

# 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.

## NEDERLANDSE BELASTINGEN

(III)

### Woonplaats.

Daar omtrent de woonplaats van zeevarenden dikwijls verschil van opvatting bestaat, zij hier uitdrukkelijk er op gewezen, dat in het navolgende de mening van schrijver dezes hieromtrent is vervat. Het zou dan ook geen zin hebben om bij bezwaarschriften, etc. gebaseerd op het begrip „woonplaats” zonder meer naar dit artikel te verwijzen, evenmin als het nutten zou om zonder meer naar circulaire van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” inzake deze aangelegenheid te verwijzen, daar deze circulaire de mening van deze maatschappij omtrent het „wonen” weergeven. Dit wil niet zeggen dat deze opvattingen niet juist zouden zijn; zulke verwijzingen worden echter veelal niet door de Inspecteurs geaccepteerd, daar het hun wens is dat de zeevarende de feiten naar voren brengt die in zijn geval voor het „niet in Nederland wonen” spreken, terwijl dit artikel en de bedoelde circulaire uiteraard slechts algemene feiten kunnen beschrijven.

Om te kunnen beoordelen of iemand (binnenlands) belastingplichtig is, moet in de eerste plaats acht worden geslagen op zijn woonplaats. Nu bepaalt art. 3 van het Besluit op de Inkomstenbelasting 1941 (zie vorig artikel in dit blad) dat waar iemand woont, beoordeeld wordt naar de omstandigheden, d.w.z. dat vooral gelet wordt op waar men feitelijk verblijft. In het fiscale recht is dit echter moeilijker te beoordelen dan het wel lijkt. Er wordt namelijk behalve de werkelijke verblijfplaats ook in aanmerking genomen of men in duurzame betrekking tot Nederland staat, d.w.z. of men sterke persoonlijke banden met dit land heeft.

Is dit het geval, dan wordt men geacht in Nederland te wonen, ook al is de werkelijke verblijfplaats daarbuiten.

In elk individueel geval moeten eigenlijk de verschillende feiten tezamen beoordeeld worden. In sommige gevallen zullen bepaalde feiten spreken vóór, andere weer tegen het in-duurzame-betrekking-tot-Nederland-staan. Bij de beoordeling van een en ander moet normaliter gelet worden op uitspraken van de Hoge Raad en Raden van Beroep voor de Directe Belastingen (jurisprudentie) omtrent het „wonen”. Zo wordt op grond van de jurisprudentie altijd aangenomen dat een gehuwde zeevarende in duurzame betrekking staat tot het land waar zijn echtgenote haar vaste verblijfplaats heeft, zodat hij dus geacht wordt in dat land te wonen. Hij heeft dan namelijk sterke persoonlijke banden met dat land.

Alvorens wij thans nader ingaan op de woonplaats van de ongehuwde zeevarende volgt hier eerst een uiteenzetting over de thuishaven van het schip, daar deze eveneens voor de belastingplicht van zeevarenden van belang is.

Schepen en luchtvaartuigen welke in Nederland hun thuishaven hebben, worden ten aanzien van de bemanning beschouwd als „deel van het Rijk”, d.w.z. als deel van het Nederlandse grondgebied in Europa. Deze regel is hoofdzakelijk van belang voor de zeevarende die geen woonplaats in Nederland heeft of wiens woonplaats twijfelachtig is: de ongehuwde zeevarende. Doet nu zulk een schepeping dienst aan boord van een schip dat in Nederland zijn thuishaven heeft, dan wordt hij geacht in Nederland te wonen.

Welk schip heeft nu zijn thuishaven in Nederland? Dit blijkt uit paragraaf 7 van de Leidraad bij de Inkomstenbe-

lasting, waarin staat dat „voor de bepaling van de thuishaven niet gelet wordt op de vlag waaronder het schip vaart of op het land waar het is ingeschreven, doch op de haven waar het feitelijk thuisbehoort”. Dit nu is de haven waaruit het schip steeds vertrekt, geactualiseerd wordt en waarnaar het geregeld terugkeert. Het zal dus ook de haven zijn welke door het schip het meest wordt aangedaan. Uit een in de Leidraad gegeven voorbeeld zou men kunnen afleiden dat eigenlijk alleen schepen die geregeld dezelfde reizen maken, een thuishaven hebben.

