan kanan		
17.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ja	belakang kanan		belakang
18.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ja	depan kiri		
19.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ja	depan kanan		
20.	ada	setengah	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ja	belakang kanan		
21.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ja	depan kanan	ja	
22.	ada	ada	ada	ada	ada	—	ada	ada	ada				Pintu kanan
23.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ja			
24.	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ada	ja			
25.	—	setengah	ada	ada	ada	ada	—	ada	ada				
HILANG		4	5 setengah	1 tidak lengk.	1.	1	6	3					



Adapun tentang pindjaman2 truck semula kami minta semua sebagai gantinya kekurangan tractor, akan tetapi Sdr. Soenardi juga mengingatkan trucknja pula, djadi pembagian "fifty2" djuga. Sebagai sjarat mutlak telah ditentukan oleh Presdir antara lain sbb.: ; 1 untuk tractor sewanja sebulan2 Rp 10.000,--

2 " truck " " " 20.000,--

3 pengambilan di Serpong dan pengembaliannja nanti mendjadi tanggungannja pemindjam.

4 Segala kerusakan2 disengadja atau tidak disengadja mendjadi tanggungannja pemindjam.

5 Selama dipindjam djika ada kerusakan2 onderdil penggantian onderdil mendjadi tanggunannja pemindjam pula.

6. driver harus disediakan oleh pemindjam dengan tjatatan harus dipegang oleh driver jang ahli.

Selandjutnja satu sama lain sebagaimana tsb. dalam naskah pindjaman tractor2 jang kami bawa dari BPU. untuk ditanda tangani oleh masing2 Kudir selaku pemindjam.

Selandjutnja diberitahukan djuga oleh Presdir bahwa tractor harus sudah dikembalikan dipool asalnja pada achir September 1962.

Adapun pindjaman truck djika masih diperlukan maka sesudah bulan Djuli untuk Djateng dapat diberitambahan lagi 5 buah.

Selandjutnja djuka hal2 tsb. sudah disetudjui oleh masing2 Kudir supaja perdjandjian sewa ditanda tangani dan segera dikembalikan Pusat, sesudah mana tractor2 dan truck2 dapat diambil sendiri oleh para pemindjam.

Sebaiknja tractor2 dikirim sadja dengan truck atau D.K.A., adapun pengembaliannja truck dapat diambil dengan membawa pengemudi jang memunyai rijbewijs B, dan BPU. bersedia mengurus/menjelesaikan surat2 nja untuk membawa truck ke Djateng dan djika perlu bisa dimuati tractor2 untuk tiap truck 2 buah muatan tractor.

Karena pendjelasan2 dari Presdir maupun dari pada asistentennja Presdir dalam persoalan financieel/technisch sudah tjukup maka tepat djam 11.00 kami berdua mengundurkan diri dari kamar Presdir dengan tjatatan hari Sabtu tgl. 28/4-1962 supaja kembali lagi untuk menerima naskah Perdjandjian pindjaman tractor/truck jang masih harus ditik selandjutnja untuk dibawa kepada masing2 Kudir di Djateng I dan II.

Tanggal 28/4-62

Menghadap ke BPU lagi untuk mengambil konsep perdjandjian pindjaman tractor dan truck diruangannja Sdr. Abdillah lalu datang lagi keruangannja Sdr. Soegijatto, staf bag. Resarch/Tehn. dan selandjutnja pergi ke "Masayu" di daerah Kebajoran untuk mengurus onderdil2/ban reserve dan untuk mengadakan testing bersama mengenai tractor2 jang akan dikirim ke Djateng.

Didjandjikan bahwa reserve onderdil jang ada dan jang diperlukan bisa dilever, adapun lain2nja bisa dipesan sebagai backorder.

Tentang testing bersama akan dilakukan besok hari Senen tgl. 7/5-62 di Serpong bersama2 dengan staf resarch/Tehn. B.P.U.

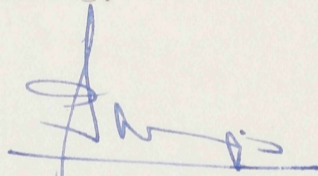
Diberitahukan pula bahwa djika diminta oleh PPN. maka Masayu djuga bersedia mengangkut tractor2 tsb. tetapi dari Djakarta. (tidak dari Serpong) ke Semarang dengan ongkos + Rp 10.000,-- djadi pengangkutan di Serpong ke Djakarta harus dilakukan oleh PPN. sendiri.

Hal ini masih akan kami pertimbangkan dahulu kemudian. Kepada BPU. kami bersedia akan kembali lagi besok hari Sabtu tgl. 5/5-62 djika satu sama lain sudah disetudju oleh Kudir Djateng II dan satu/ lain sudah siselesaikan "voorbereidingenna" dan hal ini setudju atau tidak setudju dari pihak Djateng II hari rebo tgl. 2/5 atau lambatnja tgl. 3/5-62 kami akan interlokaal BPU lagi.

Demikianlah selesai tugas kami di Djakarta dan hari minggu tgl. 29/4-62 kami meninggalkan Djakarta dengan kereta api djam 8.00 kembali menudju ke Semarang dan pada djam 18.30 tepat (kereta api terlambat) tiba di Semarang Tawang.

Pada hari djumat tgl. 27/4-62 kami telah <sup>minta Mr.</sup> ~~menerima~~ Mr. Hatu/Sdr. Hamsjah bag. Umum Pegawai B.P.U. untuk dipesankan tempat untuk hari minggu tgl. 29/4-62 untuk pulang ke Semarang dan surat2 tugas dan uang Rp 415,-- untuk kereta api klas I Djakarta-Semarang kami serahkan kepadanya, akan tetapi ternjata usahanja gagal dan didjandjikan bisa dapat tepat besok hari Selasa tgl. 1/5-1962. Berhubung dengan ini maka kami telah usaha sendiri di Gambir dan ternjata berhatsil, sedang uang Rp 415,-- masih disimpan Sdr. Hamsjah.

Semarang, 30/4-1962.

  
(Poedjokarsono).

121

PENGIRIMAN 2 GELOMBANG PERTAMA  
PADA TH. 1964.

Station	13	: Workshop equipment	85%	77 ton	- IV quarter '64
"	24	: Micro bus 3 ton cap.	6 pcs	18 "	-IV quarter '64 - IV quarter '64
Station	21	: Port Landcement		100 ton	- March 1964.
	22	: Rail with accessories (without sleepers)	30 kw.	560 ton	- March 1964
		Left track Switches	10 sets	5 ton	- March 1964
Station	22	: Rail with accessories (without sleepers)	20 km.	560 ton	- April 1964
		Right track switches	10 sets	5 ton	- April 1964
"	24	: Cross country lorry	10 pcs.	30 ton	- April 1964
		Loading trailer	5 ton		
		Cap.	4 pcs.	18 ton	- April 1964
		Road roller	2 pcs.	10 ton	- April 1964
		Tractor on wheels	4 pcs.	8 ton	- April 1964
Station	24	: Tipper truck 3,5 ton Cap.	12 pcs.	40 ton	- May 1964
		Buldozer	1 pcs.	4 ton	- May 1964
Station	21	: Port Landcement		200 ton	- June 1964
"	24	: Low loading trailer 30 ton Cap.	2 pcs.	15 ton	- June 1964
		Crane lorry 3 ton Cap.	2 pcs.	4 ton	- June 1964.

Bulan Maret	1964	665 ton
Bulan April	1964	621 ton
Bulan Mei	1964	44 ton
Bulan Juni	1964	219 ton
Triwulan terakhir	1964	101 ton

D j u m l a h : 1650 ton.  
=====

121

KALKULASI HARGA PEMBIKINAN LORI ANGKUTAN TEBU :

1. Chasis Komplit berat 360 kg. a Rp.750 per kg.	Rp. 270.000.-
1. Buffer Komplit	" 60.000.-
4. As-pot 12 x 4 = 48 kg.x 400	" 19.200.-
Babit 25 kg.x 4 = 10 kg.x 5.000.-	" 50.000.-
2. Rante dengan Hak	" 40.000.-
Ongkos membuat dengan keling-2, dan alat-2 ketjil	" 100.000.-

---

Djumlah semua kurang lebih

Rp. 539.200.-

---

121 P./S.

Sup. Bp. Kusni

LAPORAN PERDJALANAN DINAS KE DJAKARTA  
TGL: 8 APRIL 1963:

---

Petugas: 1. Sdr. Boediono  
2. " Pudjokarsono  
3. " Muljono, pengemudi.  
dengan kendaraan Jeep H-17934.

Tanggal: 8/4/63 berangkat djam 14.30 datang di Tjipanas djam 2.30  
(pagi) terus menginap di Hotel Pendawa di Tjipanas.

" 9/4/63 djam 7.00 berangkat ke Djakarta langsung ke BPU.  
PPN. untuk menemui Sdr. Lessumardjo, djam 9.00 pagi datang  
di BPU.PPN. tetapi Sdr. Lessumardjo pergi rapat di Tjing-  
kaeng. Terus menghadap Bp. Danoebroto (Secretaris BPU.  
Gula) untuk memberitahukan maksud kedatangan kami berdua.  
Selandjutnja karena Sdr. Lesumardjo sebelumnja djuga sudah  
meninggalkan pesan soal truck Toyota, maka oleh Bp. Danoe-  
broto kami diberi notadinas agar datang di "DASWA MOTOR"  
dealer Toyota di Djalan Sabang. Disini kami bertemu dengan  
Sdr.2 Soebagio dan Ridwan selaku petugas Daswa motor, dan  
diberitahu bahwa soal truck jang akan didjualjalah dari  
NV. Agam di Djl. Bidara Tjina dan bukan dari Daswa motor,  
sedangkan kedua pedjabat tsb. hanja perantara belaka, maka  
diminta agar kami djam 13.30 kami bersama2 untuk mel-ihat  
truck2 tsb. di Djl. Bidara Tjina.  
Djam 13.30 kami datang lagi di Daswa motor dan bersama2  
dengan Sdr.2 Soebagio dan Ridwan kami menudju ke NV. Agam di  
Djl. Bidara Tjina dan kami diperkenalkan dengan Sdr. Djupri  
selaku kuasanja/pemiliknja NV. Agam.  
Selandjutnja kami dipersilahkan melihat keadaan kedua truck  
Toyota jang akan didjual dan keadaan2nja s.b.b.:

- I. a. keadaan mesin2 baru (dieselmotor) startkklar.  
b. ~~cabine~~ cabine/windshild dan kap (tambahan orisinil) dan tem-  
pat duduk lengkap (baru).  
c. steel body ex. Mobiele brigade.  
Harga truck tsb. Rp 3.350.000,-- (tigadjuta tigaratus  
limapuluhribu rupiah).
- II. a. keadaan mesin baru (belum startkklar).  
b. chassis dan cabine (dieselmotor) (belum pakai kap) dan  
windshild tempat duduk belum dipasang.  
c. belum ada laadbak, djadi hanja merupakan "bus chassis".  
Harga truck tsb. Rp 3.250.000,-- (tigadjuta duaratus  
limapuluh ribu rupiah).

