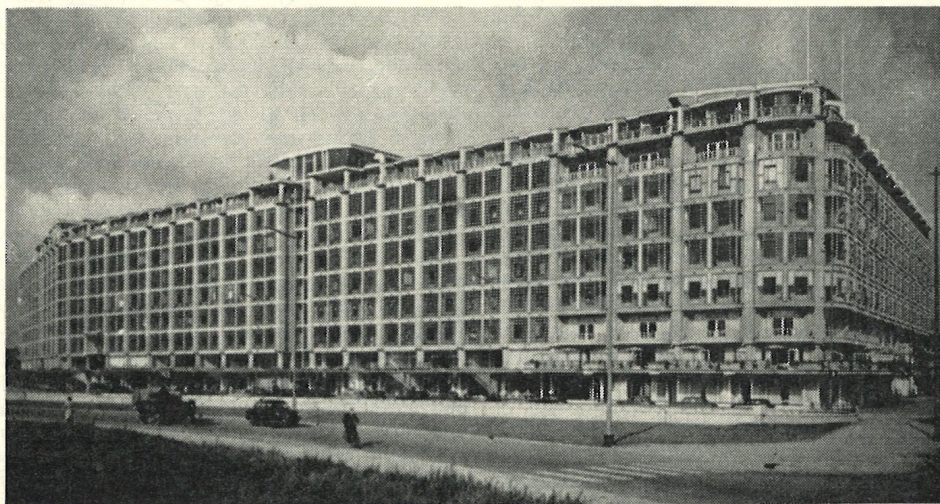


# van voor de vloot

Redactie: E. van 't Slot en W. H. P. Feenstra.

Kopij in te zenden aan: de Vlootredactie van „Olie” p/a N.V. Petroleum Mij. „La Corona”, Postbus 874, Rotterdam-C.



Het Groothandelsgebouw te Rotterdam, waar de Rederij momenteel kantoor houdt

## TEWATERLATING M.S. „MERATUS”.

Zaterdagmorgen, 6 Juni jl. werd met goed gevolg bij de N.V. Werf Gusto v/h Firma A. F. Smulders te Schiedam het motorschip „Meratus” te water gelaten.

De doopceremonie van deze, voor de N.V. Dordtsche Petroleum Maatschappij te 's-Gravenhage in aanbouw zijnde „coaster” geschiedde door mevrouw J. B. Bolderdijk-Merens, echtgenote van Ir. M. J. F. W. G. Bolderdijk, Algemeen vertegenwoordiger der N.V. De Bataafsche Petroleum Mij. in Indonesië.

Na de tewaterlating gaf de Directeur van de Werf Gusto in een toespraak uiting aan zijn wens, dat het schip de opdrachtgevers voldoening mag schenken. Aan allen die tot dusverre hebben medegewerkt aan de bouw van dit schip, waarmede 24 September 1952 een aanvang werd gemaakt, werd dank gebracht. De doopmoeder van het schip ontving als herinnering aan deze gebeurtenis een fraaie broche.

Het motorvrachtschip „Meratus” is speciaal ontworpen voor het vervoer van verpakte olieproducten en zal in de Oost worden gestationeerd. Nadat de afbouw voltooid zal zijn, zal het onder commando van wnd. Gezagvoerder A. A. Oepkes de uitreis aanvaarden.

De voornaamste gegevens van de „Meratus” zijn:  
Lengte circa 55 m,  
Breedte 9,2 m,  
Holte tot hoofddek 3.45 m,  
Holte tot „raised quarterdeck” 4.12 m,  
Diepgang circa 3 m,  
Draagvermogen circa 700 ton d.w.

Het schip zal worden voortgestuwd door een 8-cylinder Werkspoor Dieselmotor met een vermogen van 435 e.p.k. bij 300 omw./min., welke het schip in beladen toestand een snelheid zal geven van 9½ mijl.

De romp van de „Meratus” is gelast.

## S. VAN DEN BERG †.

Ons bereikte het droeve bericht, dat op 9 Mei jl. in zijn woonplaats te Clacton-on-Sea (Engeland) is overleden de heer S. van den Berg, oud eerste stuurman der N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”. De heer Van den Berg, die op 24 Mei 1935 als derde stuurman bij onze Maatschappij in dienst trad, moest om gezondheidsredenen met ingang van 1 Januari 1950 worden gepensionneerd.

Mede namens allen die hem hebben gekend, betuigen wij zijn weduwe onze gevoelens van medeleven met het door haar geleden verlies.