In geen geval hebben de schepen van de La Corona- en N.I.T.-vloot hun thuishaven in Nederland. Zij doen Nederlandse havens slechts sporadisch aan, terwijl een aantal schepen zelfs nimmer in Nederland komt. Diverse havens bij de oliewinplaatsen doen zij tientallen malen meer aan dan Amsterdam of Rotterdam. Het is echter ook moeilijk te zeggen waar zij hun thuishaven wel hebben; eigenlijk hebben zij deze nergens. Een en ander is het gevolg van het feit dat de schepen van de vloot van de Koninklijke/Shell Groep in de deep sea trade — of zij nu onder Nederlandse of Engelse vlag varen — voor het vervoeren van olieproducten als een geheel worden behandeld; De vaarinstructies worden dan ook vanuit Londen en Singapore gegeven. Daar de schepen varen naar gelang de Groep daaraan behoefte heeft, beoefenen zij, in de volle zin van het woord, de „wilde” vaart.

Zoals u uit het vorenstaande zal zijn gebleken, is dus voor de zeevarenden die dienst doen op de Corona/N.I.T.-vloot ter bepaling van hun belastingplicht uitsluitend van belang of zij al dan niet in Nederland „wonen”.

De fiscale woonplaats van de ongehuwde zeevarende is soms twijfelachtig: de meeste van de ongehuwde zeevarenden van de Corona/N.I.T.-vloot zullen niet geacht kunnen worden in Nederland te wonen, als zij geen positieve daad hebben verricht, waaruit blijkt dat zij zich metterwoon in Nederland hebben gevestigd dan wel gevestigd willen blijven, zoals het huren of aanhouden van een huis of kamers voor eigen gebruik gedurende hun verblijf aan boord. Deze ongehuwde zeevarenden staan niet in duurzame betrekking tot Nederland en hebben er geen vaste woonplaats; zij hebben hun feitelijke verblijfplaats aan boord van hun schip. Immers zodra een ongehuwde officier of scheepsgezel bij de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” in dienst treedt, weet hij dat hij voor geruime tijd Nederland verlaat, aangezien de schepen waarop hij dienst gaat doen niet of slechts sporadisch in Nederland komen. Verreweg het grootste deel van zijn tijd zal hij buiten Nederland verblijven. Na zijn vertrek naar zee onderhoudt hij in de meeste gevallen nog wel contact met Nederland, doch dit zijn zelden verbindingen van dien aard dat gesproken kan worden dat hij in duurzame betrekking tot Nederland staat. Het zijn dezelfde contacten die een niet-zeevarende met zijn geboorteland zou onderhouden als hij een betrekking in het buitenland aanvaard had en zich daar gevestigd had. Het werkelijke tehuis van de zeevarende is het schip. Hoe langer de ongehuwde zeevarende bij de Corona/N.I.T. als zodanig in dienst is, hoe geringer meestal het contact met Nederland wordt.

Volgens de uitspraak van de Raad van Beroep voor de



Directe Belastingen te 's-Gravenhage van 20-6-1951, no. L 49/64, kan iemand die voortdurend uit Nederland afwezig is uit hoofde van zijn dienstbetrekking op een schip dat geen thuishaven heeft en in de zogenaamde wilde dienst is, terwijl hij aan boord van dit schip woont, slechts dan geacht worden in Nederland woonplaats te hebben, wanneer hij door een positieve daad in verband met een bestaand voornemen te kennen geeft zich in Nederland metterwoon te willen vestigen.

De zeevarende bij de Koninklijke/Shell Groep verschilt wat betreft het „wonen” in Nederland weinig van een employé van de Groep, die b.v. naar Venezuela of een ander land wordt uitgezonden. Beiden hebben zij hun verblijfplaats buiten Nederland en bezoeken dit land alleen tijdens verlof of indien de dienst dat vordert. Wanneer de employé uitgezonden wordt en de zeevarende voor het eerst in dienst van de Groep naar zee vertrekt, verlaten zij beiden Nederland metterwoon, d.w.z. niet tijdelijk, tenzij zij voornemens zijn slechts korte tijd buiten Nederland te verblijven. In het algemeen zal dit meestal eerst achteraf blijken; vandaar dat uit praktische overwegingen geen loonbelasting ingehouden wordt van alle ongehuwde zeevarenden, tenzij natuurlijk dadelijk al blijkt dat hij geacht moet worden in Nederland te wonen.

Er moet namelijk aangenomen worden dat de zeevarende die een functie aanvaardt bij de Groep of bij andere scheepvaartmaatschappijen lange tijd als zodanig werkzaam zal blijven. Dit geldt vooral voor officieren. Achteraf kan dit wel eens anders uitvallen; in de praktijk komt het namelijk voor dat b.v. een scheepsgezel die voor het eerst gaat varen, na 9 maanden met het schip Nederland aandoet en, daar het varen hem niet is bevallen, voorgoed aan de wal gaat werken. Deze scheepsgezel zal moeilijk kunnen bewijzen dat hij, toen hij ging varen, het land metterwoon verliet, als de Inspecteur stelt dat hij slechts tijdelijk Nederland verliet om eens een zereis mee te maken. (Vergelijk art. 3 (2) van het Besluit op de Inkomstenbelasting 1941 in het vorige artikel in dit blad).