Harga2 tsb. dengan conditie s.b.b.:

- Truck ke I
- a. Startkklar (in ranning condition).
  - b. Diduco lagi abu2 muda dan tjap mobiele Brigade  
dibody belakang dihilangkan / ditutup (body  
ini asalnja dibeli dengan sjah dari Mobiele  
Brigade).

- c. S.w.I. tahun 1962 sudah dibayar lunas.
- d. Pajak mulai October 1962 hingga bulan April 1963 diusahakan dibayar lunas.
- e. Surat2 djalan dari Kepolisian Lalu-Lintas diusahakan.
- f. Tidak termasuk ongkos2 baliknama 5 %, djadi berarti ongkos2 baliknama dibayar oleh pembeli.
- g. Waktu ~~pengetjaan~~ 10 hari sesudah pembayaran lunas harga2 truck tsb.

- Truck ke II.
- a. Startklaar (in running condition).
  - b. diduco lagi, abu2 muda.
  - c. S.W.I. tahun 1962 sudah dibayar lunas.
  - d. Pajak mulai bl. Oktober 1962 hingga April 1963 di usahakan dibayar lunas.
  - e. Surat2 djalan dari Kepolisian Lalu Lintas diusahakan.
  - f. Tidak termasuk ongkos2 baliknama 5 %, djadi ongkos2 baliknama dibayar oleh pembeli.
  - g. Waktu ~~pengetjaan~~ 10 hari sesudah pembayaran lunas harga2 truck tsb.

Tanggal 10/4/1963.

Karena pada tgl. 9/4/63 kami belum dapat bertemu dengan Sdr. Lessumardjo, maka pada tgl. 10/4/63 kami memerlukan datang lagi di BPU. PPN. untuk minta petunjuk dan advies2 teknis maupun *lainnya* jang bersangkutan dengan pelaksanaan pembelian kedua truck Toyota tsb.

Sesudah kami merundingkan hal tsb. dengan Sdr. Lessumardjo, maka kami bertiga lalu datang lagi ke Daswa motor dan menemui Sdr. Soebagio dan Sdr. Ridwan dan djuga Sdr. Djupri jang djuga memerlukan datang.

Sesudahnja mengadakan pembitjaraan tentang keadaan dan conditionja dari kedua truck tsb., maka didapat kata sepakat agar djam 16.00 bersama2 datang di Djl. Bidara Tjina untuk mengadakan pemeriksaan/testing jang akan dilakukan oleh Sdr. Lessumardjo selaku ahli Tehnik dari BPU.PPN. begitu pula untuk menentukan apakah harga2 dari kedua truck tsb. djuga sudah pantas.

Djam 16.00 datang di Djl. Bidara Tjina dan diadakan testing dan pemeriksaan oleh Sdr. Lessumardjo.

Djika conditie penjerahan dari kedua truck tsb. benar2 sesuai sebagaimana jang diadjukan, maka harga2 tsb. adalah pantas (redelijk), maka telah diputuskan bahwa kita tetap akan membeli truck tsb. dengan perdjandjian2 jang sjah.

Oleh karena penyelesaian pembelian masih harus menunggu perdjandjian2 dan surat2 hak milik (eigendomspapier dsb.) maka kami memutuskan untuk menjerahkan sepenuhnya persoalan pembelian truck tsb. kepada Sdr. Lessumardjo. Maka kami lalu bersama2 mengadakan pertemuan dengan Bp. Hamid, selaku Kepala Bagian Keuangan BPU. PPN. untuk menjetorkan uang jang kami terima dari Buneg Djakarta besarnja Rp 6.600.000,-- dan sewaktu2 pembayaran harga dari kedua truck tsb. akan diselesaikan, maka uang tsb. dapat diterimakan kepada Sdr. Lessumardjo, jang selandjutnja untuk menyelesaikan transactie pembeliannja.

Tanggal 11/4/63.

Diadakan lagi pembitjaraan antara Sdr. Soebagio dan Ridwan dan Sdr. Lessumardjo di BPU. PPN. dengan kami berdua untuk mematangkan penyelesaian transactie pembayaran truck dan achirnja persoalan tsb. diserahkan kepada Sdr. Lessumardjo untuk menyelesaikan selandjutnja.

Menurut rentjana maka pembayaran akan diselesaikan pada tgl. 12 atau 13 April 1963 dan sudah dapat dipastikan bahwa tgl. 25/4/63

dan sudah dapat di/ambil untuk dibawa ke Semarang.  
Maka sebelum tgl. 25/4/63 kami harus mengirim 2 sopir yang memiliki rebewijs B dan 2 kernet untuk mengambil kedua truck tsb. hal ini kami akan segera hubungan dengan Pg.2 Sragi dan Djatibarang untuk merentjanakan pengambilan kedua truck tsb.

Tanggal 12/4/63


Kemudian tugas kami berdua sementara sudah selesai, maka kami menudju pulang ke Semarang.  
Berangkat dari Tjipajung djam 5.00 pagi datang di Semarang 18.00 dengan selamat.

Tambahan:

Pada tgl. 9/4/63 kami disediakan penginapan di complex Senajan (Asian Games) tiap orang + Rp 1.000,-- tidak all in, dan kami ketahui pengipapan penuh.  
Karena di Tjipajung ada tempat dan harga + Rp 500,-- untuk satu flat untuk 3 orang (tidak all in) maka kami selama bertugas menginap di Hotel Tjiliwung di Tjipajung.

Semarang, 13 April 1963.

Petugas:

  
(BOEDIONO)

  
(VOEDJOKARSONO)

TURUNAN.

Eff/Skt.-

124

ONGKOS PERSEWAAN TRUCK

HARIAN :

Onkos tiap hari . . . . . Rp. 1,250,--

BENSIN :

Di-beri penggantian dengan harganja bensin atas dasar tiap 3 Km. = 1 liter.

PREMIE :

Tiap hari untuk angkutan muatan selebihnja dari 100 kwintal, mendapat premie muatan seperti brikut:

- a. Dari 101 s/d. 150 kwintal, tiap kwintal a Rp. 6,--
- b. Dari 151 s/d. 200 kwintal, tiap kwintal a Rp. 8,--
- c. Dari 201 seterusnya, tiap kwintal

UWANG MAKAN SOPIR+KORNET :

Tiap hari sopir+kornet mendapat bantuan uang makan seperti brikut:

- a. Untuk muatan dari s/d. 100 kwintal, tiap kwintal Rp.1,--
- b. " " " 101 s/d. 200 " " " " Rp.2,--
- c. " " " 201 s/d. seterusnya " " " " Rp.2,50

PEMBAGIAN GULA PASIR :

Untuk tiap truck tiap bulan mendapat pembagian gula pasir dengan gratis, sebanyak 15 Kg., dengan perhitungan atas dasar  $\frac{1}{2}$  Kg. tiap hari untuk tiap truck jang sudah dapat mengangkut 100 kwintal ke-atas tiap hari. Pembagian gula pasir tersebut dengan perintjian seperti brikut:

- a. Untuk pengusaha 6 Kg.;
- b. Untuk sopir 5 Kg.;
- c. Untuk kornet 4 Kg.-

EXTRA PREMIE :

Kepada tiap truck tiap hari jang dapat mengangkut muatan seperti tersebut dibawah ini, akan di-beri extra premie:

- a. Dari 120 kwintal s/d. 175 kwintal, di-beri Rp. 250,--
- b. Dari 176 " " 250 " " " " Rp. 350,--
- c. Dari 251 " " " seterusnya " " " " Rp. 500,--



piran : 57/As/1963.-  
erihal : --  
Penerimaan uang pembayaran  
4 loco's dan 32 stel Wissel.

Sukamandi/Tjikampek, 7 Des. 1963.-

Kepada Jangterhormat,  
Bapak Direktur Produksi. B.P.U. -  
P.P.N. GULA.  
Djalan Sikatan No. 1.  
S U R A B A J A.-

Dengan hormat,

Menghubungi surat penawaran (offerte) kami No.035/As/1963., tgl. 17 Djuli 1963., dan surat kuasa kami kepada Sdr. JAN v RENESSE tgl. 10 Agustus 1963., jang kesemuanja sudah ada ditangan Bapak Direktur Produksi, serta hasil pemitjaraan antara kami dengan Bapak pada tgl. 4 Desember 1963., bahwa pembayaran untuk :

- a. 4 (empat) buah lokomotif Uap-ketel,
- b. 32 (tigapuluhdua) stel wissel komplit, seharga punt a dan punt b. Rp. 36.000.000.= (tigapuluhenam djuta) rupiah., akan dapat dilaksanakan pembayarannya kepada kami pada tanggal antara 11/12 Desember 1963., jang akan datang di Surabaya.-

Maka berhubung dengan itu, bersama ini kami mohon dalam pelaksanaan pembayaran ini dapat kiranja Bapak Direktur Produksi mengatur pembayarannya sebagai berikut ;

1. Kepada ERAWAN ASMARA, alamat Djalan Raya Nomer 88 Sukamandi, dengan melalui Bank Kooperasi Tani dan Nelajan Purwakarta, sebesar, ..... Rp. 32.500.000
2. Kepada Sdr. TAM, tanda terima, sebesar, ..... 3.500.000.==

Djumlah, ..... Rp. 36.000.000.==

( Tigapuluh enam djuta ) r u p i a h.-

Adapun pengiriman ke-empat buah lokomotif uap ketel, akan sesegera-mungkin kami laksanakan, setelahnja kami mendapat perintah dari Bapak Direktur Produksi ke - Pabrik Gula dimana jang harus menerimanja lokomotif2 tersebut berikut ke-tigapuluhdua stel wissel-nja.-

Selandjutnja, besar harapan kami bahwa akan segeranja hal ini terlaksana, untuk segala bantuan serta perhatian Bapak Direktur-Produksi, kami haturkan banjak-banjak terima kasih,-

Hormat kami,

Tembusan Jth ;

Sdr. JAN v RENESSE  
Gubengklingsingan V/3.  
S U R A B A J A.-

*Erawan Asmara*  
Djil Raja No. 88 - Sukamandi  
Tjikampek ( ERAWAN ASMARA )

LAPORAN TIMBANG TRIMA DI BIDANG TEKNIK PERWAKILAN  
PERKAPALAN B.P.U.-P.P.N.

