

OD. No. 7368

VW

Aan N.V. Verkeers Mij. "INTERCONTINENTAL"

Die ook: PD 6438

Uit		In	Uit		In	Uit		In	Uit		In
Datum	Aan	Datum	Datum	Aan	Datum	Datum	Aan	Datum	Datum	Aan	Datum
4/7	2/10	13/2	3/12-50	Bin	7/12/50						
4/8	@	2/8	25/7-50	D							
10/9	kin	12/9			30 AUG. 1955						
24/10	Bin	25/10			3 JULI 1957 CEF						
24/10	Bin	28/9			5 JULI 1957						
28	9/12	5/10			27 JULI 1957 EIB						
7/10	Bin	9/10			12 AUG. 1957						
29/5 '51	Bin	3/4			1 NOV. 1958						
14/5	N	17/5			17/11						
16/7	3	23/7			25/11						
115470	C	21/10			4 NOV. 1958						
3/8											
24/10	D	27/10									
27/10	3/11	31/9									
4/9	D	18/9									
15/11	D	16/11									
17/11 '52	4 ^c	25/11									
8/12	Bin	10/12									
18/12	D	19/1									
24/9 '53											
24/9 '53											

24 SEP 1953

24 SEP 1953

DOSSIER No.: CD 1362

NAAM: N.V. VERKEERS M.I.J. "INTERCONTINENTAL"

Uit		In		Uit		In		Uit		In	
Datum	Aan	Datum	Datum	Aan	Datum	Datum	Aan	Datum	Datum	Aan	Datum
4/7	CH	13/7	17/11	over KA	—						
66033 1/2	CH	8/8	19/11	over CRD	24 NOV. 1958						
10/9	lin	12/9									
24/10	his	25/10									
24/10	his	28/9									
5/10	CH	12/10									
7/8	his	9/8									
29/3 '51	his	3/4									
16/5	N	17/5									
16/7	D	22/7									
11/5 '50	YC	21/8									
9/8	D	27/8									
27/8	EVN	6-9									
6-9	D	18/9									
15/11	D	16/11									
17/1 '52	ye	25/1									
8/11	his	10/11									
13/11	D	19/11									
24 SEP 1958	PA	24 SEP 1958									
3/2-53	his	7/11 '53									
25/7-53	D	30 AUG 1955									
3 JULI 1957	CEF	5 JULI 1957									
27 JULI 1957	ETC	12 AUG. 1957									
17 NOV. 1958	Conf. Staf	—									

MINUTENBLAD

DOSSIER No. OD 1368

NAAM: N.V. VERKEERS M.I.J. "INTERCONTINENTAL"

1. Aangelegd op 7.3.49 in opdracht van D II
ACD/4a: *MA*
2. Ingezien i.v.m. de relatie van Carp met J.A. Stolwijk.
Opleggen. C II 12.7.49 *LS*
3. Ingezien in verband met CO 63811, waarin o.a. prof. Russell en
Mr. Carp genoemd worden.
Afdeling C/I, 4 Augustus 1949. *LS*
4. *Ingezien i.v.m. Carp. Cr 5-8-1950*
5. *Ingezien i.v.m. CO 115470. Oplegg CUII 14/8.51/4*

BANK

INHOUDSOPGAVE

DOSSIER Nr. : OD 1368 N.V. Verkeersmij.
 NAAM : "INTERCONTINENTAL"

Volg Nr.	AFZENDER	Agenda Nr.	INGELEGD	
			Datum	Par.

Notitie v or A.C.D.
van D.8a

Betreffende:Verkeersmij Intercontinental

Volgno.

- 5 APR. 1949

ACD 59289

Mijn relatie Leo verstrekke mij een aantal gegevens betreffende de N.V.Verkeersmij Intercontinental i.v.m. de mogelijkheid per coaster ons land te verlaten in geval van nood.

Intussen is gebleken, dat Justitie het geval niet als een zwendelaffaire bezien heeft. Wel is een onderzoek ingesteld.

Maart 1949

D.8

AS

Enige tijd geleden heb ik U reeds inlichtingen verstrekt omtrent de Verkeers Mij Intercontinental aan de P.C.Hoofdstraat alhier. In "Het Parool" van heden staat thans een artikeltje over deze onderneming onder het Hoofd. "U kunt vluchten als een vijand ons land binnendringt". Het is slechts een beknopt bericht met weinig of geen details. Er staat ook in, dat de politie deze zaak grondig heeft onderzocht, doch geen aanleiding heeft gevonden, wegens zwendel tegen de onderneming op te treden.

N.V. werd opgericht in 1948 Ned.Staatscourant 14-7-48 No. 135 bijv.870

Officieel Doel: het bevorderen van het internationaal verkeer tussen de verschillende landen en zulks in den ruinsten zin des woords;er wordt echter geen reisbureau geexploiteerd.

Werkelijk Doel: Zie Bijlage

Maatschappelijk Kapitaal: Fl. 100.000.- gepl. en gest. Fl. 20.000.-

Oprichters: Gijsbert Cornelis Snijders IK, luchtvaartkundig Ir,oud-officier Koninklijke Marine-reserve,geb. 23-7-15 A'dam, wonende Waldeck Pymontlaan 20 te Amsterdam.
Is Directeur der N.V.

Pieter Klaui,oud officier Kon.Marine-reserve,geb. te den Haag 1-7-09,woonde laatstelijk aan de Burchtstraat 1 te Wassenaar,verblijft thans voor zaken in Canada.Heeft bij de B.P.M. gewerkt als geoloog.Zijn echtgenote heeft officieel domicilie aan het Noordeinde 136 te Den Haag,doch is met hem mee naar Canada.
Is Directeur der N.V.

Dr. Joseph Franciscus de Cock,psycholoog,van Merlenstraat 120 te Den Haag.
Is Commissaris der N.V.

Ernest Louis Baron van Hardenbroek van Lockhorst,geb. 24-9-00 te Domburg,Korte Leidse Dwarsstraat 71 te Amsterdam.
Is Commissaris der N.V.

Verder is Commissaris maar geen oprichter
Mr. Nicolaas de Bruïne Ploas van Amstel,geb.1-9-93
's-Gravelandseweg 157 te Hilversum.
beroep: advocaat en procureur.

Vertegenwoordiger der zaak is
Carel Adolf Anneveldt,geb. Amsterdam 22-9-98,wonende
Newtonstraat 38 te Amsterdam.Was enigzins Duits georiënteerd en heeft nogal ruime opvattingen.Hij is tevens procuratiehouder van Carp's Rederij en Carp's Transportbedrijf,beide ondernemingen eveneens gevestigd aan de P.C.Hoofdstraat 154 te Amsterdam.

Zie vervolgblad 1

Ir Snijders is in het bezit van een Re-Entry Permit voor Australië, heeft hier gewoond voor hij na den oorlog naar Nederland kwam. Heeft te Brisbane gewoond Clifton Court, Moraystreet, New-Farm, Brisbane. Hij heeft een belangrijke functie gehad bij het 19th Air Transport Squadron, dat onder bevel stond van ~~WITENAM~~ - Kolonel W.C.J. Versteegh, thans Hoofd Oostgroep Kon. Luchtvaart Mij N.V. te Den Haag. Deze geeft zeer gunstige inlichtingen over Snijders.

Als eigenaresse der firma wordt beschouwd de Fa. Carp & Co Redersbedrijf gevestigd aan de P.C. Hooftstraat 154 te Amsterdam, welke firma toebehoort aan de heer Mr. Johan Robert Carp, geboren 30-1-97 te Pekalongan (Java). Hij wordt de geestelijke vader genoemd van het hele plan. Carp, die in 21 tot Mr. in de rechten promoveerde, is onderdirecteur geweest van de Fokker Fabrieken te Amsterdam. Op 15-125 vestigde hij zich zelfstandig met Carp's Handelsbureau voor aviatiek en scheepszaken, had o.a. de vertegenwoordiging van de Hispano-Suize en de expl. van belangrijke uitvindingen o.a. het Oertz-roer en the Frigoplate. In 1926 opende hij een kantoor te New-York. Vervolgens deed hij ook nog makelaars- en termijnzaken, transacties in ammunitie, vliegtuigen, motoren enz.

Op 18-1-40 failliede hij.

Hierna exploiteerde Carp buitenlandse patenten voor eigen rekening en moet erin geslaagd zijn verschillende uitvindingen, voor de oorlog van belang en waarvoor hij de exploitatie verzorgde, te plaatsen. Tijdens den oorlog deed hij veel in gedestilleerd met de Duitse Wehrmacht. Na de bevrijding werden beide ondernemingen onder beheer gesteld. Beheerder werd de Twentse Trust Mij. Dit beheer werd op 4 Febr. 1948 opgeheven. Carp zelf heeft in kamp Laren gezeten. Carp wordt beschreven als een zeer arrogant persoon, die in zaken weinig presteert. Wel heeft hij goede relaties. De man is echter niet betrouwbaar. Zijn financiële positie is niet een van de sterkste

Is omstreeks 1936 geruimen tijd voor zaken in Amerika geweest. Logeerde in New-York in het New Weston Hotel, Madison Avenu & 50 th Street

Mededeling 19-9-40: Zal binnenkort naar New-York vertrekken, waar hij domicilie heeft. Men begrijpt niet waarvan hij leeft. Hij blijkt vroeger nogal in de sportwereld te hebben gezeten. In 1920, 1924 en 1936 als zeiler in de Olympische Spelen uitgekomen voor Nederland. Overwinnaar in 1920

Advertentie Januari 1944. Carp & Co's Transport
Agenten der Kirsten Linie te Hamburg
Carp & Co Rederij
M.S. In Orde 215 ton
M.S. Progres 220 ton

Waren deze schepen z.g. coasters? Zijn dit dan dezelfde, als die welke voor de Intercontinental zullen "varen"? Hoe kwam het, dat men tijdens den oorlog de beschikking had over 2 schepen? Waarom waren deze niet

gevonden door de Duitsche Keizermacht, zoals alle andere schepen volgens Lloyd's Shipping Index zijn de "In Orde en Progres" eigendom van Mr. Carp.

Bijlage I

Betreft: door Firma Dethmers & Co, Kadijksplein 1 te Amsterdam ontvangen Spiegel-informatie op N.V. Intercontinental.