Hoewel door de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” met de Inspecteur der Belastingen afd. loonbelasting is overeengekomen dat geen loonbelasting zal worden ingehouden van ongehuwde zeevarenden over perioden dat zij aan boord van haar schepen of reizend of aan de wal buiten Nederland zijn, aangezien zij in het algemeen niet geacht kunnen worden in Nederland te wonen, is het toch wel mogelijk dat de Inspecteurs die met de vaststelling van de inkomstenbelasting belast zijn het hiermede niet eens zijn en stellen dat sommige zeevarenden wel geacht moeten worden in Nederland te wonen. Deze Inspecteurs zijn hiertoe bevoegd indien er redenen zijn op grond waarvan zij een aanslag inkomstenbelasting kunnen opleggen. Aangezien de Uitvoeringsbeschikking Loonbelasting Zeevarenden niet op de ongehuwde zeevarenden in dienst van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” toegepast wordt noch toepasselijk is, zijn er alleen gronden indien de zeevarende o.a.:

1. meer inkomen heeft dan f 5000,— per jaar, of
2. andere inkomstenbestanddelen hoger dan f 200,—, of
3. in het betreffende jaar dienst gedaan heeft op schepen met een thuishaven in Nederland.

Dit laatste zal dus bij een andere maatschappij moeten zijn geweest.

Zijn er geen gronden voor een aanslag inkomstenbelasting, dan zal de zeevarende bij een bezwaarschrift tegen de hem opgelegde inkomstenbelasting of bij het terugzenden van een hem toegezonden aangiftebiljet geen feiten behoeven aan te voeren op grond waarvan hij niet geacht kan worden in Nederland te wonen, doch eenvoudigweg kunnen schrijven dat hem krachtens artikel 54 van het Besluit op de Inkomstenbelasting (zie vorig artikel) geen aanslag in de Inkomstenbelasting kan worden opgelegd. In de andere gevallen, dus wanneer de Inspecteur wel tot het opleggen van een aanslag inkomstenbelasting bevoegd is, zal de zeevarende moeten schrijven waarom hij meent niet in Nederland te wonen. Van de algemene feiten is in het vorenstaande een beschrijving gegeven.

Hieronder volgt nog een voorbeeld van enkele feiten die nogal eens door de belastingdienst tegen een zeevarende worden aangevoerd als sprekende voor het hebben van duurzame betrekkingen met Nederland.

- a. Hij is ingeschreven in een bevolkingsregister van een Nederlandse gemeente.

- b. Hij verbleef hier te lande voor studie.
- c. Hij verbleef hier te lande voor verlof.
- d. Hij heeft hier te lande een (spaar-)bankrekening.

Wat is nu tegen deze punten aan te voeren buiten hetgeen hiervoren reeds in het algemeen is gezegd over de feiten die tegen het wonen in Nederland spreken? Men kan bijvoorbeeld het volgende aanvoeren:

- a. Uit het ingeschreven staan van een zeevarende in een gemeentelijk bevolkingsregister op zichzelf kan niet de conclusie worden getrokken dat hij daarmede een positieve daad heeft verricht waaruit blijkt dat hij in die gemeente woont. In vele gevallen weigeren namelijk gemeentebesturen zeevarenden „uit te schrijven” indien zij niet kunnen aantonen dat zij zich in een gemeente staat zullen vestigen; andere weer schrijven hen eerst op verzoek of automatisch uit nadat zij meer dan twee jaren achtereen zijn weggebleven. Ook is het dikwijls, o.a. bij het aanvragen van paspoorten, gebleken dat een gemeente een zeevarende, zonder dat hij daarom had verzocht, had uitgeschreven. Daar dus het al of niet ingeschreven staan dikwijls afhangt van het vrij willekeurige inzicht van de gemeentebesturen, kan uit het ingeschreven staan niet zonder meer de wil van de zeevarende geconcludeerd worden om zich metterwoon in Nederland te vestigen of gevestigd te blijven, dan wel dat hij in duurzame betrekking tot Nederland staat.

Opm. Het is natuurlijk ter voorkoming van moeilijkheden wel wenselijk dat een ongehuwde zeevarende die niet in Nederland woont, verzoekt te worden uitgeschreven. Als het gemeentebestuur namelijk schriftelijk weigert hem uit te schrijven heeft hij altijd een bewijsstuk dat het niet zijn wil was dat hij ingeschreven bleef, hetgeen de zaak vergemakkelijkt.