## Wij nemen afscheid van...

### J. WEBER — Senior Gezagvoerder.



De heer Weber trad op 27 Maart 1925 als derde stuurman in dienst bij de C.S.M., op welke datum hij als passagier per „Venezuela” van Amsterdam naar Curaçao werd uitgezonden. Na achtereenvolgens de verschillende stuurmansrangen te hebben doorlopen, werd hij met ingang van 1 Juli 1938 aangesteld als permanent Gezagvoerder. Sedert 1 Maart 1950 behoort Kapitein Weber tot de Senior Gezagvoerders der C.S.M. Op 2 Juni jl. arriveerde hij met zijn echtgenote

per m.s. „Willemstad” hier te lande met reglementair verlof. Na afloop van dit verlof zal hij de dienst der Maatschappij met ingang van 1 September 1953 onder toekenning van pensioen verlaten.

Wij wensen Kapitein Weber en zijn echtgenote nog vele gelukkige jaren toe.

# BIJZONDERE NATUURVERSCHIJSSELEN

Van twee onzer schepen ontvingen wij een rapport betreffende waargenomen natuurverschijnselen, welke beide rapporten met het verzoek om commentaar aan het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut te De Bilt werden voorgelegd. Voor hen die hier belang in stellen, laten wij hieronder de inhoud van de ontvangen rapporten, alsmede het bijbehorende commentaar volgen.

Indien er onder onze lezers zijn, die ons eveneens iets kunnen vertellen over door henzelf tijdens hun reizen waargenomen gebeurtenissen in de natuur, waarvan op het eerste gezicht geen verklaring was te geven, dan houden wij ons van een uitvoerig verslag hiervan gaarne aanbevelen.

## Het „Lichtend Wiel”.

Onderweg van Pladju naar Bangkok en varende in de Golf van Thailand (gis ten 0230 06°-50' N. & 103°-10' E.) werd op de H.W. van Vrijdag, 24 April 1953 het volgende waargenomen.

Vanaf circa 0215 scheepstijd (MTG. + 7 u.) bevonden zich rondom het schip, voor zover het oog reikte, zwakke lichtschijnsels op de zee, die een heen en weer schuddende beweging hadden. Langzamerhand werden deze lichtschijnsels sterker en gingen ten 0230 plotseling over in vrij sterke stralenschijnsels die om een middelpunt draaiden, dat zich ongeveer in de kim bevond. Er waren drie van dergelijke groepen rond het schip, n.l.

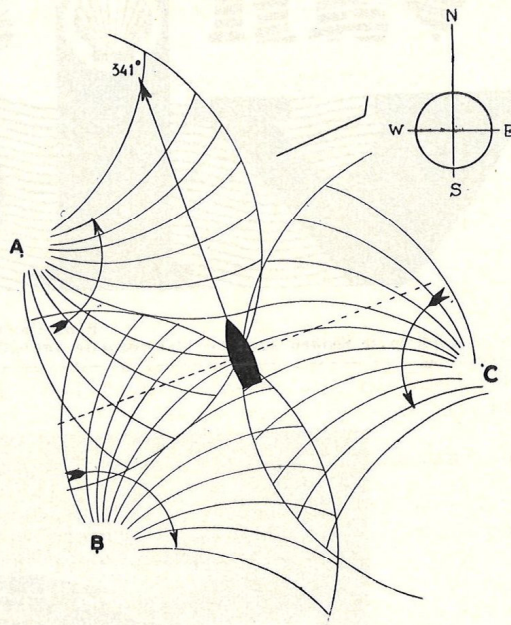
- a) een aan BB. vooruit op circa 4 streken, waarvan de stralen tegen zon draaiden.
- b) een aan BB. achteruit op circa 3 streken achterlijker dan dwars, waarvan de stralen met zon draaiden.
- c) een aan S.B. achteruit op circa 2 streken achterlijker dan dwars, waarvan de stralen tegen zon draaiden.