Beter-gesitueerden, directies van vooraanstaande ondernemingen etc. ontvangen van de onderwerpelijke onderneming een vertrouwelijke circulaire, waarin men belangstellenden attent maakt op de mogelijkheid om bij een eventuele volgende oorlog (men suggereert een treffen tussen Rusland en de Geallieerden) binnen 36 uur met één der schepen van dit bureau ons land te verlaten. Men heeft 3 schepen, welke in normale tijd op Engeland, Denemarken, Noorwegen, Frankrijk, Spanje etc. varen, doch zich nimmer verder dan 36 uur varen van ons land mogen verwijderen. Dreigt er op een gegeven ogenblik oorlog, dan garandeert men, dat bedoelde schepen binnen 36 uur in een Nederlandse haven gereed liggen om de passagiers te kunnen opnemen en de Nederlandse haven te verlaten. Wenst men van deze gelegenheid gebruik te maken, dan moet men een "aandeel" nemen in een schip voor een bedrag van f. 2.500.-. Daarbij komt dan de passageprijs van Nederland naar de Noordkust van Afrika ad f. 1.000.-. Het hele grapje kost dus f. 4.300.-. In Afrika wil men het schip vervolgens verkopen, waarna de deelnemers weer een evenredig gedeelte van de opbrengst terugontvangen. Of dit een bedrag van f. 2.500.- zal zijn, valt te betwijfelen, gelet op de alsdan bijzondere omstandigheden en de vraag of dan niet meerdere schepen ten verkoop zullen worden aangeboden. De deelname geldt voorts voor 5 jaar. Is er dan nog geen oorlog geweest, dan worden de schepen toch verkocht en krijgt ieder weer zijn deel. De waarde der schepen is dan natuurlijk sterk gedaald. Men wijst tenslotte in de circulaire op de vorige wereldoorlog. Het kon toen gebeuren, dat voor plaatsers op schepen, in vissersboten etc. kapitaal werden gevraagd. De directie van de firm Dethmers & Co voelt er wel iets voor, om wanneer dit nodig mocht zijn, van het onderwerpelijke aanbod gebruik te maken, doch zij voelt zich enigszins huiverig ten aanzien van de goede opzet. Er zitten weliswaar enige personen met klinkende namen in deze onderneming, doch dat zegt nog niets. Het zou niet de eerste keer zijn, dat dergelijke heren zich voor een bepaald wagentje laten spannen. De deelname van f. 2.500.- vindt men op zichzelf niet abnormaal. Er zit natuurlijk een risico in, doch dat loopt men altijd met dergelijke zaakjes. Wat men echter vreemd vindt, is de passageprijs ad f. 1.800.- van hier naar Noord-Afrika. Deze prijs varieert momenteel van f. 400.- tot f. 600.-, Men betaalt dus eventueel f. 1.200.- te veel. Waarom moet men boven de deelname ad f. 2.500.- nog eens een extra winst op de passage betalen? Is dit zuiver winstbejg? Geeft indruk, dat men op een nette manier een "poot" wordt uitgedraaid.

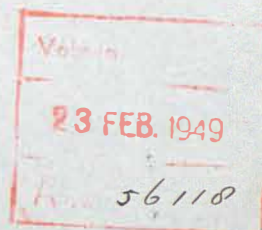
KNSM
2. 10. 1.

Het bevreemdt firma overigens, dat wij het eigenlijke doel van de Intercontinental niet gewaar zijn geworden. Kunnen haar echter alsnog een zeer groot plezier doen met te proberen het volgende te achterhalen. Intercontinental verzorgt momenteel de "deelname" en alles wat er aan vastzit om t.z.t. uit te wijken. De 3 schepen zijn echter van een rederij, die deze schepen normaal in vracht-exploitatie heeft AAN WELKE REDERIJ BEHOREN DEZE 3 SCHEPEN???????????

Het zal niet gem kkelijk vallen, om dit te achterhalen, omdat zelfs insiders het niet weten. Het zijn hoogstwaarschijnlijk alleen de 3 geïnteresseerden (in onze informatie vermeld) die weten, welke rederij hier achter zit. Het zou intussen niet onmogelijk zijn, dat wij er met een beetje geluk achter zouden kunnen komen.

Wilt U het eens proberen?

Notitie voor ACD
van DII



Betreft: N.V. Verkeers Maatschappij "Intercontinental"

In November j.l. werden bijgaande prospecti van de N.V. Verkeers Maatschappij "Intercontinental" mij ter hand gesteld door het hoofd sectie III Marid. Deze had de stukken, met een bijbehorend rapport ontvangen van de marine-inlichtingenofficier te Amsterdam. In dit rapport stond vermeld, dat de ministeriële verklaring van geen bezwaar op de ontwerp acte van oprichting van de in de prospecti genoemde N.V. Scheepvaart Maatschappij "Intercontinental" nog niet was verkregen, doch elk ogenblik verwacht kon worden.

Van Marinezijde was men bevreesd, dat en door het feit, dat als directie van deze maatschappijen oud-marine officieren optraden en door de inhoud van de prospectieën smet op de naam van de Marine zou worden geworpen en mogelijkerwijs een defaitistische stemming bij het Marinepersoneel zou kunnen worden aangekweekt. Men meende hiertegen te moeten optreden en vroeg mij advies hoe in deze te handelen.

Ik heb hierop hoofd Sectie III Marid geadviseerd zich in verbinding te stellen met de Directeur-Generaal voor de Scheepvaart van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, aangezien deze, daar het hier een scheepvaartmaatschappij in oprichting betrof, ongetwijfeld hiervan op de hoogte zou zijn.

Hoofd Sectie III heeft dit direct gedaan, waarbij bleek, dat de Directeur-Generaal voor de Scheepvaart in deze kwestie in het geheel niet gekend was. Aangezien laatstgenoemde zich zeer voor deze zaak interesseerde, heeft hij zich in verbinding gesteld met het Ministerie van Justitie. Daar bleken de stukken, waarbij de gevraagde bewilliging werd verleend, juist ter verzending gereed te liggen. Men had op Justitie gemeend deze verklaring zonder nader onderzoek te kunnen afgeven, aangezien het hier een dochtermaatschappij van een bestaande N.V. (de N.V. Verkeers Maatschappij "Intercontinental") betrof. Op verzoek van de Directeur-Generaal voor de Scheepvaart zijn de stukken niet verzonden, doch zou eerst een nader onderzoek worden ingesteld. Het rapport van de Centrale Recherche te Amsterdam is hiervan kennelijk het resultaat. Een afschrift van dit rapport werd mij door Hoofd Sectie III Marid toegezonden.

Het is mij niet bekend of de verklaring van geen bezwaar thans al of niet is afgegeven.

's-Gravenhage, 14 Februari 1949

DII



N.V. VERKEERS HJ.
„INTERCONTINENTAL”

P. C. Hoofstraat 154

Tel. 20798, Amsterdam

Bank: Amsterdamsche Bank

Maatschappelijk Kapitaal f. 100.000.-.

Directie: Ir. G.C. Snijders, Luchtvaartkundig ingenieur,
Oud Officier Koninklijke Marine Reserve
P. Klaui, Oud Officier Koninklijke Marine Reserve

Commissarissen:

Mr. N. de Brufne Ploos van Amstel,
Advocaat en procureur, Amsterdam;

E.L. Baron van Hardenbroek van Loekhorst,
Den Haag.

Rechtskundig adviseur:

Prof. Dr. G.M.G.H. Russel, Amsterdam.

Medisch Adviseur:

A.J.H. Dokkum, arts; Amsterdam.



N.V. VERKEERS MIJ.
„INTERCONTINENTAL”

P. C. Hoefstraat 154

Tel. 20798, Amsterdam

Bank: Amsterdamsche Bank

P R O S P E C T U S .

De N.V. Verkeers Mij. "INTERCONTINENTAL" gaat uit van de volgende algemeen erkende feiten:-

1. het groote gevaar, dat voor ieder beschaafd Nederlander schuilt in een bezetting door een vreemde mogendheid, voor hoe korten tijd dan ook;
2. het feit, dat Nederland in geval van de alom gevreesde en onafwendbaar lijkende krachtmeting tusschen Oost en West een der eerste gevechtsterreinen zal vormen;
3. het feit, dat dit voor vele Nederlandsche burgers het eind van hun leven en vernietiging van hun gezin zal beteekenen;
4. de omstandigheid, dat velen niet in de gelegenheid verkeerden hun verblijf naar elders te verplaatsen of het land tijdig te verlaten en dus gedwongen zijn tot het laatst te wachten met hun vertrek;
5. het feit, dat de eenige uitwegen zouden kunnen zijn over zee of door de lucht vóórdat het te laat is;
6. het feit, dat dit door de lucht uitgesloten ~~zal zijn~~ door de onmiddellijke inbeslagneming voor militaire doeleinden van alle bruikbare luchthavens en vliegterreinen;
7. de bittere les van de vijf dagen strijd in Nederland in 1940 en van de daarop volgende bezetting en vooral van de evacuatie van Duinkerken die duidelijk het bewijs vormen, dat de eenige weg over zee leidt;
8. de omstandigheid, dat slechts met een tijdige en grondige voorbereiding onder deskundige leiding met maritieme ervaring, zulk een evacuatie met succes kan worden bekrond; in tegenstelling met pogingen op het laatste oogenblik, die bij voorbaat tot mislukking gedoemd zijn;
9. de noodzaak, de uiterste discretie bij de organisatie en uitvoering van een dergelijk plan te betrachten;
10. het onloochenbare feit, dat de meeste Nederlanders op het oogenblik leven in angst voor een komende oorlog en zich gaarne, althans ten aanzien van hun leven en dat van hun gezin gemoedsrust zouden willen verschaffen.

N.V. Verkeers Mij. "INTERCONTINENTAL" biedt daarom aan:-

de eerste en enige mogelijkheid tot:

EEN WERKELIJKE " VERZEKERING VAN HET LEVEN "

door bespreking van passage reeds nu, geldig vanaf 1 Juli 1948
op één van de daarvoor beschikbare zeewaardige en daartoe speciaal uitgeruste
kleine zeeschepen (type coaster) voor een overtocht naar Las Palmas (Canarische
Eilanden), Azoren of Afrikaansche kust.

N.V. Verkeers Mij. "INTERCONTINENTAL" heeft daartoe een overeenkomst getroffen met een reederij, terwijl haar verder de voor dit doeleinde benodigde scheepsruimte ter beschikking zal staan doordat een door haar hiervoor speciaal op te richten naamloze vennootschap de "INTERCONTINENTAL SCHEEPVAART MIJ" N.V. de benodigde schepen zal verwerven, in welke vennootschap ieder passagier gelijktijdig deelgerechtigd wordt.

Deze N.V. zal harerzijds met de reederij een overeenkomst tot onderhoud en vaarklaar houden dezer schepen aangaan, waarvan de voorwaarden reeds zijn vastgesteld.

Volledige garantie, dat de speciaal voor N.V. Verkeers Mij. "INTERCONTINENTAL" gereserveerde schepen ook inderdaad op het critieke oogenblik ter beschikking zullen staan, wordt verkregen door de uitdrukkelijke bepaling, dat deze schepen zich niet meer dan zes en dertig uur varens uit de Nederlandsche kust mogen begeven.

De geschiedenis bewijst, dat men het uitbreken van iederen oorlog reeds eenigen tijd tevoren, zij het dikwijls slechts zeer kort, duidelijk heeft kunnen voorzien.

Zelfs bij een plotselinge overval, zoals in den laatsten oorlog van Holland en België, had men, zoals bewezen, nog minstens vijf dagen den tijd, het land per schip te verlaten.

De enkele bevoorrechten hebben daarvan dan ook, zij het dikwijls door gebruikmaking van de onmogelijkste schepen en tegen betaling van exorbitante prijzen, gebruik gemaakt.

Ter voorkoming van een herhaling biedt daarom de N.V. Verkeers Mij. "INTERCONTINENTAL" c.a. door zorgvuldige en deskundige organisatie vooraf het volgende:-

- A. veilige overtocht naar de haven van bestemming;
- B. behoorlijke onderbrenging en voeding tijdens de reis;
- C. volkomen voor haar taak berekende bemanning;
- D. aanwezigheid van scheepsdoktoren voor eventuele medische hulp;
- E. de mogelijkheid van het medenemen van enige waardevolle bezittingen door het toestaan aan iederen passagier van 80 kilo bagage (ten hoogste twee valiezen per persoon);

- 4
- F. tijdige berichtgeving aan iederen passagier van datum en uur van vertrek, alsmede naam en ligplaats van het schip in een nader aan te geven veilige en gemakkelijk bereikbare haven in Nederland;
 - G. de zekerheid, dat de schepen voor vertrek gereed zullen worden gelegd indien een bezetting in Nederland imminent wordt geacht; zulks ter beoordeeling van de directie.
 - H. strikte geheimhouding van naam en adres van den betrokken passagier;
 - I. reserve scheepsruimte, die Uw overtocht te allen tijde verzekert, ook als door force majeure een van de eenheden van de aangewezen transportvloot mocht uitvallen.