*Jr Ko*  
*Chusus ulh.*  
*Dir. Prod.*

Keadaan kapal2 pada waktu ditimbang terimakan adalah sbb.:

I. K.M. ARAKUNDO.

1. Keadaan kapal pada umurnja kurang dipelihara, hingga kelihatannya sangat tua meskipun umurnja baru  $\pm$  4 th.
2. Kapal berada di galangan Sumber Bhaita untuk mengalami revisie besar dan belum selesai dikerdjakan. Berhubung nota dari Sumber Bhaita No. 630702 ttgl. 31 Djuli 1963 belum diselesaikan, maka pekerdjaan2 berhenti sama sekali, karena mereka belum menerima uang muka. Mesin2 diesel direparasie oleh Vena dan telah selesai dan ditjoba, akan tetapi belum dapat mentjapai perputaran jang normal. Menurut keterangan ini diakibatkan karena porosnja masih harus ditjatbut.
3. Kapal Arakundo dahulu pernah naik dok di galangan P.N. Dok Perkapalan Surabaja (D.P.S.), karena kesalahan maka Sjahbandar baru diberitahu dan datang setelah kapal turun dari dok dan atas perintahnja maka porosnja harus ditjabut dan diperiksa, hingga kapal harus naik dok kembali. Untuk keperluan ini kapal Arakundo berada di Sumber Bhaita, akan tetapi order pekerdjaan tambahan hingga waktu ditimbang terimakan belum keluar.
4. Karena kapal Arakundo terlalu lama berhenti dan selama itu tidak ada pemeliharaan karena tak ada bahan2nja, maka badan kapal sudah berkarat lagi, hingga pekerdjaan2 pengetjat, pembersihan badan kapal dari tirem harus diulangi lagi. Untuk pengetjat bagian atas dari kapal dan pekerdjaan ketjil2 kami berpendapat bahwa baiknja dikerdjakan oleh awak kapal sendiri dan mereka telah menjanggupkan asal mereka diberi bahan2nja.
5. Pada tgl. 22/10-63 kami telah membitjarakan persoalan nota dan pekerdjaan2 jang belum selesai dengan saudara Marwoto dari Sumber Bhaita dan kami telah mentjapai persetujuan sbb.
  - a. pekerdjaan2 jang belum selesai akan segera dilandjutkan.
  - b. Reparasie tambahan akan segera disusulkan termasuk pekerdjaan menaikkan dok dan memeriksa porosnja dan akan segera dilaksanakan.
  - c. Harga2 jang tertjantum dalam nota tsb. akan ditinjau karena ada beberapa jang terlalu tinggi.
  - d. Kami akan membayar uang muka sebesar 60% dari djumlah jang tertjantum dalam nota tsb.
  - e. Pekerdjaan2 pada Arakundo diberi prioritas pertama mengingat kapal itu akan diserahkan pada projekt Tjot Girek.
6. Setelah uang muka dibajarkan dan diadakan penindjauan maka ternjata bahwa pekerdjaan2 belum dilandjutkan dan pada tgl. 15/11-63 diadakan pemitjaraan kembali dengan Sdr. Marwoto dari Sumber Bhaita dan telah ditetapkan sbb.
  - a. Akan diadakan pengetjekkan bersama mengenai nota mereka dan daftar reparasie tambahan dan ini telah dilaksanakan pada hari itu djuga.
  - b. Arakundo akan naik dok pada achir bulan Nopember untuk dipriksa porosnja. Bila porosnja tidak perlu diganti maka diharapkan perbaikan seluruhnja akan selesai pada achir bulan Desember, hingga Arakundo dapat diserahkan kepada Djakarta pada pertengahan bulan Djanuari 1964.

7. Poros dari kapal Arakundo telah dilepas dan pada tgl. 9/12-63 telah dipriksa oleh Sjahbandar. Kerusakan poros tak ada dan hanja perlu dipoles.
8. Bahan2/barang2 untuk pemeliharaan kapal hingga tgl. 16/12-63 belum ada jang masuk, padahal kapal harus selesai pada permulaan bulan Djanuari.

## II. K.M. DEWI SRI.

1. Keadaan kapal pada umumnja kurang dipelihara, hingga ke-lihatannja sangat tua meskipun umurnja baru 4 th. seperti halnja dengan kapal Arakundo.
2. Kapal Dewi Sri berada digalangan kapal Sumber Bhaita untuk pemeliharaan besar. Mesin diesel dibongkar dan diperbaiki oleh Bengkel Teknik Vena. Pada pembongkaran ternjata bahwa versnellingsbak dari dua motor utamanja rusak dan kami tak mempunjai reserve onderdeelnja. Untuk menghindarkan agar kapal tsb. setjepat mungkin dapat dipakai maka telah diputuskan untuk
  - a. 2 bh. versnellingsbak jang rusak didjadikan satu, sedangkan beberapa roda gigi jang rusak dibikinkan di Vena.
  - b. Versnellingsbak dari motor tjadangan jang baru dipakai dahulu untuk Dewi Sri.
  - c. Setjepat mungkin memesankan 4 bh. versnellingsbak baru compleet dari Djepang untuk Dewi Sri maupun Arakundo.
3. Pekerdjaan2 pada Dewi Sri telah berhenti sama sekali karena nota No. 630703 ttgl. 31/7-63, hingga achir bulan September 1963 belum diselesaikan dan tidak diberi uang muka sama sekali seperti biasahja. Setelah pada tgl. 22/10-63 kami bitjarakan persoalan ini dengan Sumber Bhaita dan mereka mendapatkan djaminan bahwa akan diberi uang muka 60% dari djumlah jang tersebut dalam nota itu maka mereka berdjandji
  - a. Akan melandjutkan pekerdjaan2 pada kapal Dewi Sri.
  - b. Reparasi tambahan akan segra dikerdjakan sambil menunggu ordernja.
4. Karena kapal sudah terlalu lama berhenti dan kurang pemeliharaannja maka semua pekerdjaan pengetjatan dan pembersihan tirem dsb. harus diulangi. Untuk pekerdjaan pemeliharaan ketjil2 lebih baik kalau dikerdjakan oleh awak kapal sendiri asal mereka diberi bahan jang tjukup.
5. Dewi Sri hingga kini hanja menunggu perbaikan pada versnellingsbaknja jang akan selesai pada pertengahan bulan Djanuari 1964 dan perbaikan tambahan oleh Sumber Bhaita jang mungkin baru selesai pada achir bulan Djanuari 1964.

## III. K.M. TELUK WORI.

1. Kapal ini keadaannja kurang terpelihara seperti halnja dengan kapal2 jang lain.
2. Kapal ini telah mengalami perbaikan pada Sumber Bhaita. Pekerdjaan ini meliputi
  - a. melontjeng krukas
  - b. uitlijnen poros baling2untuk 3 bh. motor induk.
3. Kapal ini akan diserahkan kembali kepada Sjahbandar setelah selesai diperbaiki dan dapat berlajar sendiri.

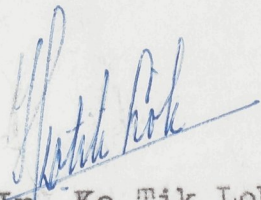
4. Kapal ini hingga kini masih menunggu perbaikan pada:
- roda gigi waterpomp
  - oliekoeler
  - pompa pendingin dari dieselaggregaat
  - memasang kembali rocker arm.

Perbaikan2 tsb. diatas telah selesai dan sekarang tinggal memasang kembali sadja.  
Dapat diharapkan bahwa achir bulan Desember telah selesai dan dapat diserahkan kembali.

#### IV. LAIN2.

- Keadaan kapal2 pada umumnja kurang terpelihara. Ini karena:
  - Ketentuan dari pengurus jang lama bahwa semua pekerdjaan pemeliharaan jang ketjil pun harus dikerdjakan oleh instansie lain dan bukan oleh awak kapal sendiri. Hingga kapal tak menerima bahan2 untuk pemeliharaan routine ketjil2 ini dan awak kapal tak mempunjai perasaan tanggung djawab mengenai keadaan kapal pada umumnja.
  - Kapal terlalu lama berhenti.
  - Rasa tanggung djawab dari awak kapal mengenai keadaan kapalnja kurang besar karena adanja beberapa peraturan dari pengurus lama.Baiknya untuk kemudian hari pemeliharaan routine ini diserahkan kepada awak kapal sendiri dan mereka langsung bertanggung djawab mengenai pelaksanaannja
- Reserve onderdeel untuk motor induk dari Dewi Sri dan Arakundo perlu dipesankan karena telah banjak jang habis terpakai dan sukar untuk didapatkan di pasaran bebas. Daftar untuk keperluan ini akan menjusul dan bila dapat agar dipesankan dengan ADO dari P.P.N.
- Tidak adanja kendaraan dinas untuk mengurus dan mengawasi pekerdjaan2 pemeliharaan pada kapal sangat terasa.
- Permintaan bahan2/barang2 untuk keperluan kapal2 sangat lambat masuknja. Permintaan2 jang telah  $\pm$  satu bulan jang lalu diadjukan hingga kini belum terlaksana.
- Hasil penelitian daftar inventaris gudang, kantor dan kapal2 kami lampirkan pada laporan ini.

Surabaja, 17 Desember 1963.

  
Ir. Ko Tik Lok.

B.P.U. - P.N. GULA

Visie :

Paraf :

**MEMO**

Tgl. 12 - 10 - 1965.

Intern

Kepada: Direktur Utama ✓

Dari: M. Moh. Saleh Nst.

No. ....

HAL :

Lampiran : Buku Laporan.

Dengan hormat,

Bersama ini kami kirimkan buku laporan hasil survey khusus mengenai kertas dari team kerdja - kertas jang dibentuk oleh Panitia teknis Bersama Deperdatam - Depertan, untuk dipergunakan seperlu- nja.

Perlu kami djelaskan disini bahwa buku la- poran Panitia Technis Bersama Deperdatam - Depertan telah kami kirimkan kepada Saudara dengan surat pengantar no. 1680/VI/1043/65/Gula tgl. 7 Mei 1965.

B.P.U. - P.N. GULA.