- b. Het argument dat men hier te lande verbleef voor studie is naar de mening van schrijver dezes niet steekhoudend. Immers een officier van de Corona-vloot met een Nederlands diploma moet voor het studeren en het afleggen van een examen voor een hoger diploma in Nederland verblijven. Zelfs een gehuwde zeevarende wiens gezin in een vreemde staat woont, studeert in Nederland en doet in Nederland examens.

Verder is nog van belang dat op schepen met een Nederlandse Zeebrief, zoals de schepen van de Corona/N.I.T.-vloot, volgens de wet een aantal officieren met voorgeschreven Nederlandse diploma's aan boord moeten zijn, zodat eigenlijk met het oog op promotie een Nederlands diploma noodzakelijk is, ook voor zeevarenden van vreemde nationaliteit.

- c. Uit het feit dat men zijn verlof in Nederland doorbrengt kan op zichzelf ook niet geconcludeerd worden dat men hier te lande woont; ook een Nederlander, die b.v. reeds jaren in Canada woont, brengt, als hij daartoe in de gelegenheid is, zijn verlof door in zijn geboorteland. Verder komt er voor de zeevarende van de Corona nog bij, dat tengevolge van deviezenbepalingen, verlofgave in Nederland betaalbaar wordt gesteld; alleen in uitzonderingsgevallen kan betaling in het buitenland geschieden.

- d. Tegen het gestelde dat een zeevarende zijn geld op een of andere wijze in Nederland heeft belegd, kan men aanvoeren dat een zeevarende op een Nederlands schip in de „wilde vaart” toch ergens zijn geld moet beleggen. Daar hij soms tengevolge van deviezenbepalingen uitsluitend Nederlands geld kan krijgen, of betaling in Nederland en hij zijn spaargeld niet met zich mee kan nemen, is het logisch dat hij dit in Nederland belegt.

Uiteraard zouden nog meer van dergelijke feiten in combinaties gegeven kunnen worden, aangezien, zoals reeds meer is gezegd, het al of niet wonen eigenlijk individueel beoordeeld moet worden.

In dit bestek moeten wij het wat de woonplaatskwestie betreft, echter hierbij laten. Wel wordt nog opgemerkt dat het bij moeilijkheden met de Inspecteur der Belasting omtrent zijn woonplaats gewenst is dat men deze zaak door een competente belastingconsulent laat behandelen. Het is namelijk van belang hoe men een en ander naar voren brengt en de door de Inspecteurs aangevoerde feiten weerlegt. Het komt nog al eens voor dat een zeevarende die veel sterker staat dan een ander zijn zaak verliest door slechte behandeling, terwijl degene wiens zaak eigenlijk zwakker stond, door behandeling op de juiste wijze kon aantonen niet in Nederland te wonen.

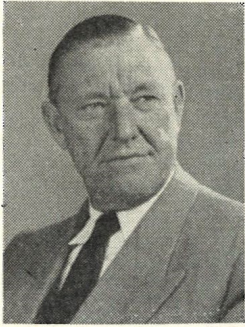
(Wordt vervolgd).

F. J. F.



## Wij nemen afscheid van...

A. L. 'T HART — Commodore.



Op 31 Maart jl. droeg Kapitein A. L. 't Hart te Rotterdam het commando over het m.s. „Taria” aan zijn plaatsvervanger over om met verlof te gaan.

Na afloop van dit verlof zal hij, na bijna 34 jaren zijn beste krachten aan de Maatschappij te hebben gewijd, de dienst verlaten.

Hij vertrok op 8 November '19 per „J. P. Coen” van Nederland naar Singapore en werd na aankomst aldaar op 21 December '19 als derde stuurman op het s.s. „Volute” tewerk gesteld. Sedert

Augustus 1933 is hem steeds het commando over een der schepen der Kon./Shell Groep toevertrouwd geweest. Zijn permanente aanstelling als Gezagvoerder volgde per 1 Januari 1936. Sedert 1-7-1950 behoort Kapitein 't Hart tot de zes oudste Gezagvoerders der N.V. Petroleum Mij. „La Corona”, terwijl hem op 1 Juli 1952 als oudste Gezagvoerder de titel Commodore werd verleend.

Kapitein 't Hart — die momenteel nog met verlof is — zal met ingang van 1 Juli 1953 worden gepensionneerd.