U kunt zedoende Uw passage verzekeren op

een betrouwbaar zeewaardig schip, met opzet klein en onopvallend rekozen, dat met een uitstekende bemanning en voldoende proviand, verzorging en uitrusting, U in een veilige haven zal brengen.

Indien Uw gewone levensverzekering onder zulke omstandigheden waardeloos zal blijken, zult U door het nu reeds boeken van deze passage en het nemen van een aandeel in de Intercontinental Scheepsvaart Mij. N.V.:

Uw leven en dat van Uw vrouw en kinderen werkelijk hebben verzekerd, en wel tegen gevaren die groter kunnen zijn dan het verlies van het leven zelve, terwijl U de geruststellende zekerheid hebt verkregen, dat U alle voorzorgsmaatregelen heeft genomen.

De leiding van N.V. Verkeers Mij. "INTERCONTINENTAL" (welke dezelfde zal zijn als van Intercontinental Scheepsvaart Mij. N.V.) is in handen gegeven van personen, die in dienst van de Koninklijke Marine en groote maatschappijen op het gebied van scheepsvaart zowel als luchtvaart, ruime nautische en technische ervaring hebben verkregen, ook gedurende de laatste oorlog. Hierdoor is vakkundige en efficiënte behartiging van de belangen van de passagiers gewaarborgd.

CONDITIE S :

1. De N.V. Verkeers Mij. "INTERCONTINENTAL" verbindt zich tegen betaling van 4300 gulden, terstond aan den passagier uit te reiken een passagebiljet - geldig van 1 Juli 1948 tot 1 Juli 1953 - voor een reis van een nader aan te geven plaats in Nederland naar:-

de Canarische Eilanden (Las Palmas)
de Azoren, en of
haven aan de Afrikaansche kust,

en een receipt, tegen overlegging en intrekking waarvan zij binnen drie maanden na de starting van bovengenoemd bedrag zal uitreiken een aandeel, groot nominaal 2500 gulden in de door haar op te richten Intercontinental Scheepsvaart Mij. N.V., welke eigenaars zal zijn van de schepen waarmee deze reizen in voorkomend geval zullen worden volbracht.

5

Dit bedrag zal door deze vennootschap worden aangewend om de voor het vervoer van den passagier benodigde scheepstonnage plus daarbij behorende uitrusting etc. aan te schaffen en het vervoer te verzorgen, waarvoor zij alsdan een overeenkomst met een bevoegde reeder reeds zal hebben aangegaan.

Bij de uitreiking van een passagebiljet is de hiervoor benodigde scheepstonnage en vervoersgelegenheid door een speciale daarvoor getroffen regeling reeds aanwezig.

De ontwerpacte van oprichting der Intercontinental Scheepvaart Mij. N.V., waarop de ministeriële verklaring van geen bezwaar is aangevraagd, ligt ten kantore van ondergeteekende ter inzage van belanghebbenden.

2. Het ligt in de bedoeling, na afloop van den termijn van vijf jaren, of zooveel eerder als de overtocht intusschen zal zijn volbracht, deze tonnage van de hand te doen. Dan zal de opbrengst hiervan een niet onbelangrijke restitutie op het betaalde bedrag beteekenen.
3. Verder bestaat de mogelijkheid, dat, indien de overtocht zal zijn volbracht, eventuele verkoop van de schepen in het buitenland vreemde valuta zou opleveren. Dit zou dan voor een passagier-aandeelhouder van bijzonder belang kunnen zijn.
4. Betaling van de 4300 gulden contant bij overgave van het passagebewijs en receptis.
5. Voor kinderen, die op 1 Juli 1948 nog niet den leeftijd van 6 jaar hebben bereikt, wordt 50 % reductie op bovenvermeld tarief verleend, en een aandeel van nominaal 1250 gulden uitgereikt.
6. Eventuele devaluatie van de Nederlandsche gulden zal geen verandering brengen in de passageprijzen van reeds verkochte en betaalde biljetten, noch in den prijs van reeds verkochte en betaalde aandelen.
7. Passagebewijzen kunnen niet worden verkocht aan personen, die in geval van mobilisatie zullen worden opgeroepen in de Nederlandsche krijgsmacht of aan personen, die om andere redenen Nederland onder die omstandigheden niet mogen verlaten.
8. Houders van passagebiljetten dienen zelf te zorgen voor paspoorten, etc., die noodzakelijk zijn om het land te verlaten.
9. N.V. Verkeers Mij. "INTERCONTINENTAL" is ervan overtuigd, dat, gezien de beperkte scheepstonnage, die onder de huidige omstandigheden moeilijk is te verkrijgen, de vraag naar passagebiljetten het aantal beschikbare plaatsen belangrijk zal overtreffen. Derhalve zal, bij overigens gelijke omstandigheden, voorrang worden verleend aan gezinsleden van hen, die reeds passagebiljetten bezitten, en aan vrouwen en kinderen.
10. De Directie zal streng waken tegen kettinghandel in passagebiljetten en derhalve zullen alleen biljetten en aandelen op naam worden verkocht. Wederverkoop van biljetten en aandelen is niet toegestaan behalve met toestemming van de directie. Een biljet, dat zonder medeweten van de directie is wederverkocht, verliest zijn geldigheid. De toestemming van de directie zal slechts worden verleend voor verkoop van biljet en aandeel tezamen.

11. Door het boeken van passare wordt de passagier-aandeelhouder geacht accoord te gaan met de voorwaarden en condities in dit prospectus vermeld.

Amsterdam, 10 Juni 1948.

N.V. Verkeers Mij.
"INTERCONTINENTAL".



N.V. VERKEERS MIJ.
„INTERCONTINENTAL”

P. C. Hoofstraat 154

Tel. 20798, Amsterdam

Bank: Amsterdamsche Bank

Maatschappelijk kapitaal f 100.000.-.

Directie: Ir. G. C. Sniijders, luchtvaartkundig ingenieur,
Oud Officier Koninklijke Marine Reserve.
P. Klaui, Oud Officier Koninklijke Marine Reserve.

Commissarissen:

Mr. N. de Brufne Floos van Amstel,
Advocaat en procureur, Amsterdam,

E. L. Baron van Hardenbroek van Lockhorst, Den Haag.

Rechtskundig adviseur:

Prof. Mr. G. M. G. H. Russel, Amsterdam.

Medisch adviseur:

A. J. H. Dokkum, arts, Amsterdam.

=====



N.V. VERKEERS MIJ.

„INTERCONTINENTAL”

P. C. Hoefstraat 154

Tel. 20798, Amsterdam

Bank: Amsterdamsche Bank

In deze onzekere tijden, vraagt iedere zakenman zich af, op welke wijze hij zijn bedrijf enigszins kan beveiligen tegen de grote risico's, die de internationale spanningen met zich mede brengen. Tevens zoekt hij een belegging, die hem tenminste enige stabiliteit in waarde biedt, in geval van devaluatie van het ruilmiddel.

Zij weinigen weten op deze moeilijke problemen, die toch de bestaansmogelijkheid van iedere zakenman in de toekomst bepalen, een antwoord te geven, dat men er inderdaad aan zou gaan twifelen, of er wel een oplossing mogelijk is.

Niet alleen bestaat er zulk een oplossing, maar wij zijn zelfs in staat, al die moeilijkheden voor U op te lossen en U de grootst mogelijke zekerheid te verschaffen.

Het is bijna vanzelfsprekend voor een Nederlandsche zakenman dat ook hier weer de oplossing komt van de zee.

„SCHEEPSRUIMTE”, dat is de beste belegging in onzekere tijden.

Niet alleen is „scheepsruimte” een bezit dat bij devaluatie zijn waarde behoudt, maar tevens is het een drijvend kapitaal, dat in tijd van oorlog niet alleen het belang van de Nederlandse zaak, maar ook Uw belang tegelijkertijd zal kunnen dienen.

„Scheepsruimte” is een internationale valuta, die nog beter is dan de dollar, want zij heeft niet alleen internationale vaste waarde, maar biedt ook overal in de wereld de mogelijkheid om geld te verdienen.

Het is natuurlijk voor een willekeurige grote zaak, niet mogelijk om als belegging van het reserve-kapitaal een groot zeeschip, dat enige miljoenen zal kosten, aan te schaffen. Bovendien kan een zaak, die zich op een geheel ander gebied beweegt, niet maar ineens als roeder optreden.

Zodat op het eerste gezicht het idee van belegging in scheepsruimte theoretisch heel interessant, doch praktisch onuitvoerbaar lijkt. De N.V. Verkeers Mij. „INTERCONTINENTAL” kan U echter de praktische oplossing, geheel uitgewerkt, voorleggen.

1. De N.V. Verkeers Mij. "Intercontinental" biedt U de gelegenheid, Uw geld te beleggen in een kustvaarder, een kleiner type zeeschip tussen de 200 en de 600 ton. Deze "coasters" zijn uiterst zoewaardige zeeschepen, die gebruikt worden voor vrachtvoer en die vanuit Nederland geregeld varen op Engeland, Scandinavië en de Oostzee, Frankrijk, Spanje, Portugal en Afrika. Dergelijke zeeschepen kunnen worden aangeschaft voor een prijs die zich beweegt om de fl.1000,-- (duizend gulden) per ton, voor een zo goed als nieuw schip. Het is niet noodzakelijk op nieuwbouw te wachten, daar wij verschillende uitstekende offertes van slechts enkele jaren oude schepen kunnen maken. Een dergelijke coaster kan door de N.V. Verkeers Mij. "Intercontinental" volledig worden uitgerust, om in geval Nederland in een oorlog mocht geraken en bezet zou worden, als evacuatie-schip dienst te doen. In dat geval kan men dus op een schip, dat men volledig in eigendom heeft en dat een drijvend internationaal reserve-kapitaal vertegenwoordigt, niet alleen familie en vrienden, maar tevens de "brain-trust" - en daarmee de zaak - redden. Het zal U bekend zijn dat in de vorige oorlog, enkele van Nederland's grootste bedrijven, op deze wijze hun voortbestaan wisten te bestendigen. De Intercontinental N.V. verzorgt geheel de speciale uitrusting met extra drinkwassertanks, sanitair; uitbreiding van kombuis, aanschaffing van extra reddingmiddelen, zoals zwemvesten en reddingvloten, speciale seinmiddelen, radio, etc. Bovendien verzorgen wij voor U de opslagplaats waar deze middelen worden bewaard, zolang het schip nog als vrachtvaarder wordt geëxploiteerd.

2. Wij zorgen voor een politiek betrouwbare en voor haar speciale taak volledig berekende bemanning. Tevens garanderen wij reserve-personeel; indien de overtocht moet worden aanvaard.

3. Uw schip is onder voortdurende deskundige, technische en nautische controle van de N.V. Intercontinental. Deze controle wordt o.m. uitgeoefend door oud-officieren en onder-officieren van de Koninklijke Marine.

4. Door de verzorging van de overtocht door de Intercontinental, is de bemanning van het schip verzekerd van alle bijzondere nautische gegevens en ervaringen noodzakelijk voor het volbrengen van de voorgestelde reis. Het schip wordt uitgerust met alle moderne, nautische instrumenten, alsmede een radio-installatie, etc.

5. Uw schip zal dank zij een overeenkomst, die wij hebben aangegaan, in geval van nood kunnen vertrekken tegelijk met een tank-schip, dat voldoende reserve-brandstof bij zich heeft.

6. Dank zij onze uitrusting en voorbereiding zal Uw schip, in geval van evacuatie, ook zonder hulp van een tanker naar een Afrikaanse haven kunnen varen.