PANITIA TEKNIS BERSAMA  
DEPERDATAM - DEPERTAN

Wk. Ketua,



M. Moh. Saleh Nst. )

Tembusan :

A r s i p . -

334/Bidj  
14/10-65

189/Diri Ut  
12/10-65



DETAILS ON TRANSPORTATION & IRRIGATION? EQUIPMENT AND TIME SCHEDULE (ICHTISAR ALAT2 BIDANG TANAMAN).

No.:	I T E M S	QUANTITY	PRICE FOB.	TOTAL AMOUNT FOB.	DELIVERY		SCHEDULE	
					1st. year.	2nd year	1st. year	2nd. year
1.	FIXCEL RAILWAY TRACK EXCLUSIEF SLEEPERS	120 km.	6.000	720.000	20	100	120.000	600.000
2.	PORTABLE RAILWAY TRACK WITH SLEEPERS	240 "	7.500	1.800.000	40	200	300.000	1.500.000
3.	Railway points	450 set	500	225.000	450	-	225.000	-
4.	CANE CARS EXCLUSIEF BRAKES	2.500 pcs	500	1.250.000	700	1.800	375.000	875.000
5.	CANE CARS WITH BRAKES	500 "	500	250.000	150	350	75.000	175.000
6.	W H E E L S E T S	6.000 set	100	600.000	6.000	-	600.000	-
7.	DIESEL-LOCOMOTIVES 100 HP	50 pcs	20.000	1.000.000	50	-	1.000.000	-
8.	DIESEL-LOCOMOTIVES 60 HP	50 "	15.000	750.000	50	-	750.000	-
9.	RAILWAY MOTORCARS 10 HP	50 "	2.000	100.000	15	35	30.000	70.000
10.	MOTORIZED RAILWAY BI-CYCLES 4 HP	50 "	500	25.000	-	50	-	25.000
11.	W H E E L T R A C T O R S 40 HP	100 "	2.500	250.000	100	-	250.000	-
12.	CRAWLER TRACTORS WITH IMPLEMENTS	10 "	25.000	250.000	-	10	-	250.000
13.	J E E P S	150 "	3.000	450.000	75	75	225.000	225.000
14.	T R U C K S 3,5 TON CAP.	50 "	3.500	175.000	10	40	35.000	140.000
15.	P I C K - U P S 1-TON CAP.	50 "	3.000	150.000	-	50	-	150.000
16.	CRAWLER-DRAGERS COMPLETE	10 "	25.000	250.000	3	7	75.000	175.000
17.	IRRIGATION PUMPING SETS DIESEL ENGINE DRIVEN 1.000 L/SEC.	5 "	45.000	225.000	5	-	225.000	-
18.	I D E M 350 L/SEC.	25 "	22.000	550.000	25	-	550.000	-
19.	I D E M 200 L/SEC.	50 "	20.000	1.000.000	50	-	1.000.000	-
20.	I D E M 50 - 100 L/SEC.	100 "	15.000	1.500.000	100	-	1.500.000	-
T O T A L				11.520.000			7.335.000	4.185.000

*dileleh ke 2 sumber  
via KBR J. Tokyo tgl 22/10-67*

M E M O

Djakarta, 2 Maret 1965.

121

K e p a d a: Dir. Utama  
dari : Bag. Pembelian.  
Hal: Tankcars.

25 buah Tankcars Toyota jang ada di pelabuhan telah dibayar bea masuknja dan ~~akhir~~ hari Sabtu jad akan dikeluarkan dari Tg. Priok ke tempat penampungan Perwakilan Toyota jang ada di sini. Oleh mereka akan diadakan check-up dan bila sudah dapat berdjalan akan dikirimkan ke daerah2 setjara beransur.

Sebagaimana dimaklumi, ~~menurut~~ laporan dari fihak Tri Sari Veem (Veem dari Tri Bhakti), banjak ~~Under~~ ditjuri oleh fihak petugas2 di Tg. Priok, bahkan pendjaga dari Veem tsb telah mendapat penganiayaan, oleh karena melarang mereka jang bermaksud akan mengambil onderdil2 dari Tankcars tsb.

Dengan perwakilan Toyota jang ada disini telah kami bitjarakan untuk dilengkapi sampai dengan dapat berdjalan.

Kwitansi2 pembelian onderdil2 lokal supaja diadju-kan kepada PPN Gula untuk dibayar dan kemudian diadju-kan claimnja kepada fihak Assuradeur.

Demikian mengenai Toyota.

25 buah Tankcars Mercedes sebagian telah dikapalkan ke Surabaja jaitu:

5 buah per kapal Dormund dikapalkan tgl. 16 Des. 1964.

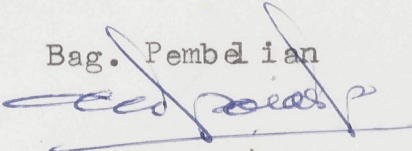
10 buah per kapal Darmstadt dikapalkan tgl. 2 Jan. 1965.

10 buah lagi belum ada berita pengapalannja.

Dokumen2 jang 15 tsb diatas oleh kami sedang disele-saikan dengan fihak Bank. Bila Keterangan Pemasukan Pabean telah kami terima akan segera dikirimkan ke Surabaja.

Demikian mengenai Mercedes.

Bag. Pembelian

  
( Oepojo )



PERATURAN PEMERINTAH PENGANTI UNDANG-UNDANG

No. 19 TAHUN 1960

TENTANG

PERUSAHAAN NEGARA

B A B XII

Pasal 20

- c. mengadakan kerdja sama dan kesatuan tindakan dalam mengurus perusahaan negara dan/atau
  - d. mengawasi pekerdjaan menguasai dan mengurus perusahaan negan.
- 2) Dengan Peraturan Pemerintah tugas tersebut dalam ayat (1) ketjuli kepada Badan Pimpinan Umum dapat pula diserahkan kepada perusahaan negara jang dibentuk/didirikan dengan atau berdasarkan Undang-Undang lain.

KEPADA JTH.  
KEPAIA PERWAKILAN B.P.U.-P.P.N. DJATENG  
Djl. Mpu Tantular 27  
SEMARANG.

Bersama ini kami sampaikan kepada Sdr. pendapat dan usul<sup>2</sup> Team Assuransi P.P.N. Djateng mengenai penjelesaian pembatalan asuransi kendaraan bermotor, ketjelakaan pribadi dan angkutan uang.

Pendapat dari beberapa Kesatuan P.P.N. di Djateng, mengenai instruksi B.P.U.-P.P.N. untuk membatalkan polis<sup>2</sup> kendaraan bermotor, ketjelakaan pribadi dan angkutan uang mulai 1 Djanuari 1962 dalam rangka pemusatan beberapa pertanggungan di P.P.N. sendiri adalah sebagai berikut :

Kesatuan I dan V : Pertanggungan menurut peraturan lama dihapuskan sadja, mengingat :

1. Pertanggungan uang: Selama tahun 1951 s/d 1961 hanya sekali sadja perlu mengadjukan claim dalam tahun 1951 meliputi djumlah Rp. 20.000, sedangkan premie jang dibayar berratus kali djumlahnja.
2. Pertanggungan ketjelakaan pribadi dan molest : Djuga untuk pertanggungan ini hanya sekali sadja ada claim, menerima penggantian beaja perawatan dokter sebesar Rp. 500.-- dari assuradeur, sehingga tidak sebanding dengan premie jang harus dibayar.
3. Kendaraan bermotor : Penerimaan ganti kerugian tidak sebanding dengan besarnja premie.

Djateng II

1. Pertanggungan Kendaraan bermotor : Dari sudut bedrijfseconomie membenarkan pemusatan pertanggungan di P.P.N. sendiri, karena kerusakan kendaraan bermotor tidak begitu besar mengingat akan kekuatan liguiditeit dari P.P.N.<sup>1</sup> Akan tetapi khusus untuk Kesatuan<sup>2</sup> jang mempunjai pabrik di daerah tidak aman lebih baik diserahkan kepada Maskapai Assuransi, mengingat risiconja jang amat besar.
2. Pertanggungan ketjelakaan pribadi : Belam dilaksanakan di Kesatuan II, masih menunggu keputusan Perwakilan, tidak keberatan terhadap penanggungan sendiri oleh Pusat.
3. Pertanggungan angkutan uang : Dihapuskan sadja, mengingat djrang terdjadinja kehilangan/kerugian, claim jang tidak sesuai dengan besarnja premie jang harus dibayar.

Djateng IV

- : Untuk menghentikan, meskipun hanya sementara waktu sadja, adalah amat riskant, disarankan agar asuransi ini paling sedikit diteruskan untuk triwulan pertama tahun 1962, dengan perhitungan bahwa persiapan untuk menampung kelanjutannja oleh Pusat didalam waktu tiga bulan, itu dapat diatur sebaik-baiknya.

Dari pendapat Kesatuan2 sebagaimana tertjantum diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa pada pokoknja ketiga pertanggungan dimaksud pada fihak ketiga dapat dibatalkan.

Mengingat adanja instruksi B.P.U.-P.P.N. tersebut diatas dan setelah mempertimbangkan saran2 dan pendapat Kesatuan2 P.P.N. di Djawa Tengah kami selaku Ketua Team Assuransi berpendapat bahwa pada umumnja pembatalan asuransi pada fihak ketiga mengenai :

1. Kendaraan bermotor
2. Ketjelakaan Pribadi
3. Pengangkutan Uang

dapat dilaksanakan dan sangat menjetudjui pemusatan pertanggungan2 tersebut di P.P.N. sendiri, karena penerimaan claim, dibandingkan dengan djumlah premie jang harus dibayar sangat ketjil dan tidak berarti, lagi pula dengan djalan demikian dapat ditjegah pembayaran2 dalam djumlah besar pada fihak ketiga.

Perlu kami kemukakan bahwa mengenai asuransi ketjelakaan pribadi untuk sementara waktu sambil menunggu dilaksanakannja pemusatan asuransi di P.P.N. sebaiknja di daerah2 jang tidak aman dilandjutkan menurut keadaan lama untuk mentjegah akibat2 pschijchologis, djangan sampai menimbulkan kegelisahan diantara para pegawai, karena kini belum diketahui kapan ketentuan2 B.P.U.-P.P.N. mengenai asuransi itu akan dikeluarkan.

Dengan demikian seorang pegawai jang dalam masa peralihan selama belum ada ketentuan lebih landjut mengalami suatu ketjelakaan, akan terdjamin nasibnja dan tidak akan menderita kesulitan.