De lichtstralen of flitsen vertoonden een zekere kromming waarvan de holle zijde in de draairichting lag en volgden elkander snel en zonder ophouden op met een regelmaat van circa 3 flitsen per seconde. Van lichtstralen of flitsen kan eigenlijk niet gesproken worden, maar meer van gebundelde lichtschijnsels op het water. Lichtweerkaatsingen op het schip waren duidelijk waar te nemen. Het verschijnsel duurde voort tot circa 0250 en het was duidelijk, door het afzakken van de twee achterste en het doorzetten van de voorste groep, dat we uit het gebied voeren, waar het verschijnsel optrad. Vrij spoedig waren alleen nog de zwakke heen en weer schuddende lichtschijnsels waar te nemen, die kort daarop ook verdwenen. Om 0300 was de toestand weer volkomen normaal. De Chinese kwartiermeester raakte dermate van streek, dat hij zonder meer van het roer wegliep en eerst op de derde order om terstond terug te keren naar het stuurwiel, reageerde. Hij verklaarde iets dergelijks nooit eerder gezien te hebben, evenals de derde werktuigkundige, die na gewaarschuwd te zijn het verschijnsel zoals omschreven duidelijk heeft waargenomen. Het was helder weer, de maan ging om circa 0242 onder, maar was reeds ten circa 0225 achter de laag op de kim hangende buiige bewolking verdwenen. Zicht zeer goed, wind E.N.E. kracht 2, zee licht golvend, koers 341 rw. Dat hier sprake zou zijn van het z.g. lichten der zee is naar de mening van de waarnemers volkomen uitgesloten.

Het commentaar van het KNMI op dit bijzondere natuurverschijnsel luidde als volgt:

Wat betreft de draaiende lichtbundels, waargenomen op 24 April jl. in de Golf van Thailand, is het vrijwel zeker, dat we hier te maken hebben met een zogenaamd „lichtend wiel”, een zeldzaam verschijnsel, dat evenwel vroeger ook wel een enkele maal is waargenomen, zowel door Nederlandse als door buitenlandse schepen. Reeds in 1911 is hiervoor een verklaring gegeven door Vice-Admiraal G. F. Tydeman, welke in het kort hierop neerkomt:

In het water bevindt zich een strook, waarin lagere organismen voorkomen, die op bepaalde uitwendige oorzaken (beweging, toevoer van verse zuurstof, etc.) reageren



door het afgeven van licht. Door interferentie tussen de boegwolk en eventueel aanwezige andere golven (b.v. windgolven) ontstaat nu op de plaatsen waar twee golfkammen elkaar kruisen extra hoge toppen of eventueel zelfs brekers, waardoor juist bovengenoemde omstandigheden (versterkte beweging, toevoer van zuurstof) veroorzaakt worden en hier dus evenwijdige lichtstrepen ontstaan. Dat deze uit een punt schijnen te komen, wordt veroorzaakt door de perspectivische werking. Dat de stralen schijnbaar om het middelpunt draaien komt door beweging, tegengesteld aan die van een schip.

Deze verklaring kwam aardig overeen met de tot dusverre bekende verschijnselen, waarbij echter steeds slechts één centrum werd waargenomen. In het onderhavige geval, waarbij drie centra werden gezien, zal deze verklaring dus nog een aanvulling behoeven. Mogelijk hebben hierbij nog andere golfsystemen een rol gespeeld.

## Zware branding in volle zee.

Op 16 April 1953, op reis van Djakarta naar Ambon ten 17.30 varende ongeveer in positie 6°12' Z., 115°59' E., voorliggende koers 90 graden rechtwijzend, werden recht vooruit, aan B.B. en S.B. rollers en een betrekkelijk zware branding waargenomen. De eerste indruk was, dat zich daar een rif bevond. Verkleuring was er evenwel niet te constateren.

Ondanks dat we een goed middagbestek hadden gehad, (pos. 6°12' Z., 115°4½' E.) en ten 17.00 een lengte was geschoten, (pos. 6°12' Z., 115°54' E.) werd toch onmiddellijk B.B. roer gegeven en gingen we een koers voorliggen (11° R.W.), die ongeveer evenwijdig aan genoemde rollers en branding liep.

Ten 18.18 werd een goed sterbestek verkregen dat als positie gaf, 6°7' Z., 116°00' E.

Ten 18.30 werd de reis wederom in de oude koers 90 graden R.W. vervolgd.

Voor zover na te gaan strekten deze branding en rollers zich ongeveer uit van 6°20' Z., 115°58' E. tot 6°5' Z. en 116°00' E.

Over dit verschijnsel is noch in de zeekaart noch in de zeemannsgidsen iets te vinden.

De Chef der Hydrografie gaf hierop het volgende commentaar: Het betreffende rapport spreekt over een 15 z.m. lange branding. Een gevaarlijke ondiepte van een dergelijke omvang zou vroeger door de opnemer zeker waargenomen zijn. Bovendien werd met de zon in de rug geen verkleuring gezien. Gezien de geaccidenteerde bodemformatie benoorden Kangean wordt het echter mogelijk geacht, dat op de genoemde plaats een bodemverheffing aanwezig is, zodat een discontinuïteit in het bodemverloop oorzaak van het verschijnsel was.