7. Een coaster is het enige type schip, dat U een veilige overtocht in geval van oorlog kan bieden. Alle grote schepstypen, van b.v. meer dan 1000 ton, kunnen ten offer vallen aan onderzeeërs of vliegtuigen. De kleine, onopvallende, doch uiterst zoewaardige coaster, - zo leert ons o.a. de les van Duinkerken - biedt de enige veilige oplossing. Zoals een jacht meestal te klein is en te onzwaardig voor zee-reizen onder moeilijke omstandigheden, zo is een groot zeeschip te duur en te trefbaar. De enige juiste weg is het kiezen van een coaster.

8. Wij hebben de mogelijkheid onder de ogen gezien, dat op het critiek ogenblik Uw schip niet vaarklaar zou zijn, b.v. dat het zich in reparatie of survey bevindt. In zo een geval bieden wij U 10% reserve scheepsruimte op één van onze eigen schepen.

N.V. VERKEERS MIJ
"INTERCONTINENTAL"

9. De N.V. Verkeers Mij. "Intercontinental" zal Uw schip beredderen en ontheft U daarmee van de talloze lasten, die dit met zich mede brengt. Wij verplichten ons het schip steeds uitstekend te onderhouden en alle verzekeringen worden door ons gesloten en betaald, op beurs of Lloyds' polis tegen alle risico's, inclusief molest.

10. Wij zullen het schip voor U beredderen, geheel voor ons risico en eventueel door ons te lijden verliezen kunnen gedurende de looptijd van ons wederzijds contract, niet op U worden verhaald.

11. Het is duidelijk dat een dergelijke belegging, voor U alleen waarde heeft, indien U, op het ogenblik dat de situatie U critiek toeschijnt, direct over het schip kunt beschikken. Derhalve garanderen wij, dat het schip door ons zal worden geëxploiteerd, op zodanige wijze, dat het zich niet meer dan 36 uur verrens uit de Nederlandse kust zal begeven. U heeft contractueel steeds het recht het schip terug te roepen wanneer U zulks wenst en wij zullen ervoor zorg dragen, dat het schip binnen twee maal 24 uur, na het ontvangen van de betreffende instructie, op de aangegeven plaats voor de wal zal liggen.

12. U behoudt steeds het recht, het schip te allen tijde door een door U aan te wijzen expert te laten controleren.

13. Wij bieden U bovendien een bedrag van 5% per jaar, berekend over de aankoopssom van het schip.

14. Voor de werkzaamheden, die verbonden zijn aan de aanschaffing van schip en uitrusting, rekenen wij een eenmalige commissie van 5%. Hierin is begrepen de adviezen en controle op het aangebrengen en inbouwen van de speciale uitrusting.

15. Het zal duidelijk zijn, dat de bovenbeschreven uiterst gunstige voorwaarden, berekend zijn aan de hand van de huidige scheepsvrachtenmarkt. Wij moeten ons daarom het recht voorbehouden, bij achteruitgang van deze markt, de overeenkomst met een termijn van 3 maanden op te zeggen. Vanzelfsprekend doen wij dit met dien verstande, dat de overeenkomst dan wederom wordt aangepast onder gewijzigde voorwaarden, die aan de nieuwe situatie in de vrachtenmarkt zijn aangepast. In het algemeen wordt een overeenkomst aangepast voor de duur van 5 jaar.

16. U heeft te allen tijde het recht, indien zich onder de bemanning van het schip, volgens U, politiek onbetrouwbare personen mochten bevinden, deze door ons te laten ontslaan.

17. Indien U dit wenst, zullen wij voor een dokter en verploogster zorg dragen, die in geval van evacuatie de reis met U mede zullen maken.

Wij zijn te allen tijde bereid, U uitgebreide inlichtingen te verschaffen, U offertes voor te leggen van kustvaarders en met U één van deze schepen te bezichtigen.

Met heel wat meer gerustheid zult U de toekomst onder de ogen kunnen zien, als U zich heeft verzekerd van een drijvend reserve-kapitaal, waarop U zelf als het nodig is, kunt wegvaren.

N.V. VERKEERS MIJ
"INTERCONTINENTAL"

Reeds één hele harde les hebben wij in West-Europa gehad, laten wij er lering uit trekken en de oplossing kiezen, die het landsbelang en ons eigen belang vorenigt.

Wat kost U zo een belogging?

Om een voorbeeld te noemen: Indien U een conster aanschaf van 300 ton (waarop U zeker honderd man kunt evacueren) en U rekent met Fl.1000,-- per ton, dan komt het schip op Fl. 300.000,--. Een geheel volledige extra uitrusting zou, afhankelijk van Uw wensen, komen op ongeveer Fl. 40.000,--. Totaal Fl.340.000,-- drijvend kapitaal.

N.V. VERKEERS MIJ
„INTERCONTINENTAL”

No.:
OBT.: Tijd
DATUM: 23-12-48
PAG.:

Gezien. C/I, 29-XII-48

Aan D/II.

B/III.

Rond de Verkeersmij. „Intercontinental”

In ons blad van 16 December publiceerden wij een rapport van de commissaris van politie, de heer Dijkstra, ten aanzien van de „Intercontinental”-onderneming, welke zich ten doel stelt, de gelegenheid te verschaffen nog tijdig per kustvaarder het Nederlands grondgebied te verlaten, indien het land door een bezetting bedreigd wordt. De commissaris kwam in zijn rapport tot de conclusie, dat het optreden van deze N.V. als strijdig met het Nederlandse belang en ongewenst moest worden beschouwd, omdat gespeculeerd zou worden op de angst. Afgescheiden van de vraag, in hoeverre het op de weg ligt van de politie, het publiek aan- of af te raden gelden in een vennootschap te steken, of over de mérites van een onderneming, die geen strafbare handelingen beoogt, een oordeel uit te spreken, hebben wij gemeend de directie van deze maatschappij in de gelegenheid te moeten stellen, zich in de pers tegen deze aanval te verdedigen.

De N.V. Verkeers Mij. „Intercontinental”, zo verklaarde de directie ons, verbindt zich tegen betaling van f 2250 terstond aan de passagier uit te reiken een passagebiljet, geldig van 1 Januari 1949 tot 1 Jan. 1954, voor een reis van een nader aan te geven plaats in Nederland naar de Canarische Eilanden (Las Palmas), de Azoren en/of een haven aan de Afrikaanse kust. Na de storting ontvangt de inschrijver een gedeelte in de in oprichting zijnde Intercontinental Scheepvaart Mij. N.V., die een aanspraak zal zijn van de schepen, waarmee deze reizen in voorkomend geval zullen worden volbracht. Een bedrag van f 1750 zal in een tijdsverloop van een jaren worden terugbetaald.

Ook al zou geen aanleiding ontstaan tot inscheping binnen de termijn van geldigheid, vervallen de overige f 500 aan de maatschappij.

Wanneer de Mij. verweten wordt, als zoude zij speculeren op défaitistische tendenzen, angstschosen of dergelijken, zo vermeent zij met haar opzet juist het tegenovergestelde te streven. Zij is van oordeel, dat, evenals de Staat reeds in vredetijd met het oog op alle eventualiteiten zijn militaire en civiele mobilisatie voorbereidt, zonder dat hij geacht wordt te handelen onder een angstpsychose, het evenzo voor de particulier verantwoord mag heten, wanneer hij bijtijds zijn privé-mobilisatie voorbereidt. Hierbij zij opgemerkt, dat aan dienstplichtigen de passage wordt geweigerd.

Voor het gehele wezen van het project geldt overigens de vergelijking met elke soort van assurantie. Het zal toch niemand invallen om bijvoorbeeld een weduwe- en wezenverzekering te kwalificeren als een onverantwoorde speculatie op de vrees voor verlies van het leven.

De „Intercontinental” verstout zich zelfs de gedachte te koesteren, dat het haar met haar plan niet slechts gelukt is hetzelfde voor een bredere kring mogelijk te maken, als zeer zeker reeds openstaat voor de regering en andere hiervoor in aanmerking komende hooggeplaatste autoriteiten, maar ook een voorstel te kunnen doen, waarbij de door haar geboden passage-verzekering daadwerkelijk niet meer kost dan f 500, dus onder het bereik van velen ligt. Een gewone passage naar dezelfde bestemmingshavens, dus zonder geldigheidsduur van vijf jaar of maar enige zekerheid voor de mogelijkheid van vertrek ingeval van imminent bezettingsgevaar, kost evenveel of meer dan dit bedrag. Zo kost de toeristenklasse naar Kaapstad per Holland-Afrikalijn f 600 met een wachttijd van ongeveer acht maanden.

- Aldus de directie van de N.V. „Intercontinental”.

Reder-collaborateur verdient aan vluchtboten.... en zonder risico

(Van een speciale verslaggever.)

Twee kleine kustvaarders vormen de gehele vloot van de N.V. Verkeersmaatschappij „Intercontinental”, die — zoals wij al eerder berichtten — via een prospectus de bevolking aanspoort om met het oog op het eventueel uitbreken van een nieuwe oorlog voor drie en veertighonderd gulden reeds nu passage te boeken op een „vluchtboot”. Deze twee coasters, de „Progress” en de „In Orde”, meten resp. 188 en 150 ton en werden in 1933 en in 1917 gebouwd. En met deze notedopjes wil de maatschappij in geval van oorlog tweehonderd mensen naar de Canarische eilanden, de Azoren of de Afrikaanse kust vervoeren.

Evacuatie mag geen winstobject worden

De man, die — zoals hij tegenover ons verklaarde — uit landsbelang deze bootjes ter beschikking heeft gesteld van de N.V. „Intercontinental”, is de Amsterdamse reder mr J. R. Carp, die in November van het vorige jaar wegens collaboratie voor de tijd van tien jaar uit alle rechten werd ontzet...

Dat de heer Carp alleen uit landsbelang handelt, lijkt wel wat overdreven als men weet, dat hij per ingeschreven passagier zevenhonderd gulden ontvangt. Voor kinderen wordt deze som de helft. Indien de beide kustvaarders volgeboekt worden, kan de heer Carp dus — aangenomen, dat door honderd volwassenen met honderd kinderen wordt ingeschreven — een bedrag van honderd vijf duizend gulden in zijn zak steken. Risico staat hier vrijwel niet tegenover, omdat de „Intercontinental” in het geval er inderdaad oorlog mocht uitbreken, haar verplichtingen niet zal kunnen nakomen. Zonder de bevelen van burgerlijke en militaire autoriteiten te onduiken.

Zoals ons namens de verkeersmaatschappij werd medegedeeld, zal de prijs van het vluchtbiljet met ingang van 1 Januari verlaagd worden van

f 4800.— tot f 4250.—. Van dit laatste bedrag is f 1750.— bestemd voor een aandeel in een nog op te richten scheepsbouwmaatschappij.

Deze f 1750.— zullen over een tijdvak van tien jaar aan de passagiers-aandeelhouders terugbetaald worden. Indien na deze tien jaar nog geen oorlog is uitgebroken, wordt het biljet vervallen verklaard. Elke ingeschreven passagier boekt dan dus 'n verlies van vijfhonderd gulden.

De nieuwe kustvaarders, die met het geld van de aandeelhouders worden gebouwd, zullen in exploitatie worden gegeven aan Carp's rederij, die daarvoor elk jaar tien procent van de aankoopssom aan de „Intercontinental” betaalt. Na tien jaar zal de heer Carp dus bezitter van de nieuwe coasters zijn.

Vreemd gezelschap

Scheepsarts van de „Intercontinental” is een Amsterdams keel-, neusen oortarts. Een van de mede-oprichters, exploitant van een schoonheidsinstituut, is een in Amerika gepromoveerde dokter, die onbevoegd is tot het uitoefenen van de geneeskunde. Een van de twee commissarissen van de N.V. is een baron met een uitgebreide achternaam, waarin tweemaal het woordje „van” voorkomt. Deze baron woont op een tweede verdieping in de Korte Leidsedwarsstraat te Amsterdam.