Maka dengan ini kami mengusulkan pemusatan di P.P.N. sendiri dan dibatalkannja asuransi2 lama mengenai :

1. Kendaraan bermotor
2. Pengangkutan uang
3. Ketjelakaan pribadi, dengan tjatatan bahwa untuk sementara dapat dilandjutkan guna mendjamin ketenangan bekerdja bagi para pegawai, sampai peraturan asuransi baru dikeluarkan.-

KETUA TEAM ASSURANSI .

( POE DI JONO ) .-

Tindakan : Kuasa2 Direksi  
P.P.N. Djateng I s/d V .

Sedikit pengertian tentang kendaraan bermotor dan mengemudikan.

---

Saudara2 jang terhormat,

Dari tugas jang kami terima ada salah satu untuk mengadakan tjeramah untuk Sdr2. sekalian mengenai pengertian tentang kendaraan bermotor dan mengemudikannya. Seperti telah Sdr2. sekalian ketahui ialah bahwa kendaraan bermotor kini adalah urat nadi dari perusahaan pada umumnja dan khusus untuk sebagai alat control tanaman. Maka alat ini tidak dapat begitu saja di-sia2-kan seperti kini terdjadi jang disebabkan oleh karena kurang pengertian dari segenap pegawai. Bahkan dalam pasukan militer bagian Kavaleri pradjurit tidak dapat bersantap atau mengerdjakan lain pekerdjaan bila kuda belum dipelihara, mitsalnya setelah pulang dari dinas sang kuda harus dibersihkan dahulu, diselimuti dll. sebelumnya sang pradjurit dapat melangkah kelain pekerdjaan atau makan. Maka setelah Sdr. pulang dari keliling seharusnya Sdr. menengok dan memberi petunjuk apakah jang harus diperiksa dan dikerdjakan kepada kendaraan itu. Sdr. harus insjaf bahwa kendaraan jang Sdr. pakai itu adalah teman karip Sdr. untuk mentjari nafkah. Maka kasih sayang pada kendaraan harus meresap dalam sanubari Sdr. Pada umumnja kendaraan jang dipakai untuk perkebunan ialah dalam bentuk jeep dan Pick up. Nama Jeep itu sebetulnja diambil dari perkataan singkatan G. P. atau General Purpose atau dalam bahasa Indonesai diartikan untuk segala-tujuan (voor alle doeleinden) dan perkataan G. P. mendjadi Jeep. Jeep ada mempunjai mesin jang ber-matjam2. Motor dari Jeep th. 1948 ada berlainan dari Jeep th. 1950 dan ini lagi berlainan dari th. 56 dan ada djuga Jeep Landrover. Lebih dahulu kami akan bitjarakan apakah functie mesin itu. Fungsi mesin ialah merobah gerakan bolak balik mendjadi gerak berputar. Dalam principe mesin ada 2 matjam jaitu 2 tact dan 4 tact. Dalam hal ini kami tidak perlu mendalam pengertian 2 tact dan 4 tact, akan tetapi Sdr. telah dapat mengetahui dan untuk segera dikenal ialah bila pakai benzine tjampuran sudah tentu 2 tact dan bila tidak jaitu 4 tact. Mesin2 Jeep semuanya 4 tact ketjuali beberapa seperti D.K.W. dan sebagainya. Pada mesin itu terdapatlah klep2 untuk masukkan bahan bakar dan angin (inlaat klep) dan klep2 untuk mengeluarkan gas2 jang telah terpakai (uitlaat klep). Untuk mendjalankan klep2 ini digerakkan oleh suatu as jang mempunjai nok (nokkenas). Nokkenas digerakkan oleh suatu roda atau rantai dari as induk (krukas). Untuk mendinginkan motor adalah pompa air jang membikin satu circulatie air lewat radiator. Penting ialah Carburator. Carburator ini mempunjai functie untuk mentjampur angin dengan benzine jang diisap oleh zuiger dari motor. Lebih penting ialah pengapian. Api ini diperkembangkan dari stroom listrik stroom dari accu dengan tekanan (Voltage) rendah. Tekanan (spanning) ini dipertinggi oleh adanya Coil. Coil itu functionja sebagai transformator dan menaikkan tekanan (spanning) dari 6 Volt mendjadi l.k. 6000 Volt. dan jang diperlukan ialah overslag spanning itu jang dikeluarkan oleh bugie. Dalam ilmu alam mengenai listrik kita telah dipeladjari bahwa gelijk stroom dapat disimpan dalam satu condensator. Condensator itu terikat pada stroomverdeler jang digerakkan dengan perantaraan roda dengan nokkenas. Djadi nokkenas dan verdeler dapat berdjalan cynchroon. Stroomverdeler, namanja telah membilang ialah untuk membagi stroom ke-masing2 cilinder.

Stroomverdeler terdiri dari rotor dan nok dan disampingnja ada memutuskan stroom atau onderbreker atau dalam bahasa populer dibulung platina. Memang dahulu putjuk kontak (contactpunten) dibikin dari platina akan tetapi oleh karena mahalnja harga platina sekarang dibikin dari cobalt. Mengenai installatie listrik inilah terdiri dari accu dynamo, cut out, starter motor, lampu2 zekeringen klaxon dan kontakt2 lain. Gerak mesin diteruskan dengan meliwati koppeling ke bak versnelling jang terdiri dari matjam roda. Functie roda2 tersebut adalah untuk memperketjilkan (reduceren) edaran dari mesin jang diteruskan ke kardan dan roda belakang. Bagi Jeep masih ada lagi reductie box atau dinamakan bergversnelling jang bila perlu memperketjil lagi edaran, sebab kekuatan mesin tergantung dari formula

$$N_i = \frac{P_i \cdot \pi / 4 \cdot d^2 \cdot s \cdot n \cdot c}{2.60.75} = \text{lpk.}$$

- $P_i$  = tekanan rata2 (gemiddelde druk) dalam atm. (kg/cm<sup>2</sup>).
- $d$  = lobang silinder (boring) dalam cm.
- $s$  = slag dalam meter
- $n$  = edaran (toerental) dalam satu menit
- $c$  = banjarknja silinder

Teranglah dalam formula ini bahwa  $n$  besar,  $l$  pk djuga besar dan kekuatan besar sebab  $\frac{P_i \cdot \pi / 4 \cdot d^2 \cdot s \cdot c}{2.60.75}$  sama terus menerus, maka lebih besar edaran mesin, kendaraan berdjalan lebih kentjang dan kekuatan lebih besar.

Kardan mempunjai functie untuk dapat membelok dengan radius jang ketjil. Kardan terdiri dari roda kroonwiel jang digerakkan oleh as dari bakversnelling dari roda pignon.

Dalam kroonwiel ini ada roda2 pajung ketjil jang prapatan dan dinamakan roda2 satelit.

Functie dari roda satelit ini sebetulnja ialah sebagai roda differentiaal jang dapat berdjalan berbareng atau salah satu pasang dapat berdjalan kembali.

Dalam tikungan roda jang didalam (in de bocht) boleh dikatakan berdjalan lebih pelahan dari pada roda jang diluar (uit de bocht).

Dapatlah diumpamakan seperti orang jang berbaris mana larikan jang luar harus berdjalan lebih tjepat.

Sdr2. apa jang kami bitjarakan ini adalah pada garis besarnja dahulu. Sekarang kami akan sedikit mendalam dan dalam hal ini kami minta sedikit pengertian dan perhatian. Kami akan bitjarakan satu demi satu apa jang harus diketahui dan tindakan apa jang harus dilakukan setjara populer wetenschappelijk.

I. Mesin atau motor.

Mesin terdiri dari badan mesin atau silinderblok dan tutupnja jang dinamakan silinderkop dan dibawah adalah carter atau penimbunan minyak. Dalam blok itu ada lobang silinder dan banjarknja untuk Jeep dengan motor Willys ada 4. djuga ada jang 6 seperti Jeep Tojota dari Djepang lobang silinder itu dipolys halus dan garis tengahnja dinamakan boring. Dalam silinder berada zuiger.

Theoretis zuiger harus pas pada silinder akan tetapi ini tak mungkin oleh karena panas zuiger memuai dan nanti dapat berlengket dan matjet. Maka zuiger itu dihikin sedikit lebih ketjil.

Zuiger dari Cu-Al. tjampuran mempunjai angka  $\alpha \cdot 1 = \text{memuaian} = (22 \text{ sampai } 25) \cdot 10^{-6} \text{ atm. rata2 } 23 \cdot 10^{-6} = \frac{23}{1000000}$

Untuk zuiger dengan garis tengah 8 cm. dan panas  $300^\circ$  pemuaian ada  $80 \times 300 \times \frac{23}{1.000000} = \frac{552.000}{1.000.000} = 0,55 \text{ mm}$

Djadi waktu dipas itu zuiger harus sudah punja spoling 0,55 mm bila pada waktu djalan silinder tidak memuai dan pada ini dianggap sebegitu oleh karena sekeliling silinder dan tutup (silinderkop) dialirkan airu untuk mendinginkan. Air ini tidak boleh lebih panas dari  $180^\circ \text{ F. atau } \pm 83^\circ \text{ C.}$

akan tetapi juga tidak baik kalau terlalu dingin. Maka dari itu motor harus dipanasi dahulu sebelumja kendaraan didjalankan pada waktu pagi disamping zuiger terdapat zuigerveer dan schraapveer. Functie zuigerveer ialah merapatkan zuiger dengan silinder sedang schraapveer tertudju untuk menjekrap minyak jang kelebihan kembali ke carter. Pemasangan zuigerveer dan khusus schraapveer minta perhatian supaya schraapveer tidak terbalik jang satu terdapat. <sup>Waktu</sup> Schraapveer itu dipasang paling bawah dan potongan serong tadjam dibawah. Pada mobil jang modern ada zuiger jang mana ditambah pada sebelah lobang zuigerpon dengan badja Invar.

/ke-  
tjil

Badja invar hampir tidak memuai atau/sekali antara  $\alpha = 2.10^{-6} = \frac{2}{1.000.000}$  dan dengan tambahan ini pemuaian zuiger tidak dapat besar dan tertahan pantjct.

Zuiger digerakkan oleh stangzuiger kepada krukas jang mana gerakan berputarnja motor.

Krukas seperti Sdr. telah ketahui terbikin dari badja dan diperhitungkan dengan gerakan berputar (drechmomenten).

Sdr2. dapat bajangkan beberapa besar drechmoment ini bila kita perkirakan suatu batang besi bundar jang pada satu ujung ditahan dan pada lain ujung diputar, maka batang besi itu dipeluntir, dan bila diteruskan dapat memeluntir dan memeluntir dan seterusnya patah.