# NEDERLANDSE BELASTINGEN

(IV)

Op verschillende belastingformulieren treft men de woorden „onzuiver inkomen” en „zuiver inkomen” aan. Waar bestaat dit uit? Het onzuiver inkomen wordt gevormd door samentelling van de inkomsten uit in het Besluit op de Inkomstenbelasting 1941 genoemde bronnen; wij willen ons hier bepalen tot slechts één bron van inkomsten, namelijk de „zuivere opbrengst van dienstbetrekking”. Deze zuivere opbrengst bestaat kortweg gezegd uit die inkomsten, welke als „loon” worden aangemerkt, minus de in verband daarmee gemaakte kosten van verwerving. Het zuiver inkomen bestaat uit het onzuiver inkomen minus verliezen van vorige jaren en persoonlijke verplichtingen, dus niet na aftrek van de zogenaamde buitengewone lasten.

Het Besluit op de Inkomstenbelasting geeft eenzelfde omschrijving van hetgeen „loon” is als het Besluit op de Loonbelasting. Hierbij wordt een aantal loonbestanddelen opgesomd. Dit betekent echter niet dat alleen hetgeen opgesomd wordt loon is. Zo staat er o.a. in de Uitvoeringsbeschikking Loonbelasting Zeevarenden een artikel waarin een andere opsomming voorkomt. Dit artikel zegt dat het loon „alle inkomsten omvat zoals: gage, verlofgage, lange-reisduur toeslag, radiovergoeding, tankertoelage, motorpremie, kaplaken, zee- of vaardagpremie, passagierspremie, koppengeld, kledingtoelage, wastoelage, beloning voor overwerk en de vergoedingen bekend als compensatie verlof en proviandbeheer”. Deze opsomming is ook niet beperkt, hetgeen blijkt uit het woordje „zoals”. Tevens is o.a. „loon” de geldswaarde van kost en inwoning en de loonbelasting die de werkgever voor zijn rekening neemt. Het loon wordt in aanmerking genomen zonder aftrek van de ingehouden loonbelasting.

Geen „loon” is hetgeen de werknemer van zijn werkgever ontvangt ter bestrijding van voor de dienst noodzakelijke kosten. Meestal zal de werkgever bepalen welke vergoedingen „voor de dienst noodzakelijke kosten zijn” en zo nodig hierover overleg plegen met de Inspecteur der Belastingen. Als zodanige vergoedingen worden bij „La Corona” aangemerkt o.a. waltoelage gezagvoerder, cigaretten-toelage, reistoelagen.

Geen „loon” is voorts hetgeen de werknemer daarvan in het pensioenfonds stort alsmede door de werkgever opgelegde boetes. Op het aangiftebiljet vullen sommige werknemers de pensioenfondsstortingen in bij de persoonlijke verplichtingen waar een aftrekpost voorkomt voor personen die aan derden een pensioen hebben toegekend. Dit is uiteraard niet juist; zij dienen het loon in geld en natura na aftrek van pensioenfondsstortingen in te vullen in de kolom „opbrengst van dienstbetrekking”.

Het lijkt ons gewenst te dezer plaats op te merken dat de uitkeringen uit het Voorzieningsfonds, waarvoor de werk-

nemer en de Maatschappij stortingen hebben verricht, dus niet het aandeel in de reserve, geen „loon” noch ander inkomen is. Dit is nl. een uitkering van (een gedeelte van) het vermogen van de betrokkene.

Op het aangiftebiljet staat bij de kolom waar de opbrengst van dienstbetrekking moet worden ingevuld een regel waarop het bedrag van de kosten van verwerving, welke hiervan in mindering kunnen worden gebracht, moet worden vermeld. Deze kosten, welke normaliter niet bij de loonbelasting in aanmerking komen, daar hiervoor een aftrek van f 100,— per jaar voor ieder in de loonbelastingtabel is verwerkt, zijn de kosten tot verwerving, inning en behoud der inkomsten en de op de inkomsten rustende lasten, zoals: uitgaven die onmiddellijk of middellijk voor de vervulling van een dienstbetrekking moeten worden gedaan zoals contributies voor vakverenigingen; aanschaffingskosten van gereedschappen en beroepskleding, dan wel afschrijvingen op zodanige goederen. Kosten welke bestreden kunnen worden uit door de werkgever gegeven vergoedingen, welke niet als „loon” worden aangemerkt, mogen hierbij niet in aanmerking worden genomen.