De vertegenwoordiger van de „Intercontinental” in Amsterdam werd enige tijd geleden bij de Raad voor Rechtsherstel ontslagen. Hij gebruikte enveloppen van Rechtsherstel, om daarin het prospectus van de „Intercontinental” te versturen.

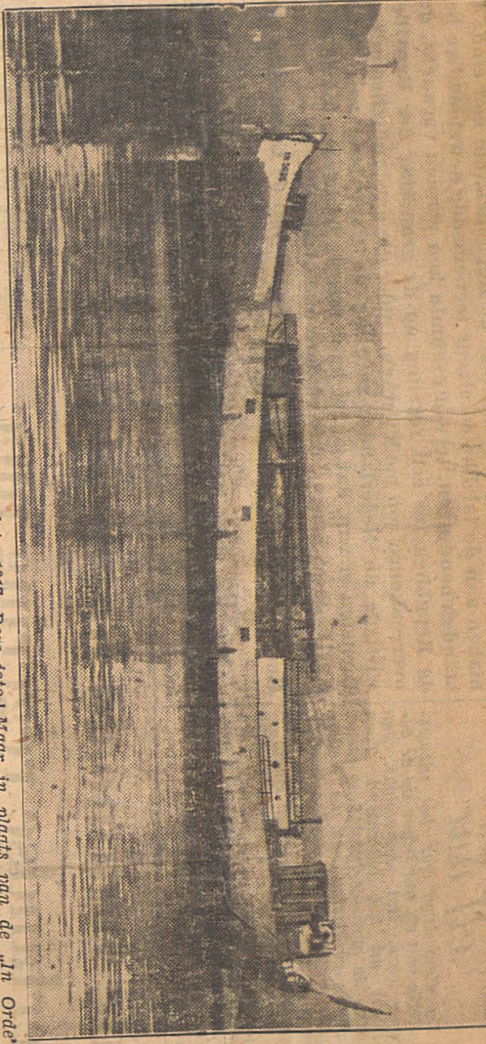
De politie kan de verkeersmaatschappij geen oplichting ten laste leggen. Maar de „Intercontinental” wil winst slaan uit de angst voor 'n oorlog en doet dit bovendien in de wetenschap, dat zij haar verplichtingen waarschijnlijk nooit zal kunnen nakomen.

Daarom acht de Justitie het optreden van de maatschappij ongewenst en in strijd met de belangen van het Nederlandse volk. Evacuatie in tijd van nood mag geen winstobject voor particulieren vormen. Dat is een overheidsaangelegenheid, waarbij het al of niet bezitten van een bedrag van f 4250.— geen punt van overweging uitmaakt.

Het is de boot, die u pakken moet als u ziet aankomen, dat we weer bezet worden. Voor de ponde som van 4300 gulden reserveert de N.V. Intercontinental ook voor u een plaatsje aan boord van deze zeesommer. Het schepje, de „In Orde”, meet 150 ton

en werd gebouwd in 1917. Deze foto werd genomen bij de Zeeburger sluis, nadat de coaster, op weg naar Zierikzee, Vrijdagmorgen wegens een defect voor anker ging. Oplichting kan de „Intercontinental” niet ten laste worden gelegd.

Naar in plaats van de „In Orde” publiceerde de N.V. in het prospectus de foto van de in 1947 gebouwde en 500 ton metende kustvaarder „Violenta Eryca”, welk modern schip het eigendom is van een andere maatschappij. Dat lijkt ons toch niet in orde....



NO. 2. 1081368
DRT.: Vrije Volk
DATUM: 20-12-48
PAR.: *[Handwritten signature]*

[Large handwritten letter 'D' in a box]

„Vluchtvloot” bestaat uit tweetal oude kustvaarders

Ex-collaborateur Carp stelde ze beschikbaar

(Van een speciale verslaggever.)

Twee kleine kustvaarders vormen de vloot van de N.V. Verkeersmaatschappij „Intercontinental”, die via een prospectus de bevolking aanspoort, met het oog op het eventueel uitbreken van een nieuwe oorlog voor drie en veertighonderd gulden reeds nu passage te boeken op een „vluchtboot”. Deze twee coasters, de „Progress” en de „In orde” meten resp. 188 en 150 ton en werden in 1932 en in 1917 gebouwd.

En met deze (niet voor passagiervervoer ingerichte scheepjes), wil de maatschappij in geval van oorlog tweehonderd mensen naar de Canarische eilanden, de Azoren of de Afrikaanse kust over brengen. De man, die — zoals hij tegenover ons verklaarde — uit landsbelang deze bootjes ter beschikking heeft gesteld van de N.V. Intercontinental, is de Amsterdamsche reder mr J. R. Carp, die in November van het vorige jaar wegens collaboratie voor de tijd van tien jaar uit alle rechten werd ontzet.

Dat de heer Carp alléén uit landsbelang handelt, lijkt wat onwaarschijnlijk als men weet, dat hij per

ingeschreven passagier zevenhonderd gulden ontvangt; voor kinderen bedraagt deze som de helft. Indien de beide kustvaarders volgeboekt worden, kan de heer Carp dus — aangenomen, dat 100 volwassenen met 100 kinderen inschrijven — een bedrag van honderd vijf duizend gulden in zijn zak steken.

De heer Carp moet weten, dat in tijd van oorlog schepen uitsluitend met toestemming van de militaire en burgerlijke autoriteiten mogen varen. Tegenover de ontvangst van ruim een ton staat dus niet het risico van het verlies van de boten.

Zoals ons namens de verkeersmaatschappij werd meegedeeld, zal de prijs van het vluchtbiljet met ingang van 1 Januari worden verlaagd van 4300 tot 2250 gulden. Van dit laatste bedrag is zeventien honderd vijftig gulden bestemd voor een aandeel in een nog op te richten scheepsbouwmaatschappij. Deze zeventienhonderd vijftig gulden zullen in een tijdvak van tien jaar aan de passagiers-aandeelhouders worden terugbetaald. Indien na deze tien jaar nog geen oorlog is uitgebroken, wordt het biljet vervallen verklaard. Elke ingeschreven passagier boekt dan dus een verlies van vijfhonderd gulden.

De nieuwe kustvaarders, die met het geld van de aandeelhouders worden gebouwd, zullen in exploitatie worden gegeven aan Carps rederij, die daarvoor elk jaar tien procent van de aankoopssom aan de „Intercontinental” betaalt. Na tien jaar zal de heer Carp dus bezitter van de nieuwe coasters zijn.

Scheeparts van de Intercontinental” is een Amsterdamsche keel-, neusen oorarts. Eén van de mede-oprichters, exploitant van een schoonheidsinstituut, is een in Amerika gepromoveerde doctor, die onbevoegd is tot het uitoefenen van de geneeskunst. Een van de twee commissarissen van de N.V. is een baron met een uitgebreide achternaam, waarin tweemaal het woordje „van” voorkomt. Deze baron woont op een tweede verdieping in de Korte Leidsewarstraat. De vertegenwoordiger van de „Intercontinental” in Amsterdam werd enige tijd geleden bij de Raad voor het Rechtsherstel ontslagen. Hij gebruikte enveloppen van Rechtsherstel, om daarin het prospectus van de Intercontinental te versturen.

De politie kan de verkeersmaatschappij geen oplichting ten laste leggen. Maar de Intercontinental wil winst slaan uit de angst voor een oorlog en doet dit bovendien in de wetenschap, dat zij haar verplichtingen waarschijnlijk nooit zal kunnen nakomen. Daarom acht de Justitie het optreden van de maatschappij ongewenst en in strijd met de belangen van het Nederlandse volk. Evacuatie in tijd van nood mag geen winstobject voor particulieren vormen. Dat is een overheidsaangelegenheid, waarbij het al of niet bezitten van een bedrag van f 2250 geen punt van overweging uitmaakt.

BOSS. No.:	68/1368
CRT.:	Vrije Volk
DATUM:	19-12-'48
AR.:	

CI

R.V.D.

Ziet u spoken? Neem dan een passagebiljet

Beleefd aanbevelend: „Intercontinental”

„Kleine leugentjes doen het niet”, heeft een man van wereldfaam gezegd. „De grote leugen, daar moet je het van hebben”. De man heette Hitler en zijn faam is inmiddels ietwat getaand maar zijn leringen nog niet door iedereen vergeten.

Wanneer de graten, als Churchill en zijn vriend Van Blankenstein het met de politieke zwendel en oorlogsophitsing zo ver brengen, waarom zou dan de N.V. Verkeersmaatschappij Intercontinental een solite firma in de Amsterdamse P. C. Hooftstraat niet ook een klein slaatje slaan uit de politieke sensatielust van anderen? Klein, maar dapper, nietwaar.

Een circulaire ging in zee.

„Een werkelijke verzekering van het leven is alleen mogelijk door bespreking van passage — reeds nu — op een kustvaarder naar Las Palmas, de Azoren of Afrika...”

Waarvoor de verzekering dient, zet de N.V. u in zijn tien geboden uiteen: n.l. om in geval van een bezetting het ruime sop te kiezen. Punt tien van de circulaire vermeldt „het onloochenbare felt, dat de meeste Nederlanders op het ogenblik leven in angst voor een komende oorlog en zich gaarne... gemoedsrust zouden verschaffen.”

De gemoedsrust kost f 4800 voor passage en een aandeel in de op te

richten scheepvaartmaatschappij, maar dan is men ook verzekerd zelfs „tegen gevaren groter dan het verlies van het leven zelve”. Blijkbaar is een aandeelhouder der Intercontinental dus ook tegen hellevaart verzekerd.

„De meeste Nederlanders leven in angst”, zegt het prospectus. En in de conclusie van het aan deze zaak gewijde politierapport staat: „De gehele opzet speculeert op angst.”

Wij weten, dat velen bang zijn voor het einde van een week, waarin zij alweer tekort zijn gekomen, dat vele moeders 's nachts wakker liggen met bange voorvoelens om haar zoon, die naar Indonesië moet. Misschien zijn zelfs de dappere Koos en de onversaagde jonkheer wel eens bang voor de gevolgen, waartoe hun voor de Nederlandse arbeiders noodlottige politiek kan voeren.

Maar wij maken ons sterk dat de N.V. Verkeersmaatschappij Intercontinental niet deze angst bedoelt en oproept in zijn circulaire, die blijkens de tekst aan de „beschaafde” Nederlanders is gericht.

Wie deze angst gevoelt, gaat strijden voor hoger loon en voor het terugtrekken der troepen. De wenk om de „beschaving” en zijn grondslag: een pak contanten in veiligheid te brengen, ontspruit echter aan een kunstmatig en bewust naar Amerikaans recept ge-

kweekte angst, die de stervelingen met blindheid moet slaan alvorens hen ten verderve te voeren.

Volgens de wet in orde

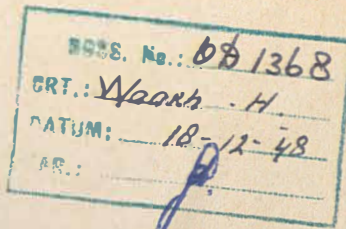
„Er is niet gebleken, dat de N.V. pogingen doet om zwendelpraktijken uit te oefenen” staat er in het politierapport. Dit betekent, dat de beschaafde leden, die uit varen willen gaan, hun geld nog in hun welgesneden zakken mogen houden. Er is dus geen zwendel in die zakken. En zwendel in de hoofden: dat mag! Hoe zouden anders de dagbladen der Amerikaanse Hearst-pers en die aan het Hekelveld kunnen blijven bestaan? Om van andere filiaalhouders van Marshall nog te zwijgen.