Maka itu sesuatu tjontoh untuk mobil jang mulai akan djalan dari keadaan berhenti kepada keadaan djalan. Pada saat itu seperti as kruk itu dan as pandjang roda belakang dari keadaan diam ke keadaan djalan. Dalam hal ini nanti akan kami teruskan pada pembijtaraan Join.

Dibawah krukas adalah satu tempat timbunan minyak jang dinamakan carter. Disamping ini adalah suatu pompa roda (tandradpomp) sebagai Sdr. telah melihat dipabrik jaitu strooppomp.

Pompa ini tidak dapat menjedot akan tetapi daja pres besar, maka pompa ini selalu dibawah permukaan minyak. Oleh pompa tersebut minyak di pres ke krukas lager dari metal ibu dan ke zuigerstanglager, djuga ke atas ke stang klep.

Tekanan minyak ini tidak boleh terlalu besar akan tetapi djuga tidak boleh terlalu ketjil. Bila tekanan terlalu besar berarti lobang2 minyak ada buntu. Pada mobil jang motoran tidak diberi akan tetapi melulu satu tanda bila minyak sudah djalan dengan lampu, maka dalam hal ini ada perlu sekali mengetahui bahwa minyak harus diganti bila motor sudah berdjalan 1500 km. dan djangan dilupakan bahwa olifilter harus djuga diganti pada tiap2 10.000 km. sebab lambat laun saringan minyak ini djuga sangat kotor. Kami sering mengetahui bahwa bila minyak mesin diganti, djuga di flush. Flushing berarti membersihkan dengan minyak (spoelen).

Menurut pendapat baru flush<sup>an</sup> untuk mobil benzine tidak perlu lebih2 bila zuiger masih rapat sebab dalam hal ini faedah tidak besar sedang ada kalanja meratakan kotoran dan djuga mentjapur minyak dari kwaliteit baik dengan rendah.

Sdr2. dapat bajangkan bila motor berdjalan dengan minyak flush maka olifilter djuga terisi dengan minyak itu dan bila filter tidak dibersihkan maka selandjutnja minyak jang bersih itu dan bermutu lebih baik tertjampur. Lebih baik djika filter/diganti motor di flush. Djuga ada kalanja bahwa minyak flush itu tidak dapat turun semuanya.

/akan

Maka dari itu pemakaian flush oil supaya sedikit mungkin dan pada waktu olifilter diganti.

Pada mesin ada 2 alat jang mendjadi djantung dari pada mesin itu, jaitu carburator dan stroomverdeler.

Carburator atau vergasser mempunjai functie untuk menguap benzine jang diperlukan untuk memberi calorie pada mesin.

Carburator itu dalam principe terdiri dari satu kamar benzine vlotter-kamar. Dalam ruang itu ada timbulan (vlotter) untuk mengatur banjaknja, tingginja benzine jang dibutuhkan dan dapat diumpamakan tempat air atas closet. Disampingnja adalah suatu diffuser atau tjorong jang dibikin sebegitu sebagai pengisapan benzine.

Djadi angin jang diisap itu djuga mengisap benzine mana mempunjai lobang ketjil (sprocier) dan tergantung dng. kamar vlotter.

Diatas atau bawah diffuser itu ada smoorklep 1 jaitu satu plaat bundar jang mana dapat menutup lobang diffuser itu dan digerakkan oleh gas pidaal.

Saja telah bilang dibawah atau atas ini oleh karena kita mengenal 2 matjam jaitu dimana carburator itu diatas pipa sedot mana dinamakan val-stroomcarburator dan carburator isap. Diluarnja klep itu ada lobang (sproccier) ketjil untuk memberi bahan bakar pada waktu idling jaitu bila mesin djalan ~~maax~~ stationair (standgas).

Disebelahnja lagi adalah suatu sekrup mana dapat memberikan angin untuk tujuan ini dalam arti sekrup itu bila diputar dapat menambah atau mengurangi angin jang dibutuhkan.

Sdr2. dalam hal ini dapat diambil sebagai antjer2 bahwa tjampuran angin dan benzine itu ada dalam perbandingan 1 : 16 djadi satu bagian benzine dan 16 bagian angin.

Angin jang diisap itu disaring oleh satu saringan jang dinamakan lucht filter. Luchtfilter ini ada dalam beberapa bentuk. Ada jang diliwatkan minyak dan djuga ada jang diliwatkan besi ketjil2 jang djuga diberi minyak. Untuk apa Sdr. tanjakan keperluan minyak ini jaitu untuk menahan kotoran luar. Maka perlu sekali luchtfilter ini suatu tempo ditjuti bersih dan ditjelup dalam minyak smeer jang bersih dan sesudahnja digantung sebentar supaya tidak ada ~~terbanjak~~ minyak.

Djanganlah diperkirakan bahwa djika mobil djalannja kurang itu terletak pada stelan angin sebab sekrup angin itu melulu untuk standgas lain tidak.

Sdr2. sekarang kami akan bitjarakan tentang pengapian atau ontsteking. Pada djaman jang lampau dan banjak sekarang masih terlihat pada spoda motor, bahwa pengapian atau ontsteking jaitu suatu alat untuk mengeluarkan api dalam silinder supaya tjampuran benzine dan hawa dapat terbakar diselenggarakan oleh magnect dan kini oleh busine Magnect boleh dikatakan satu generator sendiri jang dapat memproduksi tenaga listrik dengan tekanan tinggi. Kini tenaga listrik diberikan oleh accu jang ditransformeer mendjadi stroom dengan tekanan tinggi.

Stroom dari accu berdjalan liwat contact jang dapat dikuntji ke platina.

Pada waktu stroom oleh platina diputuskan didalam secundaire wikkeling dari coil terdapat geinduceerde stroom dari tekanan tinggi jang diteruskan kepada rotor dan verdeelkop dan dari sini ke bougie.

Verdeelkop harus sering diberiskan, begitu rotor. Platinanja djuga harus sering diperiksa dan puntennja harus duduk rapat rata.

Waktu terbuka sama sekali maka pembukaan ini ada suatu ukuran jang paling baik menurut pendapat dalam praktijk akan tetapi kebanyakan ada

0.5 - 0.6 mm. Poelpunten dari bougie ada sedikit kelebaran  $\pm 0.6$  mm.

Buka tutupnja contactpunten dari platina diselenggarakan oleh suatu nok dan penjetelan platina ini adalah penting untuk dapatnja motor berdjalan baik dan enak pengamatan.

Sebelum kami meningkat kepada penjetelan terlebih dahulu kami akan bitjarakan bekerdjanja mesin supaya Sdr2. dapat mengikuti.

Seperti telah kami tjeriterakan mesin adalah dengan systoom 4 tact.

1). Zuiger turun dan klep inlaat terbuka maka benzine dan hawa diisap ini berdjalan terus sampai zuiger sampai dibawah, klep inlaat menutup.

2). Zuiger naik dan tjampuran hawa dan benzine dipres dan terdjadilah compressie.

3). Pada waktu zuiger akan datang pada top (atas) maka keluarlah api dan benzine memulai terbakar. Ini dinamakan voorontsteking.

4). Setelah zuiger diatas benzine jang ~~gecomprimeerd~~ (dipres) itu terbakar dan mempunjai tekanan besar dan suhu naik sampai  $300^{\circ}$  C. Dengan panas dan suhu mulailah slag bekerdja (werkslag) mana zuiger dipres kebawah dan sebelumnya zuiger dibawah sama sekali uitlaatklep mulai terbuka (voeruitlaat).

Bila zuiger dibawah maka uitlaatklep sudah terbuka sama sekali dan pada waktu zuiger naik keatas, maka gas2 bekas dikeluarkan (uitlaat) dan begitu selandjutnja.

Untuk mobil benzine adalah pedoman2 mengenai permulaan pembukaan inlaat dan uitlaat.

Inlaat mulai terbuka antara  $5^{\circ}$  -  $22^{\circ}$  dari top krukas djadi bila diukur dengan roda gila (vliegwiel) maka bila vliegwiel itu  $5^{\circ}$  sebelumnya mentjapai top inlaat sudah mulai terbuka.

Menutupnja antara  $40^{\circ}$  -  $65^{\circ}$  setelah keliwat bawah (na doodepunt).

Uitlaat terbuka antara  $33^{\circ}$  -  $60^{\circ}$  sebelum top (voordoodepunt) dan menutup antara  $6^{\circ}$  -  $28^{\circ}$  setelah top (na doodepunt).

Zjang

Djadi satu waktu ada ketika bahwa inlaat dan uitlaat masih terbuka sedikit untuk spoeling sebelumnya mengisap benzine baru. Sd2., tadi kami telah bitjarakan vooronsteking. Maka untuk dapat mengerti ini Sdr. dapat bajangkan bahwa bila kita membakar atau menjalankan suatu apa maka kita membutuhkan waktu.

Begitu benzine jang disulut oleh api dari bougie itu mulai membakar sedikit demi sedikit disekitarnya, sampai pada saat zuiger diatas api jang paling besar dan zuiger memberikan tenaga jang paling besar. Apakah akan terdjadi bila tidak diberi vooronsteking, maka waktu zuiger diatas api belum sebesar semestinja mendjadi kekuatan kurang. Djadi bila zuiger sudah menurun maka tempat compressie sudah mendjadi besar, tekanan sudah lebih ketjil dan bila benzine terbakar maka tekanan mendjadi kurang, begitupun kekuatan.

Kami bilang benzine sadja akan tetapi Sdr2. benzine sendiri sukar terbakarja bila tidak ditjampur dengan hawa (zuurstof). Benzine jang Sdr. njalakan dilapangan terbuka sudah dengan sendirinja men-tjampur dengan hawa (zuurstof) maka djuga lantas terbakar. Tjampuran ini ada batasnja jang terhenti, maka menurut perhitungan dan pengalaman tjampuran ini ada 1 : 16.

Benzine sendiri ada bermacam jaitu benzine jang mana dibilang mempunjai tjampuran octaan jang tinggi dan jang rendah. Kita memakai benzine dengan kadar octaan  $\pm 78\%$ . Dahulu ada lebih rendah maka bila mesin auto model sekarang diberi benzine dengan kadar octaan rendah begitu mesin berbunji ngiklik.

Kembali pada ontsteking maka bila vooronsteking terlalu banjak maka/ter-djadi ? <sup>apa</sup>

Sebelum zuiger diatas (top) api sudah sebesar besarnja dan kekuatan ada paling besar.