L. E. CURIEL — Hoofdwerktuigkundige.



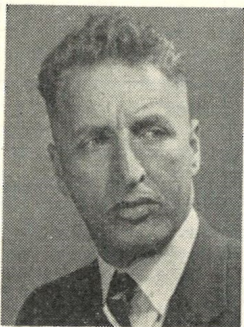
Na aanvankelijk enkele jaren werkzaam te zijn geweest bij de N.V. Curaçaosche Petroleum Industrie Maatschappij trad de heer Curiel op 9 Januari 1930 als vierde werktuigkundige bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij in dienst. Hij werd op genoemde datum met het m.s. „Megara” naar de West uitgezonden om te Curaçao op de schepen der C.S.M. te worden tewerk gesteld. Na achtereenvolgens de verschillende rangen in de machinekamer te hebben door-

lopen volgde op 1 Januari 1947 zijn aanstelling tot Hoofdwerktuigkundige.

Op 27-4-'53 vertrok de heer Curiel via Suriname naar Nederland. Na ommekomst van zijn verlof zal hij met ingang van 1 October 1953 de dienst der Maatschappij onder toekenning van pensioen verlaten.

Wij wensen de heren 't Hart en Curiel mede namens al onze lezers nog vele jaren van welverdiende rust temidden van hun gezinnen toe.

## EEN WELVERDIENDE ONDERSCHIEDING.



Op Woensdag 29 April jl., werd met het gebruikelijke ceremonieel aan Kapitein J. I. Meyer de hoge onderscheiding van de Bronzen Leeuw uitgereikt. Een alleszins welverdiende onderscheiding, want in zijn toenmalige rang van 1e stuurman op het motorschip „Aldegonda” heeft hij in alle opzichten de blijken van moed, beleid en trouw gegeven die tot de decoratie aanleiding hebben gegeven.

Op 27 December 1941 namelijk vertrok de „Aldegonda” van

Pulo Bukom met bestemming Pangkalan Susu, geladen met 1200 ton vlieg-benzine. Met deze zeer gevaarlijke lading aan boord werd het schip in Straat Malakka aangevallen door Japanse vliegtuigen die er een regen van bommen en mitrailleurkogels op lieten neerdalen. Door een bom, die in een van de tanks sloeg, stond het gehele brughuis plotseling in lichterlaaie en de vlammen verspreidden zich met grote snelheid naar het achterschip.

De gezagvoerder, de 2e stuurman en enige leden van de bemanning bevonden zich in het brughuis en wisten zich, ofschoon gewond, deels door de vlammen naar het achterschip, deels op een vlot te begeven. Kapitein Meyer, destijds de 1e stuurman, bevond zich bij de aanval in zijn hut, doch begaf zich onmiddellijk aan dek, waar hij, niet wetende of de gezagvoerder getroffen was, het commando overnam. Men begaf zich oorspronkelijk in de sloep en bleef in de buurt van het schip, zo goed en zo kwaad als mogelijk was, dekking zoekende tegen de nog steeds mitrailleurende Japanse vliegtuigen. Toen de vijandelijke vliegeniers dachten dat het schip grondig vernietigd was, verlieten zij het toneel, waarop de 1e stuurman Meyer zich weer aan boord begaf. Onder zijn leiding en door zijn persoonlijk energiek ingrijpen gelukte het de fel-brandende lading te blussen en het schip, dat door vernietiging van het brughuis bijna alle navigatiemiddelen — zoals kaarten, stuurinrichting, telegraaf, stuurkompas enz. — verloren had, behouden aan de steiger te Pangkalan Susu te meren.

Wij menen uit aller naam te spreken wanneer wij hierbij onze gelukwensen voegen bij die welke kapitein Meyer reeds door zijn naaste familie, vrienden en kennissen zijn betuigd.



## CLUB VAN NEDERLANDSE OUD-GEZAGVOERDERS EN OUD-HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN DER „KONINKLIJKE/SHELL”.

Op 22 April 1953 vond wederom een zeer geanimeerde bijeenkomst plaats in Restaurant „Esplanade” te Utrecht.

Zoals gebruikelijk werd de lunch voorafgegaan door een ledenvergadering, waarin verschillende aan de orde zijnde Clubzaken werden afgehandeld.

Alvorens tot de agenda over te gaan verzocht de voorzitter de aanwezigen door het inachtnemen van een minuut stilte, de leden te herdenken die de Club sedert de laatste bijeenkomst waren overleden, aan welk verzoek door alle aanwezigen staande gevolg werd gegeven.

Op deze bijeenkomst werd besloten tot het invoeren van een Club-insigne. Dit zal door de firma Begeer, Van Kempen en Vos worden gemaakt, uitgevoerd in zilver tegen een lichtblauwe geëmailleerde achtergrond. Het zal eveneens als broche worden uitgevoerd, zodat ook de dames het op de bijeenkomsten zullen kunnen dragen. De leden zullen omtrent een en ander nog nader bericht van de secretarispenningmeester ontvangen.

Een voorstel van een der leden om eens in een andere plaats bijeen te komen ontlokte een zeer levendige discussie. Het resultaat was dat besloten werd de a.s. September-bijeenkomst in Amsterdam te houden en in April 1954 te Rotterdam te vergaderen.