Toch voert volgens de politie de N.V. een „ongewenste en onverantwoorde” activiteit. Precies dezelfde woorden, die Wysjinski verleden jaar in de U.N.O heeft gebezigd.

Hij sprak toen over de oorlogsophitsers, die naast de praktische, de geestelijke oorlogsvoorbereiding plegen. De Foster Dulles, de Harrimans, de Churchills en de Van der Goes van Naters zijn voorgestaan. Zij hebben oorlogspsychose verbreid en aangemoedigd.

Zij dreigen met het tot de tanden gewapende spook uit het Oosten, en dat is het rookgordijn, waarachter zij zelf hun sinister aanvalsplan uitwerken en voorbereiden.

Mogen wij Intercontinental een goede raad geven? Als de firma zo graag gemoedsrust wil schenken, laat zij dan reizen per express naar Oosteuropese hoofdsteden organiseren. Daar zweept niemand de mensen tot angst op. Alleen: niemand gelooft er de grote zwendelaars-met-sensaties en voor de kleintjes zou er geen droog brood te halen zijn.



„VERZEKERING” OP DE VRIJHEID

Reis naar de Azoren bij oorlogsgevaar

aangeboden voor f 4300

Maatschappij speculeert op angst
zegt politiePassagebiljet vijf
jaar geldig

(Van onze verslaggever)

AMSTERDAM, 16 Dec. — De Centrale Recherche van het hoofdbureau in Amsterdam heeft onder leiding van commissaris Dijkstra een onderzoek ingesteld naar de opzet en bedoelingen van de N.V. Verkeersmaatschappij „Intercontinental”, gevestigd in de P. C. Hooftstraat 154. Deze maatschappij biedt aan belangstellenden de gelegenheid in geval van oorlog en bezetting tegen betaling van een bedrag van 4300 gulden per schip uit te wijken naar de Canarische Eilanden, de Azoren of een haven aan de Afrikaanse kust. Hoewel de politie niet is gebleken, dat „Intercontinental” zwendelpraktijken uitoefent, stelt zij zich op het standpunt, dat de maatschappij speculeert op de angst voor een eventuele bezetting en dus die elementen in de kaart speelt, die een bezetting ook nu nog voorstaan. Bovendien zegt de politie, dat de maatschappij alleen dan haar verplichtingen kan nakomen,

wanneer zij de orders van burgerlijke en militaire autoriteiten ontduikt.

In tal van plaatsen in Nederland hebben inwoners de afgelopen maanden van de N. V. Verkeersmaatschappij „Intercontinental” een prospectus ontvangen, waarin uitvoerig de doelstellingen worden omschreven. In de directie van de onderneming, die zegt over een maatschappelijk kapitaal van 100.000 gulden te beschikken, hebben zitting twee oud-officieren van de Koninklijke Marine Reserve van wie één een piloot is. Een advocaat en een Haagse edelman zijn aangesteld als commissarissen, een Amsterdamse professor is rechtskundig — en een Amsterdamse arts medisch adviseur.

„Intercontinental” voert volgens de politie een voor Nederland ongewenste en onverantwoorde activiteit door verraaring te stichten met te wijzen op het grote gevaar, dat voor iedere beschaafde Nederlander schuilt in een bezetting door een vreemde mogendheid”. Zij suggereert, „dat Nederland in geval van de alom gevreesde en onafwendbaar lijkende krachtmeting tussen Oost en West een der eerste gevechtsterreinen zal vormen” en herinnert aan „de bittere les van de vijf dagen strijd in Neder-

land in 1940 en van de daarop volgende bezetting en vooral van de evacuatie van Duinkerken, die duidelijk het bewijs vormen, dat de enige weg over zee leidt”. Als laatste punt voert de onderneming aan „het onloochenbare feit, dat de meeste Nederlanders op het ogenblik leven in angst voor een komende oorlog en zich gaarne, althans ten aanzien van hun leven en dat van hun gezin gemoedsrust zouden willen verschaffen”.

Doe het nu

„De eerste en enige mogelijkheid tot een werkelijke verzekering van het leven”, zo vervolgt het prospectus, „is het reeds nu bespreken van passage, geldig van 1 Juli 1948 af tot 1 Juli 1953, op één van de daarvoor beschikbare zee-waardige en daartoe speciaal uitgeruste kleine zeeschepen. „Intercontinental” heeft daartoe een overeenkomst getroffen met een rederij”. De maatschappij voert aan, dat haar de voor dit doeleinde benodigde scheepsruimte ter beschikking zal staan, „doordat de door haar hiervoor speciaal op te richten naamloze vennootschap, de „Intercontinental Scheepvaart Mij. N. V.”, de benodigde schepen zal verwerven, in welke vennootschap iedere passagier gelijktijdig deelgerechtigd wordt”.

„Intercontinental” biedt: Volledige garantie, dat de speciaal gereserveerde schepen ook inderdaad op het kritieke ogenblik ter beschikking zullen staan door de uitdrukkelijke bepaling, dat deze schepen zich niet meer dan 36 uur vorens uit de Nederlandse kust mogen begeven. In het prospectus heet het verder: De geschiedenis bewijst, dat men het uitbreken van iedere oorlog reeds

enige tijd te voren — zij het dikwijls slechts zeer kort — duidelijk heeft kunnen voorzien.

Zelfs bij een plotselinge overval, zoals in de laatste oorlog, had men nog minstens vijf dagen de tijd het land per schip te verlaten.

Zeer bedenkelijk vindt commissaris Dijkstra het, dat de coasters, welke de N. V. ter beschikking staan, zich niet vrijelijk kunnen bewegen en dus slechts gedeeltelijk geëxploiteerd kunnen worden in een tijdvak, dat de Nederlandse economie volledig gebruik elst van alle beschikbare scheepsruimte in verband met Nederlands deviezenpositie.

Nog geld terug

De condities, vermeld in het prospectus, zijn, dat „Intercontinental” zich tegen betaling van 4300 gulden verbindt terstond aan de passagier uit te reiken een passagebiljet, geldig van 1 Juli 1948 tot 1 Juli 1953, en een receptis, „tegen overlegging en intrekking waarvan zij binnen drie maanden na de storting van bovengenoemd bedrag zal uitreiken een aandeel, groot nominaal 2500 gulden, in de door haar op te richten Intercontinental Scheepvaart Mij. N. V., welke eigenaresse zal zijn van de schepen, waarmede de reizen in voorkomend geval zullen worden volbracht”. „Het ligt in de bedoeling”, zo heet het verder, „na afloop van de termijn van vijf jaren, of zoveel eerder als de overtocht intussen zal zijn volbracht, deze tonnage van de hand te doen. Dan zal de opbrengst hiervan een niet onbelangrijke restitutie op het betaalde bedrag betekenen”.

Dienstplichtigen komen niet in aanmerking voor een passagebiljet. Volgens de politie heeft de onderneming hierop onvoldoende controle. Ook marine-autoriteiten achten de praktijken van „Intercontinental” bedenkelijk. Tot op heden hebben slechts vijftien passagiers bij de „Intercontinental” passage geboekt.

Buss. No.: _____
ERT.: Haagsch Dag bl.
DATUM: 16-12-48
AD.: _____

Onverantwoordelijke stunt van N.V. CONTINENTAL

„Straks komen de Russen, boekt nu passage”

AMSTERDAM. — „Wanneer bij een eventuele krachtmeting tussen Oost en West Nederland een der eerste gevechtsterreinen zal zijn, zal dit betekenen, dat voor vele Nederlanders het einde van hun leven gekomen is. De enige uitweg is, over zee te vertrekken vóór het te laat is. Daarvoor moeten schepen ter beschikking staan. Deze volledige garantie biedt U de speciaal voor de N.V. „Intercontinental” bij een rederij gereserveerde schepen, die zich nimmer verder dan 36 uren varens uit de Nederlandse kust mogen begeven.” Dit lezen we in een prospectus, die verschillende Nederlanders in de afgelopen maand hebben ontvangen van de N.V. Verkeersmaatschappij „Intercontinental”, gevestigd in de P.C. Hooftstraat 154 te Amsterdam, tegen welke maatschappij de overheid ernstige bezwaren heeft.

Speculatie op angst

Volgens de prospectus biedt de N.V. veilige overtocht van een nader aan te geven Nederlandse haven naar of Las Palmas, de Azoren of een Afrikaanse haven. Men krijgt goede voeding aan boord, men kan waardevolle bezittingen meenemen en er is medische hulp en een deskundige bemanning aan boord.

De condities zijn: f 4300 per persoon storten, waarvoor men een passage-biljet en 'n aandeel van f 2500 in de maatschappij krijgt. Kinderen half geld. De schepen kunnen na de overtocht in het buitenland vreemde valuta opbrengen, wat voor de passagiers van groot belang kan zijn. Tot zover de prospectus, die verder nog spe-

cialle mogelijkheden voor geldbeleggingen biedt.

De Amsterdamse politie heeft een diepgaand onderzoek ingesteld. Commissaris Dijkstra komt in een rapport tot de conclusie, dat niet vast staat, dat de N.V. pogingen tot zwendel doet. Wel blijkt uit alles, dat de gehele opzet speculeert op angst voor een eventuele bezetting, welke angst door de N.V. wordt aangekweekt. Zij zal daardoor elementen in onze samenleving, die een bezetting thans nog voorstaan, in de kaart spelen.

Het optreden van de N.V. is derhalve strijdig met het Nederlandse belang en als ongewenst te beschouwen.

Het nakomen van de verplichtingen zal alleen mogelijk zijn, als de orders van militaire en burgerlijke autoriteiten ontdoken

worden. Dit zal echter weer onvermijdelijke verwarring stichten, die in een critiek stadium als een onverhoopte bezetting uiterste discipline vraagt.

Marine-autoriteiten wezen ons naar de maatregelen van September 1939 toen tal van kleine zeeschepen gevorderd werden. In 1940 kregen de Nederlandse schepen, die buitengaats waren, opdracht de Nederlandse havens te mijden. Er is geen reden om aan te nemen, aldus deze autoriteiten, dat bij een eventuele oorlog een andere gedragslijn zal worden gevolgd.

Hieruit mag men dus concluderen, dat als evacuatie nodig is, dit als een regerings-aangelegenheid zal worden beschouwd, waarbij het bezitten van f 4300 voor een passagebiljet geen punt van overweging uitmaakt.

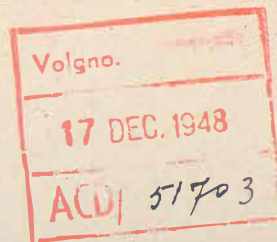
Het spreekt ten slotte van zelf dat een reclame-stunt als deze en door zijn verkeerde invloed en voorlichting en door het alarmerend karakter in hoge mate gelaakt moet worden.

D.C.

No. 7097-1948.

Bijlage: 1.

G E H E I M.



14 December 1948.

Te Uwer oriëntering wordt U hierbij, om te behouden, toegezonden afschrift van een door de Centrale Recherche, alhier, onder no.16067/1948 dd. 10 December 1948 opgemaakt rapport inzake:

- a. Carp & Co's Transport enz.;
- b. Carp & Co's Rederij; en
- c. N.V. Verkeers Maatschappij "Intercontinental",

naar de inhoud van welk rapport dezerzijds verwezen moge worden.

W 13 / h

F2.

Hoofdbureau van Politie
te Amsterdam.
Centrale Recherche.
Groep A.

C.R.No. 16067/1948.

R A P P O R T.

(K) *AV*

Aan het adres P.C.Hoofstraat 154 te Amsterdam zijn o.a. gevestigd:

- A. Carp & Co's Transport, cargadoors, expeditieus, assurancebezorgers
- B. Carp & Co's Rederij en
- C. N.V.Verkeers Maatschappij "Intercontinental".