Sedang zuiger mau keatas sudah dapat tamparan dari atas maka spoling (meskipun) ketjil pada zuigerpen berbunji dan ini tidak baik untuk mesin. Waktu jang lampau pada waktu mesin masih di slinger, banjak terdjadi ketjelakaan lantaran slinger punter kembali dan mematahkan tangan atau anggauta badan lain.

Kami andjurkan bahwa bila djarak platina dan onsteking telah distel supaya djangan di-robah2.

Untuk mengetahui itu pada buku instructie telah disebut berapakah lebar djarak platina. Djuga pada roda gila djuga disebut beberapa letter atau perkataan berhubung stellan itu Sdr2.

Stroom untuk mesin diberi oleh accu dan accu diisi oleh stroom dari dynamo. Functie accu ialah untuk menghimpun stroom jang didapat dari dynamo dan disalurkan ke plaat accu. Accu itu terdiri dari cel2 jang diisi dengan plaat + dan plaat -. dan direndam dalam accu zuur jang terdiri dari zat asam berberang atau zwavelzuur jang telah dientjerkan dengan air suling atau gedistilleerd water atau dengan bahasa hari2 air accu.

Plaat dari accu harus selalu terendam dalam accuzuur l.k. 1 cm. Pada accu baru sebelumnya distroom diisi dengan accuzuur dahulu dari l.k. 14 baume dan didiamkan antara 24 djam. Pada umumnja accu panas dan harus didinginkan dahulu dan setelah dingin barusan stroom dipasang. Stroom tidak boleh terlalu tinggi antara 4 Amp.. Accu harus diisi sampai penuh.

Kita dapat melihat di-lobang2 ini bila stroom berdjalan oleh karena keluar angin (luchtbellen), maka sekroop tutup harus dibuka.

Dengan areometer jaitu ukuran zuur untuk accu jang Sdr. mengenal air ditimbang dan setelah sampai pada angka jang paling bawah dan pada areometer adalah 3 warna jaitu atas kuning, tengah biru dan bawah merah. Pada waktu air kelihatan ditempat merah ini berarti accu penuh pada saat itu.

Pada accu jang baik maka esoknja ukuran tetap akan tetapi bila disalah satu cel masih ada jang kurang maka berarti accu kurang baik.

Tadi kami telah beritahukan bahwa plant2 accu harus selalu dibawah permukaan air, maka bila air habis menguap harus ditambah sadja dengan air suling. Air dari cel satunja tidak boleh dituangkan kepada cel lainnja oleh karena dichawatirkan membawa kotoran dari cel satunja kelain dan mudah merusak accu.

Generator mengalirkan stroom ke accu dan pada waktu malam pada lampu2. Maka stroom jang mengalir ke accu tidak semuanya dipakai.



Ini diatur oleh perkakas jang dinamakan Cut out atau stroomregelaar. Cut out itu terdiri dari spanningsspoel dan stroomspoel dan ada beberapa relais.

Bila stroom terlalu besar adalah stroomspoel menarik relais dan stroom terputus dan dialirkan kelain bagian.

Pada umumnja relais cut out sudah distel dipabriknja dan di test dengan perkakas khusus dan kami andjurkan supaja cut out itu djangan dirobah stellannja.

Djuga pada umumnja cut out itu dibungkus sedemikian rupa mendjadi susah dibukannya. Kebanyakan dynamo kurang mendapat perhatian jang sebetulnja pada tiap 5000 + 10.000 km harus diperiksa koolborstelnja dan kogellager diberi vet atau minjak.

#### Startermotor.

Ini jang sering dibilang dynamo starter dan boleh dikatakan hampir tidak diperhatikan. Barusan bila tidak bisa starter dibuka untuk dibersihkan. Dalam hal ini kami minta perhatian Sdr2. untuk suatu tempo mengok motor tersebut atau Sdr. boleh surung mobil bila mau distarter. Dan tidak maunja djalan starter motor oleh karena seringkali terdapat terbakar lantaran terlalu kotor.

#### Pompa air.

Untuk pendinginan djuga masih ada pompa air jang kebanyakan dimula dan djadi satu dengan ventilator. Djuga pompa ini kurang mendapat perhatian dan tidak pernah diperiksa sebelumnya botjor. Verpakking dari as kipas pompa terbikin dari bahan kool dan pada saatnja harus diganti.

Fanbelt jang menghubungkan ventilator pompa dan as mesin dan dynamo tidak boleh terlalu kentjang tetapi tjukupan sadja.

Bila dipidjet kebawah boleh melengkung  $\pm$  1 cm. Sdr2. sebelumnya kami melangkah pemitjaraan kelain bagian kami akan bentangkan kepada Sdr2. sekalian untuk sebelumnya pada pagi hari Sdr. mentaster mesin supaja periksa stand minjak, air dan air acuu. Stand minjak dapat diperiksa betul pada pagi2 kalau minjak sudah turun. Bila mesin telah djalan sebagian dari minjak sudah naik dan tentu menunjukkan stand minjak kurang.

Bila ditambah berarti minjak bisa kelebihan dan akibat minjak naik.

Sdr2., setelah pemitjaraan singkat mengenai mesin selesai maka kini kami akan teruskan ke koppeling dan bak versnelling.

Untuk memisah dalam perdjalanan antara mesin dan bagian koppeling, maka diadakan suatu apparaat jang dinamakan koppeling, terdiri dari suatu piringan jang dengan matjam2 stang (stangenstelsel) dapat diangkat. Piringan tersebut mempunjai lapis bahan terdiri dari bahan jang tertahan panas dan slip mana diikat pada roda gila dengan suatu kaplaat dan dipres dengan veer. Selain dari itu piringan tersebut pada tengahnya diikat oleh peer untuk menahan kekuatan pusat (middenpuntoliedicende kracht). Diteengah ada bus jang bergigi dan semua itu disclubungkan dengan as jang djuga bergigi pada roda di bakversnelling.

Bila kita memidjak pidal koppeling maka stang dipisahkan dari roda gila dan begitu sambungan mesin dan bak versnelling terputus. Pada umumnja koppeling dipidjak sedemikian sampai perlekatan antara roda gila dan piringan tidak putus sama sekali dan ini kita namakan slip. Slip itu mengakibatkan habisnja canvas jang melekat pada piringan. Banjak pengemudi menahan laki dipedaal koppeling bila kendaraan harus djalan pelan2 dari pada ganti versnelling. Perbuatan ini sangat ditjela, oleh karena kita harus mengerti betul2 functie koppeling itu.

Koppeling itu melulu untuk menjambung odaran mesin ke versnelling dan seterusnya keroda belakang.

Versnellingsbak atau bak versnelling terdiri dari suatu kotak besi mana terisi beberapa roda jang hubungan ketjepatan odaran mesin ke as roda belakang.

Functie versnellingsbak ialah supaja kekuatan mesin itu dihubungkan ke pada roda jang melantjarkan kendaraan.

Versnelling I memberikan kekuatan jang terbesar pada roda, oleh karena mesin djalan keras dan ketjepatan mesin ini direduceer (pelankan) oleh roda2 didalam bak ini.

Versnelling satu digunakan untuk mulai mendjadikan suatu benda diam mendjadi bergerak (van stilstand tot een rollende beweging).

Begitu mobil bergerak maka harus ganti versnelling II.

Bila mobil sudah mempunjai ketjepatan 30 km. maka Versnelling diganti pada ke III. Ada beberapa mobil terutama keluaran Eropa jang mempunjai lagi versnelling IV.

Versnelling IV itu kebanyakan sambungan direct jaitu satu sambungan dengan perantaraan roda mana ketjepatan mesin dan as ke belakang ada samamata atau ada jang dinamakan overdrive. jaitu mana as ke belakang mempunjai edaran lebih tinggi dari pada mesin.

Oleh karena kekuatan berputar mesin dan as ke belakang adalah besar bila mobil berdjalan pelan dibawah 40 km./djarn dan begitu mesin djalan pelan maka kekuatan sangat turun oleh karena kurangnya edaran mesin.

Begitu mesin tidak dapat menarik puteran roda dan mobil, maka untuk mempertjepat edaran mesin versnelling harus diganti. Bila dipaksa pada mesin mana kekuatan pk. sangat tergantung pada edarannya seperti oto Eropa (edaran sampai 4800/min) maka mesin bisa berhenti.

Lazimnja mesin oto Amerika lebih kuat. Akan tetapi dalam hal ini tidak betul bila mesin dipaksa untuk mengeluarkan tenaga. Dalam paksaan ini ada banjak sekali tenaga jang dibutuhkan dan dengan sendirinja gas ditambah maka banjak kekuatan diberi oleh zuiger.

Zuiger itu dapat dikatakan mendapat sodokan jang luar biasa.

Begitu dapat diharap lebih banjak slijtage (gerang) dari pertama zuigerveer dan selender.

Pada mobil jang baru, mana mesin masih baik kami telah melihat sendiri bahwa sang pengemudi tidak menghiraukan teriakan mesin dan sering terlambat menggantinya versnelling.

Sdr2., seperti telah kami uraikan kekuatan mesin liwat versnelling memberikan kekuatan kepada as dan dari sini ke differentiaal atau kardda. Kardda mempunjai functie untuk memberikan tenaga dan puteran pada roda belakang dan begitu kendaraan berdjalan.

Dalam kardda terdapat rida jang tersambung dengan as jang kebelakang dan dinamakan pignon.

Roda pignon mendjalankan roda kroonwiel dan roda ini mendjalankan liwat roda2 ketjil empat ke as kanan dan kiri.

Roda ketjil2 empat itu djuga dinamakan roda satelit atau roda differentiaal sebab roda ketjil2 ini jang seluruhnja djuga dapat memutar dapat menggerak salah satu roda seperti bila belok kekakan, maka roda kanan belakang puternja lebih pelan dari pada roda kiri.

Sdr2., setelah kami telah uraikan segala sesuatu mengenai mesin, maka datanglah giliran untuk tjara mengemudi kendaraan.

*mengetahui*

Kami anggap Sdr2. sekalian sedikit banjak telah mengetahui bagaimana kendaraan bermotor. Akan tetapi menjcsal sekali setelah kami teliti banjak diantara pengemudi jang belum tahu betul2 tjara2-nja. Banjak diantara pengemudi masih mempunjai tjara2 jang kolot.

Kesatu: Apakah functie versnelling itu ?

Versnelling I ialah untuk mengganti keadaan diam mendjadi keadaan berdjalan.