Na een gezellig borreluurtje, tijdens hetwelk de heer Ir. J. G. A. M. Biermann zich bij het gezelschap voegde, volgde wederom een zeer verzorgde lunch, waarbij behalve de heer Biermann, de Hoofdwerktuigkundige A. Schram, als vertegenwoordiger van de vloot, aanwezig was.

Tijdens zijn welkomstrede stelde de voorzitter de heer Biermann aan de leden voor, waarbij hij mededeelde dat het bestuur de heer Biermann het ere-lidmaatschap van de Club had aangeboden, hetwelk door hem welwillend was aanvaard.

Zich tot de leden richtende zeide de heer Biermann, dit ere-lidmaatschap zeer op prijs te stellen en hij sprak de hoop uit, dikwijls het voorrecht te mogen hebben op de bijeenkomsten aanwezig te zijn.

Te omstreeks 4.30 n.m. sloot de voorzitter deze wederom zeer geslaagde bijeenkomst.



## ZONDER PROVIANDE PER REDDINGSVLOT OVER DE OCEAAN.

Zoals u bekend zal zijn, heeft een Franse medicus, Dr. Alain Bombard, destijds het plan opgevat om in gezelschap van twee mede-passagiers op een rubber reddingsvlot en zonder proviand de Atlantische Oceaan over te steken. Dr. Bombard wilde op deze manier bewijzen, dat het mogelijk is in leven te blijven op rauwe vis en plankton, opgevisst uit zee, alsmede op uit rauwe vis geperst water en zeewater. Het vlot was daartoe uitgerust met vistuig, schepnet en vruchtentempers.

De meningen over dit plan vareerden van „interessant wetenschappelijk experiment” tot „krankzinnige, levensgevaarlijke waaghalzerij”. Maar hoe het ook zij, Dr. Bombard heeft de tocht op zijn vlot volbracht; hij is 64 dagen na zijn vertrek van de Kanarische Eilanden op Barbados geland. Hij heeft de reis tenslotte alleen moeten maken, want op het kritieke moment lieten zijn twee metgezellen verstek gaan.

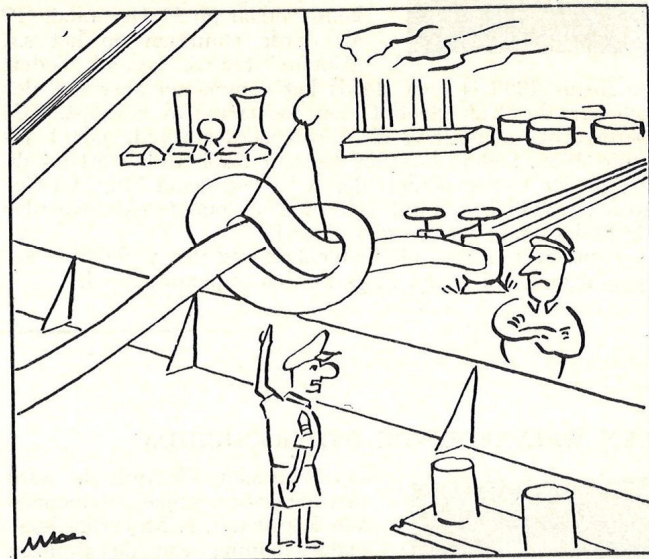
Alhoewel deze gebeurtenis enige maanden geleden plaats vond, maken wij er melding van, daar in het personeelsorgaan van de KNSM kapitein Jansen van het m.s. „Bennekom” het een en ander vertelt over zijn ontmoeting met Dr. Bombard.

Op 22 December — aldus Kapitein Jansen — zagen de stuurlieden van de wacht op anderhalve mijl een vlot voorbijrijden. Nadat de eenzame passagier aan boord was gekomen, stelde hij zich voor als Dr. Alain Bombard. Hoewel zijn observatieklokje was blijven stil staan, bleek hij zijn positie slechts 20 mijl mis gegist te hebben, echter in zijn voordeel. Dit deed hem veel genoegen, want hij had gemiddeld bijna een uur nodig om een mijl af te leggen. Toch had hij een daggemiddelde van 30 mijl kunnen behouden. Dr. Bombard zag er gezond uit, al stond hij niet vast op zijn benen. Maar dat kon ook niet anders na twee maanden op een vlot van 15 voet, waarop niet gelopen kon worden. Zijn enige klacht was, dat hij zijn Kerstmaal zou moeten doen met vis en hij kon geen vis meer zien! Men gaf hem dus wat levensmiddelen, maar later hoorde men, dat hij deze

niet had behoeven te gebruiken, omdat hij de volgende dag, op 23 December, op Barbados was geland.