706438

(K)

De onder A genoemde vennootschap onder firma werd 1 Februari 1943 opgericht door Mr. Johan Robert CARP, geboren te Pekalongan (Java), 30 Januari 1897, wonende Waldeck Pymontlaan 20 te Amsterdam en P.C.M.Domensino. Laatstgenoemde trad op 12 April 1943 uit en sindsdien is Carp enig eigenaar.

De onder B genoemde vennootschap onder firma werd 15 Maart 1942 opgericht door genoemde Carp en J.de Boer. Sedert 15 April 1942 is Carp ook van deze onderneming enig eigenaar.

Van 31 Juli 1945 tot 4 Februari 1948 hebben beide ondernemingen onder beheer gestaan van "De Twentse Trust Maatschappij N.V.", Spuistraat 138-144 te Amsterdam.

Carp, die tot 1925 procuratiehouder van een Nederlandse vliegtuigenfabriek is geweest, richtte daarna de N.V.Carp Handelmaatschappij op. Deze onderneming deed zaken in vliegtuigmotoren, munitie, enz.

In 1931 werd de N.V.Carp & Co's Handelmaatschappij opgericht. Deze N.V., waarvan Carp sedert 1933 enig directeur was, faillieerde op 18 Januari 1940. Op dezelfde datum faillieerde Carp. In zijn faillissement bedroeg het actief f. 6150.- en het passief f. 844.238.-

Tot 1 Januari 1935 is Carp gedurende 10 jaren vertegenwoordiger voor Nederland van de te Bois-Colombes (Frankrijk) gevestigde vennootschap "Hispano Dinza" geweest tegen vergoeding van 10 % provisie van alle zaken, die door zijn bemiddeling tot stand kwamen. Toen hij niet op zijn verzoek werd ontslagen, eiste hij een schade-loosstelling. Nadat hem deze geweigerd was, heeft hij frs. 428528.-, welke hij hoofdzakelijk uit hoofde van levering van vliegtuigmotoren aan de Nederlandse Regering- voor de "Hispano Dinza" had ontvangen, achtergehouden. Het naar aanleiding hiervan tegen hem wegens verduistering opgemaakte proces-verbaal werd door de Justitie geseponeerd.

Carp, die destijds op zeer ruime voet heeft geleefd, werd na zijn faillissement geruime tijd door familieleden ondersteund.

In scheepvaartkringen staat hij niet gunstig aangeschreven en wordt zijn financiële positie niet sterk genoemd. Men begrijpt niet, hoe het mogelijk is, dat de twee hem toebehorende coasters nog onbelast zijn. Naar verluidt is hij nog belangrijke bedragen aan de fiscus verschuldigd.

Bij beslissing van de Procureur-Fiscaal te Amsterdam van 4 November 1947 (W.L.No.A 10200 G) werd CARP buiten vervolging gesteld, echter met ontzetting uit de 4 bekende rechten voor de duur van 10 jaren.

De onder C genoemde N.V.Verkeers Maatschappij "Intercontinental" werd op 2 Juni 1948, ten overstaan van notaris N.M.Posch te Amsterdam opgericht door:

XX

1. Ir. Gijsbert Cornelis SNIJDERS, geboren te Amsterdam, 23 Juli 1915, wonende Waldeck Pymontlaan 20 te Amsterdam, ten huize van zijn
-zwager-



- 2^o. Pieter KLAUI, geboren te 's-Gravenhage, 1 Juli 1909, Noordeinde 136 te 's-Gravenhage.
- 3^o. Dr. Joseph Franciscus de COCK, geboren te Amsterdam, 15 Januari 1892, wonende Van Merienstraat 120 te 's-Gravenhage en
- 4^o. Ernest Louis Baron van HARDENBROEK van LOCKHORST, geboren te Domburg, 24 September 1900, wonende Korte Leidsedwardsstraat 71 te Amsterdam.

Omtrent Ir. Snijders is mij niets nadeligs bekend. Hij kwam op 1 December 1940 in Ned. Oost Indië bij de Marine Luchtvaartdienst als Officier Marine Stoomvaartdienst III K.M.R.s.d. en geraakte daarna in Japanse krijgsgevangenschap. Volgens Carp heeft hij na de bevrijding te Brisbane de functie van Chef der K.N.I.L.M. in Australië vervuld en is hij in December 1947 gerepatriëerd.

In handelskringen werd vernomen, dat Ir. Snijders thans algemene expertzaken op Australië uit verschillende Europese landen doet en het plan heeft binnenkort naar Australië te gaan.

KLAUI werd op 15 December 1941 in Ned. Oost Indië benoemd tot Luitenant ter zee III K.M.R.s.d. en geraakte daarna in Japanse krijgsgevangenschap. Na de bevrijding keerde hij naar Nederland terug. Op 1 Januari 1947 werd hij van werkelijke dienst ontheven.

Vernomen werd nog, dat Klauï gedurende zijn krijgsgevangenschap blijk gegeven zou hebben van een mentaliteit, die verre beneden het gemiddelde van de doorsnee Marine-officier ligt. Na zijn bevrijding bezigde hij veelvuldig uitlatingen als: "Een volgende keer mij niet meer gesien, ik zal wel zorgen dan in de zwarte handel te zitten", e.d.

Mij is niet bekend welk beroep hij thans uitoefent, doch op zijn kantoor Noordeinde 136 te 's-Gravenhage krijgt hij veelvuldig bezoek van genoemde Baron Van Hardenbroek van Lockhorst.

De COCK, die in de acte van oprichting als "psycholoog" staat aangeduid, is destijds te Soerabaja directeur van een verbandstoffenfabriek geweest. In 1922 vestigde hij zich te 's-Gravenhage en legde zich toe op de studie van psychologie. In 1923 heeft hij een proefschrift, getiteld "Control Thyself", ingezonden bij de "Oriental University" te Washington, waarna deze instelling hem de graad van doctor in de psychologie heeft verleend.

Wegens het voeren van de doctorstitel werd in 1926 te 's-Gravenhage proces-verbaal tegen hem opgemaakt, doch hij werd vrijgesproken.

Na 1923 heeft De Cock aan zijn woonadres het Psychologisch Instituut "Energa" opgericht, dat verschillende schriftelijke cursussen op psychologisch gebied heeft uitgegeven.

Volgens de bewering van De Cock is het door hem gedreven instituut in de loop der jaren een schoonheidsinstituut geworden. Het houdt zich bezig met het verwijderen van overtollig haar, van zomersproeten, van gelautsrinpels, enz.

In 1922 en 1926 werd tegen De Cock proces verbaal wegens het onbevoegd uitoefenen van de geneeskunde opgemaakt, doch voor zover bekend, werd hij daarvoor niet veroordeeld.

Volledigheidshalve geef ik nog weer, wat het Soerabaiasche Handelsblad van 16 en 17 Maart 1925 over De Cock schreef:

"P. GAROEM. Wij weten niet, of Uw mededeling wel juist is en of dr. Jos DE COCK, van het Psychologisch instituut "Energa" te Den Haag dezelfde is als J.F. DE COCK, directeur, promotor en commissaris (maar nooit bona fide aandeelhouder) van ettelijke mislukte en bedriegelijk opgezette ondernemingen, waarin de aandeelhouders hun duiten verloren. Wij achten hem vol-

"komen in staat tot kwakzalverij, ook op het gebied van psychologie, doch zolang wij geen bewijs hebben, dat hij dezelfde is, die weer op de portemonnaie van een ander opereert, kunnen wij tegen dit instituut niet waarschuwen."

en

"Maar aanleiding van hetgeen wij gisteren antwoordden onder "P. GARON in de correspondentierabriek ontvingen wij een brief van een stadgenoot, die het volgende meldt:

"De z.g. dr. Jos DE COCK en de chevalier d'industrie J.F. DE COCK is hoogstwaarschijnlijk een en dezelfde persoon, want het instituut Enorga volgt vrijwel dezelfde methoden als destijds "J.F. DE COCK.

"Toen ik in Holland was, leerde ik de werkwijze van dat instituut kennen. Wanneer men daar op de advertentie van "Enorga" heeft geschreven, wordt men bezocht door iemand, die zich uit- geeft voor jonkheer zo en zo en de belangstellende vraagt om lid van het instituut te worden tegen 50 cents per maand. Daar- voor krijgt men lessen in aankweking van energie en zodra men volgens "Enorga" genoeg energie verzameld heeft, wordt men in kennis gebracht met industriële ondernemingen, waarmede dat instituut z.g. talrijke relaties onderhoudt. "Dit typeert al genoeg."

Omtrent Baron Van Hardenbroek van Lockhorst is mij niets bekend (gevoerd). Volgens opgave van het Bevolkingsregister te Amsterdam is hij koopman in in- en export.

De statuten der N.V. Verkeers Maatschappij "Intercontinental" (hierna te noemen "N.V. Verkeer") werden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant van 14 Juli 1948, No. 135 (bijvoegsel No. 870).

Het maatschappelijk kapitaal bedraagt f. 100.000.--, verdeeld in 100 aandelen elk groot f. 1000.--, waarvan 20 aandelen zijn geplaatst en in contanten à pari volgestort.

In het kapitaal werd deelgenomen door de oprichters

Snijders voor f. 3000.--

Klaur voor f. 5000.--

De Cock voor f. 2000.--

Baron van Hardenbroek van Lockhorst voor f. 10.000.--.

Alle aandelen luiden aan toonder.

Blijkens een door de N.V. Verkeer uitgegeven prospectus wordt de directie gevormd door

- a. de onder sub 1 genoemde Ir. G.C. Snijders, luchtvaartkundig ingenieur, oud-officier Koninklijke Marine Reserve en
- b. de onder sub 2 genoemde P. Klaur, oud-officier Koninklijke Marine Reserve.

Zij genieten ieder een salaris van f. 500.-- per maand, alsmede een aandeel in de winst, zoals in art. 30 der statuten is vastgelegd.

Als commissarissen zijn aan de N.V. Verkeer verbonden:

- c. Mr. Nicolaas de Bruine Ploos van Amstel, geboren te Krimpen aan de Lek, 1 Januari 1893, advocaat en procureur te Amsterdam, wonende 's-Gravelandseweg 157 te Hilversum en
- d. de onder sub 4 genoemde E.L. Baron Van Hardenbroek van Lockhorst, die in het prospectus als wonende te 's-Gravenhage staat vermeld, doch te Amsterdam aan het adres Korte Leidsedwarsstraat 71 staat ingeschreven.

Als rechtskundig adviseur treedt op

- e. Prof. Mr. George Marie Gabriël Henri Russel, geboren te Venlo, 22 februari 1891, advocaat en belastingconsulent, wonende Willems- parkweg 205 te Amsterdam

en als medisch adviseur

- f. Ansoe Jan Heeble Dolkum, geboren te Sneek, 9 Mei 1904, oer-, neus- en keelarts, wonende Cornelis Schuytstraat 60 te Amsterdam.

Omtrent Mr. De Braine Ploos van Amstel is mij niets nadeligs bekend. Hij is commissaris in verschillende naamloze vennootschappen en is (was) o.a. betrokken bij de Surin Oil Company.

Prof. Mr. Russel treedt veelal als belastingadviseur op. In deze kwaliteit moet zijn reputatie minder goed zijn. In het begin van dit jaar werd proces verbaal wegens overtreding van Art. 153 van het Besluit Herstel Rechtsverkeer tegen hem opgemaakt.

Omtrent de arts Dokkum is mij niets nadeligs bekend.