Setelah itu terus berganti ke versnelling II dan bila ketjepatan sudah lajak mana hal ini kita harus mempunjai perasaan (gevoel) atau ketjepatan sudah melebihi 25 km./sedjam maka diganti ke versnelling III-

Pada kendaraan dengan versnelling IV adalah kebanyakan kendaraan mana motornja membutuhkan edaran jang tinggi dan dalam hal ini kita harus lebih waspada.

Dengan tinggi edaran maka kekuatan bertambah. Seperti oto Fiat tidak boleh berdjalan dengan versnelling empat djika belum mentjapai ketjepatan sedikitnja 40 km./sedjam.

Begitu dengan oto Mercedes dan Volkswagen.

Kendaraan ini tidak boleh berdjalan dengan versnelling empat djika belum mentjapai ketjepatan 60 km./sedjam.

Hal ini harus diperhatikan atau oto lekas rusak djadi dipaksa. Pengemudi jang kolot minta supaya otornja dapat berdjalan pelan2 dan kalau tidak kuat koppeling diindjak untuk dapat slippen.

Begitu djuga bila membelok. Bila membelok kita harus sebelumnya opper versnelling dari 3 ke 2 atau dari 4 ke 3 dan dalam belokan gas ditambah. Setelah keluar dari bocht diberi gas. <sup>lepi</sup> Masih banjak antara pengemudi jang djustru idjak koppeling dalam bocht.

ada dan oleh karena kendaraan mendapat dorongan dan tidak

Sdr2., Perbuatan ini sangat kami bala dan djuga sangat berbahaya oleh karena bila dikoppel berarti hubungan dari mesin ke roda tidak ditarik maka mudah sekali selip.

Bayangkanlah satu kereta jang hilang kudanya dan telah mempunjai ketjepatan dan membelok.

Djuga mengerem dalam bocht terlarang. Sebelum membelok harus mengerem atau gas dikurangkan.

Banjak antara pengemudi bila mendjalankan Jeep, kam-njatakan sendiri tidak mengoper versnelling meskipun tinggal 20 km. sebab Jeepnja masih kuat.

Tonaga Jeep jang kuat itu disandarkan tidak untuk berdjalan akan tetapi untuk dapat berdjalan ditanah lumpur atau pergunakan2 jang tinggi dan untuk itu kendaraan memerlukan tenaga jang besar. Apakah keperluan versnelling lain di Jeep jaitu:

- No.1 untuk versnelling biasa
- No.2 untuk versnelling tanah gunung
- No.3 untuk memakai cardan dobbel

Cardan dobbel melulu dapat dipakai bila tanahnja lemah tidak pada tanah asphalt.

Kedua : Para pengemudi sering tidak perhatikan instrument2 jang berada terutama waktu malam.

Sdr2., pendengaran itu baik djika kita betul2 perhatikan akan tetapi disamping ini harus djuga memerlukan penglihatan visuel jang dilihat. Djustru penglihatan itu tidak ada diperhatikan. Ini tegas sekali dilihat pada perdjalanan diwaktu malam, meskipun lampu dashbord tidak menjala tidaklah diperbaiki untuk dapat melihat instrument2 itu.

Sebagai pengemudi kita harus perlukan melihat, tidak melulu djalanan akan tetapi djuga dashbord dimana ada meteran2 untuk olie, air km. dan ampere.

Pernah kami diberitahukan bahwa seorang pengemudi kendaraan bermotor harus punjai enam mata.

2 untuk kemuka, 1 untuk kekiri, 1 untuk kokanan dan 2 kebelakang.

Sebelumnja kami teruskan kami kembali pada permulaan jaitu: Bila Sdr2. pada waktu pagi hari mau starter kendaraan apakah jang harus didjalankan, apakah jang harus dilihat ?.

Ke I : Minjak smeerolie dilihat apakah tjukup. Penglihatan pada pagi hari sebelumnja motor djalan maka ukuran itu jang harus betul. Bila motor sudah djalan, maka minjak sudah naik dan ukuran tidak tjotjek lagi.

Ke II : Air di radiator.

Pengisian tidak boleh terlalu penuh akan tetapi harus paling banjak antara 1 cm. diatasnja sarangan.

Bukanlah maksudnja untuk bikin penuh sama sekali sebab bila terlalu penuh air permula tidak dapat berdjalan (circuleren) dan mesin mendjadi lekas panas- Sebab air melulu dapat keluar kalau sudah panas dan ada tekanan.

Ke III: Lihatlah apa plaat2 dari accu anda itu terendam. Bila tidak berilah air suling. Accu kering mengakibatkan lekas rusaknja oleh karena korsluiting.

Ke IV : Lihatlah kartu service, apakah sudah sampai temponja memberi service pada kendaraan

F

Sdr2., seterusnya sedikit tentang bagian listrik.  
Stroom listrik didapat dari dynamo dan dialirkan ke accu dan sebagian ke stroomverdeler liwat cut out dan coil.  
Jang penting hal ini ialah bahwa cut out itu djangan di-setel2 oleh karena ini telah patent dan oleh pabrik sudah distel bagaimana mestinja.

Dengan uraian ini kami harap supaya Sdr2. sekalian dapat sedikit mengetahui dalam pemeliharaan kendaraan bermotor.

Sekian dan terima kasih.-

F Sesudahnya motor di start biarlah motor berjalan sebentar sebelumnya berangkat, bergantungan dengan daya. Sdr2 mungkin yang di pakai.

Sala, 5 Januari 1965.

H a l : Kendaraan.

Lamp. : 1.  
-----

Kepada Jth.  
Bp. Presiden Direktur  
B.P.U.-P.P.N. Gula  
Djl. Imam Bondjol 29,  
D j a k a r t a .

Delem harian "Suluh Indonesia" tgl. 1 Januari 1965 halaman II, berkepala jang tertjetak dengan huruf jang amat besar :

"BIAJA MOBIL2 DINAS DI DJAKARTA Rp.50 MILJARD/  
TAHUN".

"TINDAKAN2 INTEGRAL AKAN DILAKUKAN UNTUK PERBA-  
IKI PEREKONOMIAN".

Seterusnja diberitahukan sbb.:

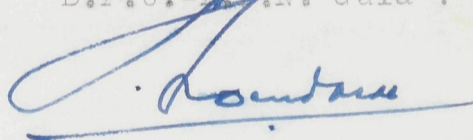
..... "Selain itu penggunaan mobil2 dinas dan mobil pengangkutan pegawai akan ditindjau pula, karena menurut Wakil Perdana Menteri III itu ada kenjataan, bahwa pemakaian mobil dinas kadang2 tidak pada tempatnja, ....."

Berhubung dengan apa jang tersebut diatas, kami mohonkan sekali lagi perhatian tentang isi dan maksud surat kami kepada Bp. Direktur Tanaman Semarang/Solo 16 Sept.1964, jang untuk mudahnja turunanja kami lampirkan disini.

Kami anggap ada baik dan perlunja sebelum ada perintah/tegorran dari Pemerintah, dalam hal kendaraan, B.P.U. P.P.N. GULA telah mengambil langkah2 seperlunja, atau telah = Ber-"Ambeg Parama Arta".

Sekian dan tersilah.

Petugas dari Direktorat Tanaman  
B.P.U.-P.P.N. Gula :



( Sempoe Soendaroe )

Tindakan:

1. Bp. Dir. Tanaman )
2. " Dir. Umum ) Djakt.
3. " Dir. Perbelandjaan )
4. " Insp. Daerah II. ) Semg.
5. " " " III. )
6. " " " IV Sala.

Semarang/Sala, 16 September 1964.

Hal : Kendaraan.Kepada Jth.  
Bp. Direktur Tanaman  
B.P.U.-P.P.N. GULA  
Djl. Imam Bondjol 29,  
D j a k a r t a .

Hampir disemua pabrik<sup>2</sup> di Djawa-Tengah terdengar atau dikemukakan pengeluh tentang kurangnya kendaraan untuk controle di kebon<sup>2</sup>. Akan tetapi, "anehnja" dari pelbagai pabrik<sup>2</sup> terdengar pula suara<sup>2</sup> bahwa banjak kendaraan jang pada esok hari (dalam djam bekerdja) dalam keadaan tidak "rijklaar", (untuk manusia istilahnja : "dalam keadaan sakit"), akan tetapi pada sore harinja atau diluar djam bekerdja dalam keadaan segar bugar atau "rijklear" lagi; djuga terdengarnja desas-desusu bahwa sering kali atau banjak terdjadinja penggunaan kendaraan jang kurang "effectnja" untuk pekerdjaan.

Melihat sukar dan mahalnja untuk mendapatkan kendaraan ber motor dan "spare-partnja", disampingnja pentingnja kedudukannja kendaraan untuk controle pekerdjaan kebon, disini kami membranikan diri untuk mengusulkan pendapat untuk dipeladjarinja sedalam-dalamnja, oleh atasan:

1. harus ada tindakan dan controle jang saksama, untuk menerbitkan pemakaian dan pemeliharaan kendaraan, baik dipabrik<sup>2</sup> maupun dikantor<sup>2</sup> dalam lingkungan kita P.P.N. Gula.
2. ditanamnja sedalam-dalamnja pada hati sanubari kita semua, pemegang atau penanggung-djawab kendaraan dinas, dengan pare "drivers"-nja, perasaan "demuwe" (Djawa) dalam arti kate jang sebaik-baiknja.
3. dilaksanaken lagi (di-intensipir lagi) perintah dari B.P.U.-P.P.N. pada pabrik<sup>2</sup> untuk membuatnja "draisine-motor<sup>2</sup>".
4. karena pada dewasa ini adanja banjak petugas jang muda<sup>2</sup> untuk kebon<sup>2</sup>, penggunaan sepeda motor untuknja adalah lebih praktis dan hemat, dilihat dari beberapa sudut.
5. achimja untuk meneliti dan menertibkan penggunaan dan pemeliharaan kendaraan<sup>2</sup> ini, alangkah baiknja apabila ditiap Inspektoraat misalnja, dibentuknja suatu team atau panitya jang ditugaskan untuk mengamankan soal jang serius ini, setjara objektip dan tegas.

Sekian usul kami dan tersilahkan.

Petugas dari Direktorat Tanaman  
B.P.U.-P.P.N. Gula,

ttd.

(Sempoe Soendaroe )

Tindasan:

1. Pres.Dir.BPU-PPN Gula.
2. Dir. Umum.
3. Dir. Perbelandjaan.
4. Inspektur Daerah II.
5. " " III.
6. " " IV.

Jang mengambil turunan:

*Suharti*  
I Suharti )  
5-1-1965