Na een ontbijt en een kop koffie — het tweede in 63 dagen; een Engels schip had hem enkele weken eerder ook een keer onthaald — zette Dr. Bombard zijn eenzame tocht weer voort.

Kapitein Jansen besluit zijn verhaal dan: Het is een hele geruststelling te weten, dat een schipbreukeling niet hoeft te verhongeren en te verdorsten, ook al is een dieet van enkel vis, water uit vis of misschien wat regenwater en zee-wier nu niet direct een aangenaam vooruitzicht. Toch zijn wij zeelieden dankbaar, dat er nog zulke nobele mensen bestaan, die door studie en ontbering iets bewijzen en doen om schipbreukelingen in het leven te behouden.



Dat komt van die „quick-turn-round”.

## VLOOTMUTATIES

### GEDURENDE DE MAAND APRIL 1953. N.V. PETROLEUM MAATSCHAPPIJ „LA CORONA”:

#### In Nederland gearriveerd:

Sr. Gezagn.: W. H. Hupkes; Gezagn.: A. de Boer, J. v. Duin, C. Schriek; 1e stl.: D. J. E. Boonstra, R. India, W. J. A. J. Peeters, J. Visser; 2e stl.: W. F. de Boer, W. J. Dercksen, K. Prins, H. J. Roncken, A. Tijmsa; 3e stm.: M. E. Wolper; Hfdwtk.: H. I. Clowting, P. J. B. de Doelder, J. A. Goedhart, F. H. C. Nauwelaerts de Agé; 2e wtk.: L. Meyer, P. J. v. d. Waals; 3e wtk.: W. J. J. v. d. Berg; 4e wtk.: N. W. Groen; 5e wtk.: J. W. Appelmann, J. Baars, D. de Baat, J. A. Klem, L. Prins, F. Smith, J. Tekelenburg, K. C. Zwier.

#### In Engeland gearriveerd:

1e stm.: C. J. Wennink.

#### Tewerkstellingen:

m.s. „Ena”: 3e stm.: (als wnd. 2e stm.) J. R. Ketel; 3e stm.: J. E. Rakers; 4e wtk.: (als wnd. 3e wtk.) J. P. Beets; 5e wtk.: (als wnd. 4e wtk.) H. J. Fikkert; 5e wtk.: C. Voest.  
s.s. „Juliana”: 2e stm.: P. C. D. Sandee; 3e stm.: B. G. v. Ommen; ll.wtk.: H. Steenhuis.

m.s. „Malea”: 3e stm.: H. Th. v. Krimpen; 5e wtk.: B. A. Thedinga.

m.s. „Mirza”: Gezagn.: M. J. Rehwinkel; 2e stm.: H. R. v. Sas; Hfdwtk.: W. A. Michel; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.) M. P. Scherp; 5e wtk.: A. Spuybroek.

m.s. „Mitra”: 5e wtk.: P. Stachelhausen; ll.wtk.: A. G. Schot.

m.s. „Myonia”: ll.wtk.: D. Meurs.

m.s. „Ondina”: ll.wtk. B. J. C. Schoenmakers, J. Swagers.

m.s. „Rotula”: 5e wtk.: F. W. L. Bergman.

m.s. „Sunetta”: Gezagn.: G. J. Spaan; 1e stm.: Th. J. v. d. Vrie; 2e stm.: W. J. v. Leeuwen; Hfdwtk.: P. Vis van Heemst.

#### Naar de Oost vertrokken:

Gezagn.: P. C. Kuitert („Macoma”), L. Tibbe („Metula”); 1e stm.: L. v. d. Ende („Antonina”); 3e stm.: A. Post („Kaitero”); 4e stm.: J. J. Osinga (wnd. 3e stm. „Agatha”); Hfdwtk.: P. J. B. de Doelder („Agatha”); 3e wtk.: J. A. Veldhuizen (wnd. hfdwtk. „Nassau”); 5e wtk.: J. Baars („Rita”), H. Stobbe („Cistula”), J. Tekelenburg (wnd. 4e wtk. „Rita”).

#### Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stm.: W. J. v. Leeuwen, dipl. 1e stm. G.H.V.; 2e stm.: R. L. Meyer, theor. ged. v. h. dipl. 1e stm. G.H.V.; 3e stm.: A. Post, dipl. 2e stm. G.H.V.; 3e stm.: A. Brouwer, pract. ged. v. h. dipl. 2e stm. G.H.V.; 2e wtk.: A. L. Moerland, theor. ged. v. h. dipl. „C” als Scheepswtk.; 5e wtk.: J. Keuning dipl. „A” als Scheepswtk.; 5e wtk.: H. J. Fikkert, J. M. W. Hoeber, dipl. „A” en het theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; ll.wtk.: A. C. Leeuwen, P. J. R. Roos, Voorl. Dipl. als Scheepswerktuigkundige.