Gereedschappen zijn ook de kijker en de sextant. In het algemeen zal men de aanschaffingskosten van „gereedschappen” en beroepskleding (uniformen, ketelpakken, werkschoenen, etc.) in één jaar kunnen aftrekken indien de voorwerpen slechts korte tijd (1 à 2 jaar) meegaan. Gaan zij langer mee dan moet men hierop afschrijven en wel naar gelang van de geschatte levensduur. Gaat b.v. een kijker twintig jaren mede en kost zij f 500.—, dan zal men jaarlijks slechts f 25.— als kosten van verwerving mogen opbrengen. Dat er ook nog andere kosten van verwerving zijn, blijkt uit het woord „zoals”. Zo zal de bijzondere slijtage aan onderkleding, schoeisel, etc. en andere goederen door tropendienst en door contact met olie, etc., als verwervingskosten kunnen worden aangemerkt.

Studiekosten gemaakt voor de verwerving van een hoger diploma zullen, behoudens in het geval dat betrokkene direct ontslagen zal worden indien hij dat diploma niet behaalt, niet als verwervingskosten kunnen worden aangemerkt, daar dit kosten zijn tot verbetering van de bron.

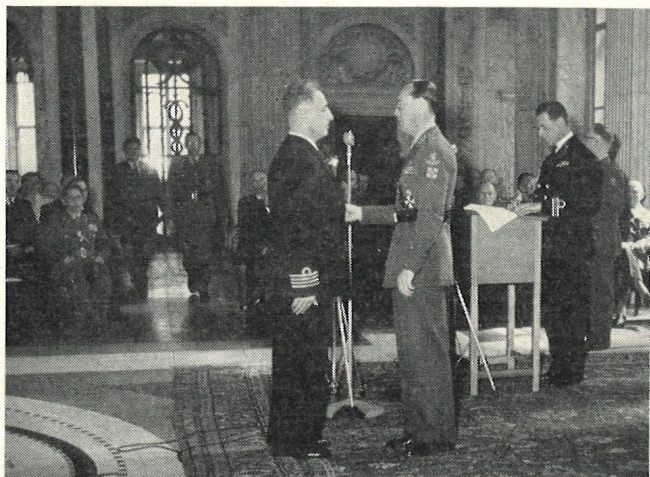
Kosten van het volgen van een cursus voor b.v. moderne navigatiemiddelen, die dient om de kennis op peil te houden, zullen voorzover de werkgever deze kosten niet vergoedt, kosten van verwerving zijn evenals de kosten van vakliteratuur. Deze kosten dienen nl. voor het op peil houden van een bepaalde kennis en zijn dus kosten tot behoud van inkomsten. Giften bij jubilea van collega's, etc., zullen ook als verwervingskosten kunnen worden aangemerkt.

Alleen werkelijk gedane uitgaven komen voor aftrek in aanmerking. Aftrek voor bedragen die men in werkelijkheid niet heeft uitgegeven, is dus niet toelaatbaar. Heeft dus de belastingplichtige op een of andere wijze op zijn kosten van verwerving bespaard, dan mag hij het bespaarde bedrag ook niet aftrekken.

Indien de verwervingskosten minder dan f 100,— per jaar bedragen, worden zij door de Inspecteur tot f 100,— verhoogd.

Daar de belastingplichtige, wil hij aftrek van zijn kosten van verwerving krijgen, deze de Inspecteur der Belastingen moet aantonen en dit in vele gevallen zeer moeilijk zo niet ondoenlijk is, heeft de Minister van Financiën bepaald dat van personen van wie het **aannemelijk** is dat hun kosten van verwerving de f 100,— per jaar te boven gaan, de kosten van verwerving, **indien zij hierom verzoeken**, kunnen worden gesteld op 5% van de inkomsten met een minimum van f 120,— en een maximum van f 600,—.

Ondergetekende en naar hem gebleken is ook de meeste Inspecteurs der Belastingen achten het aannemelijk dat de kosten van verwerving van een zeevarende bij de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” in het algemeen de f 100,— per jaar te boven gaan. Zeevarenden in dienst van deze maatschappij kunnen, indien zij geen hoger bedrag aan beroepskosten kunnen aantonen, deze kosten dus stellen op 5% van hun inkomsten uit dienstbetrekking met een minimum van f 120,— en een maximum van f 600,—. Het is gewenst dat men zelf het gevonden bedrag op zijn aan-



Z.K.H. Prins Bernhard speldt Kapitein J. I. Meyer de Bronzen Leeuw op de borst.