#### Nieuw-aangenomen employe's:

4e stm.: J. J. Osinga.

### N.V. CURACAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ.

#### In Nederland gearriveerd:

1e stm.: E. C. A. M. Verbiest; 2e stm.: E. F. Beuere; 3e stl.: B. de Boer, D. de Boer, P. Bijker, L. v. d. Meulen, D. J. v. Mourik, H. Planjer, E. v. d. Pol, J. E. Rakers, P. Rietveld, J. W. Rutten, B. Schaaf, Tj. Smit, R. Speyer, L. Uyl; 2e wtk.: N. J. S. Weel; 4e wtk.: Th. C. F. Bijkerk, Th. v. d. Fluit; 5e wtk.: A. S. Jellema, Th. M. Klunder, H. Kruger, S. Ouwersloot, L. Verkerk, W. Zwiers; Walempl.: K. A. Domisse, P. Pons, P. D. Roest, H. Ruytenberg, G. M. Wouters.

#### Naar Curaçao vertrokken:

1e stm.: P. v. d. Peyl; Hfdwtk.: J. H. v. Engelsinghoven; 2e wtk.: C. J. Felix, M. H. Holtslag; Walempl.: P. J. Hesper, B. v. d. Meulen.

#### Geslaagd voor een hoger diploma:

3e stm.: M. W. J. de Nobel, pract. ged. v. h. dipl. 2e stm. G.H.V.; 2e wtk.: J. Melein, theor. ged. v. h. dipl. „C” als Scheepswtk.; ll.wtk.: W. de Jong, A. N. Montijn, dipl. als Ass. Scheepswtk.; ll.wtk.: F. W. L. Bergman, G. S. Brouwer, S. R. Elema, I. G. Jurjens, A. Pater, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.

#### Gepromoveerd tot:

5e wtk.: F. W. L. Bergman, G. S. Brouwer, S. R. Elema, W. de Jong, I. G. Jurjens, A. N. Montijn, A. Pater.

#### De dienst der Maatschappij verlaten:

1e stm.: E. C. A. M. Verbiest; 2e stl.: A. J. v. Akkeren, J. V. Hamar de la Brethonière, J. L. Harkema, M. v. Smaalen, W. de Vries, F. O. Wefers Bettink; 3e stl.: P. Bijker, L. J. v. d. Meel, A. Molenaar, T. de Roos, L. Uyl; 3e wtk.: A. L. Thomas.

### Overgegaan in dienst van de Shell Caribbean Petroleum Company Ltd.:

3e wtk.: C. J. Christiaanse.

### SHELL VENEZUELAN OIL CONCESSIONS LTD.

#### In Nederland gearriveerd:

3e wtk.: M. Hamstra.

## Personalia

#### Gehuwd:

4.3.'53 A. Molenaar, 3e stm. C.S.M., met mej. Edna Cecilia de Jongh.  
21.4.'53 B. Schaaf, 3e stm. „La Corona”, met mej. T. de Beer.  
28.4.'53 R. India, 1e stm. „La Corona”, met mej. A. Pals.  
29.4.'53 A. D. van Beek, 2e stm. „La Corona”, met mej. C. J. Faes.  
29.4.'53 Th. v. d. Fluit, 4e wtk. C.S.M., met mej. G. Busker.  
2.5.'53 A. J. Verkerk, 4e wtk. „La Corona”, met mej. A. Gesman.

#### Geboren:

14.3.'53 Helena Maria, dochter van G. J. F. du Mez, 2e stm. C.S.M., en mevr. B. J. M. du Mez-Kwaaitaal.  
14.3.'53 Joaine Rosine, dochter van M. C. den Dulk, 4e wtk. C.S.M., en mevr. J. G. den Dulk-Daal.  
1.4.'53 Cornelis Gerrit, zoon van A. Storm, Ass. Supt. Eng. A.S.P.C., en mevr. J. C. Storm-de Pater.  
7.4.'53 Robert Jan, zoon van C. Heeres, 4e wtk. „La Corona”, en mevr. W. H. A. Heeres-van Ommen.

## Wij feliciteren...

J. van Bommel, 2e wtk. „La Corona”, met zijn 20-jarig dienstjubileum op 8.5.'53.  
P. J. Smit, Hfdwtk. „La Corona”, met zijn 20-jarig dienstjubileum op 10.5.'53.  
C. Assenberg, Hfdwtk. „La Corona”, met zijn 20-jarig dienstjubileum op 31.5.'53.