De N.V. Verkeer, welke zich blijkens Art. 2 harer statuten ten doel stelt het bevorderen van het internationaal verkeer tussen de verschillende landen en zulks in de ruimste zin des woords (zij zal echter geen reisbureau exploiteren), heeft een prospectus uitgegeven, waarin zij uitgaat van de volgende "algemeen erkende" feiten:

1. het grote gevaar, dat voor ieder beschaafd Nederlander schuilt in een bezetting door een vreemde mogendheid, voor hoe korte tijd dan ook;
2. het feit, dat Nederland in geval van de alom gevreesde en onafwendbaar lijkende krachtmeting tussen Oost en West een der eerste gevechtsterreinen zal vormen;
3. het feit, dat dit voor vele Nederlandse burgers het eind van hun leven en vernietiging van hun gezin zal betekenen;
4. de omstandigheid, dat velen niet in de gelegenheid verkeren hun verblijf naar elders te verplaatsen of het land tijdig te verlaten en dus gedwongen zijn tot het laatst te wachten met hun vertrek;
5. het feit, dat de enige uitwegen zouden zijn over zee of door de lucht vóórdat het te laat is;
6. het feit, dat dit door de lucht uitgesloten zal zijn door de onmiddellijke inbeslagneming voor militaire doeleinden van alle bruikbare luchthavens en vliegterreinen;
7. de bittere les van de vijf dagen strijd in Nederland in 1940 en van de daarop volgende bezetting en vooral van de evacuatie van Duinkerken die duidelijk het bewijs vormen, dat de enige weg over zee leidt;
8. de omstandigheid, dat slechts met een tijdige en grondige voorbereiding onder deskundige leiding met maritieme ervaring, zulk een evacuatie met succes kan worden bekroond; in tegenstelling met pogingen op het laatste ogenblik, die bij voorbaat tot mislukking gedoemd zijn;
9. de noodzaak, de uiterste discretie bij de organisatie en uitvoering van een dergelijk plan te betrachten;
10. het onloochenbare feit, dat de meeste Nederlanders op het ogenblik leven in angst voor een komende oorlog en zich gaarne, althans ten aanzien van hun leven en dat van hun gezin gemoedsrust willen verschaffen

en daarom de eerste en enige mogelijkheid tot een "werkelijke verzekering van het leven" aanbiedt door bespreking van passage van 1 Juli 1948 af tot 1 Juli 1953 op een klein zeeschip (type coaster) voor een overtocht naar Las Palmas (Canarische eilanden), Azoren of Afrikaanse kust.

In het prospectus staan voorts omschreven de aan deze aanbieding verbonden voorwaarden, alsmede de maatregelen van voorbereiding en uitvoering van het plan.

Daar de directeuren Snijders en Klauw wegens uitstедigheid niet te bereiken waren, werden mij door Carp de navolgende nadere gegevens verstrekt.

De N.V. Verkeer verbindt zich tegen betaling van f.4300.-, terstond aan de passagier uit te reiken

- a. een passagebiljet, geldig tot 1 Juli 1953 voor een reis van een nader aan te geven plaats naar één der hiervoren genoemde bestemmingen en
- b. een receptis, tegen overlegging en intrekking waarvan zij binnen 3 maanden na de storting van het geld zal uitreiken een aandeel van f.2500.- nominaal in de door haar op te richten "Intercontinental Scheepvaart Nij. N.V.", welke eigenaresse zal zijn van de schepen (coasters), waarmede de reizen in voorkomend geval zullen worden volbracht.

Voor kinderen, jonger dan 6 jaar wordt 50 % reductie verleend en een aandeel van nominaal f.1250.- uitgerekte.

Passagebewijzen kunnen niet worden verkocht aan personen, die in geval van mobilisatie in Nederlandse krijgadienst opgeroepen zullen worden of aan hen, die om andere redenen Nederland onder die omstandigheden niet mogen verlaten.

Naar Carp mededeelde, wordt genegegen genomen met de verklaring van de gegadigde, dat hij niet dienstplichtig is.

Zowel passagebiljetten als aandelen zullen alleen op naam verkocht worden. Wederverkoop van beide is alleen toegestaan met toestemming van de directie.

De N.V. Verkeer biedt de bij haar ingeschreven passagiers: veilige overtocht naar de haven van bestemming, behoorlijke onderbrenging en voeding tijdens de reis, volkomen voor haar taak berekende bemanning, aanwezigheid van scheepsdoktoren voor eventuele medische hulp, de mogelijkheid van het medenemen van waardevolle bezittingen door het toestaan aan iedere passagier van 80 kg bagage, tijdige berichtgeving aan iedere passagier van datum en uur van vertrek, alsmede naam en ligplaats van het schip in een nader aan te geven veilige en gemakkelijk bereikbare haven in Nederland, strikte geheimhouding van naam en adres van de passagiers, reserve scheepsruimte, die de overtocht te allen tijde verzekert, ook als door force majeure een van de eenheden van de aangewezen transportvloot mocht uitvallen.

Naar Carp mededeelde zullen de arts Dokkum en dr. De Cock zeker als scheepsdokter optreden en naar zijn mening zal geneeskundig personeel in tijd van nood staan te dringen om weg te komen. Leden van dat personeel zullen geen salaris, doch wel gratis passage en voeding krijgen.

Door de directies van de N.V. Verkeer, van de op te richten N.V. Scheepvaart Maatschappij "Intercontinental" en door degene, die de coasters beredert, wordt de politieke betrouwbaarheid van de bemanning der schepen beoordeeld. Dit geschiedt o.a. door het inwinnen van particuliere informatie.

Carp verzekert, dat de schepen onder voortdurende deskundige, technische en nautische controle van de N.V. Verkeer staan en dat deze controle o.m. door oud-officieren en oud-onderofficieren van de K.M. wordt uitgeoefend. Tot hen behoren de directeuren Snijders en Klauw, alsmede Johannes Wilhelms ROMMETS, geboren te Rotterdam, 21 Mei 1901, die aangesteld is om de coasters bij voortdufing te controleren. Rommets werd op 22 Juli 1946 als majoor-machinist eervol bij de K.M. ontslagen wegens ongeschiktheid.

Op 23 Juni 1948 werd ten overstaan van notaris N.W. Posch te Amsterdam, door de N.V. Verkeer, vertegenwoordigd door haar beide
-directeuren-

NK

Cent

directeuren, alsmede door de onder C genoemde Mr. N. de Bruïne Ploos van Amstel, opgericht de N.V. Scheepvaart Maatschappij "Intercontinental" (hierna te noemen "N.V. Scheepvaart"). De Ministeriele verklaring van geen bezwaar op de ontwerpacte van oprichting is gevraagd, doch tot dusverre niet verkregen.

Het maatschappelijk kapitaal zal f. 260.000.- bedragen, verdeeld in 10 prioriteitsaandelen, elk groot f. 1000.- en 100 gewone aandelen, elk groot f. 2500.-. Hiervan zullen aanstonds geplaatst worden 10 prioriteitsaandelen en 20 gewone aandelen, welke alle pari in contanten volgestort zullen worden.

De prioriteitsaandelen, welke alle door de N.V. Verkeer genomen zullen worden, zijn op naam en alleen de houders van dié stukken mogen over een voordracht tot ontslag of schorsing van de directeuren of de commissarissen stemmen. Daar de N.V. Verkeer en de N.V. Scheepvaart onder dezelfde leiding zullen staan, heeft alleen die leiding over haar ontslag of schorsing te beslissen.

Naar Carp verklaarde zijn er thans 15 passagiers-aandeelhouders, die ieder f. 4300.- hebben betaald. Hiervan is 15 maal f. 2500.- op de rekening N.V. Scheepvaart i.o. bij de Amsterdamse Bank gestort. Het saldo van deze rekening, aangevuld met een door de N.V. Verkeer te founeren bedrag van f. 12.500.- zal gebruikt worden voor betaling der 20 gewone aandelen der N.V. Scheepvaart.

De vermelding in het prospectus, dat zowel passagebiljetten als aandelen alleen op naam verkocht worden is in tegenspraak met het bepaalde in de ontwerpacte van oprichting der N.V. Scheepvaart, dat de gewone aandelen aan toonder zullen luiden. Carp gaf toe, dat hier een fout was ingeslopen, die zo spoedig mogelijk hersteld zal worden.

De directie van de N.V. Scheepvaart zal geen salaris genieten, doch krijgt wel een aandeel in de winst, zoals in Art. 11 der ontwerpacte is vastgelegd.

De N.V. Scheepvaart stelt zich, blijkens Art. 2 der ontwerpacte, ten doel het beoefenen van de scheepvaart in het algemeen en het daartoe in eigendom verwerven van schepen, welke voor haar doeleinden geschikt zullen zijn, alsmede alles wat daarmee rechtstreeks of zijdelings verband houdt.

Het ligt in de bedoeling, dat de N.V. Scheepvaart voor elke groep van 100 passagiers-aandeelhouders een coaster van ongeveer 200 ton aanschaft.

Carp schat, dat nieuwbouw van een coaster op ongeveer f. 1000.- per ton komt te staan. De N.V. Scheepvaart zal echter trachten tweedehandse ná 1935 gebouwde coasters met dubbele bodem aan te kopen. Hij schat, dat daarvoor ruim f. 800.- per ton vereist zal zijn. De kosten van de voor passagiersaccommodatie nodige speciale uitrusting, als extra watertanks, sanitair, uitbreiding van kombuis, extra reddingsmiddelen, enz., raamt hij op f. 25.000.-, zodat een volledig uitgeruste coaster van 200 ton de N.V. Scheepvaart op f. 185.000.- à f. 200.000.- zal komen te staan.

Voor elke volgende groep van 100 passagiers-aandeelhouders zal de N.V. Scheepvaart haar maatschappelijk kapitaal moeten vergroten en daarvoor haar statuten moeten wijzigen.

Naar Carp verklaarde heeft de N.V. Scheepvaart niet ten doel aanstonds winst te maken, doch wel is bepaald, dat de in haar bezit zijnde coasters ná 1 Juli 1953, of zoveel eerder als een eventuele overtocht zal zijn volbracht, verkocht zullen worden, waarna de opbrengst mede de passagiers-aandeelhouders ten goede zal komen.

Tussen de N.V. Scheepvaart en de onder B genoemde Carp & Co's Rederij (in feite dus Carp) werd op 1 Juli 1948 een overeenkomst aangegaan, welke van kracht zal worden, zodra de N.V. Scheepvaart i.o. rechtspersoonlijkheid zal hebben verkregen.

In deze overeenkomst overweegt de N.V.Scheepvaart o.a.;
dat zij er zich van bewust is, dat zij de aan haar wens om gedurende + 5 jaren scheepsruimte geheel uitgerust vaarklaar te hebben voor eventueel vervoer van passagiers naar de Afrikaanse kust, enz., verbonden kosten, indien haar schepen bij voortdurende voor de wal in gereedheid zouden liggen, onmogelijk kan dragen,
dat zij als enige mogelijkheid ziet haar schip gedurende 5 jaren korte trajecten van ten hoogste 36 uur varens uit de Nederlandse kust te laten bevaren,

dat zij er zich van bewust is, dat een lonende exploitatie op deze wijze voor zulk een lange termijn niet mogelijk zal zijn,
dat zij ook niet over de kennis en de middelen beschikt om een dergelijke exploitatie van haar schepen te voeren en
dat zij de hieraan verbonden risico's en kosten wenst te vermijden.

Voorts verklaart Carp & Co's Rederij (hierna te noemen "de reder") zich bereid onder bepaalde voorwaarden deze risico's en kosten op zich te nemen, waarna o.a. het navolgende wordt bepaald:

Art. 2. De reder verplicht zich tot 1 Juli 1953 de schepen van de N.V.Scheepvaart te onderhouden en vaarklaar te houden, waartegenover de N.V.Scheepvaart zich verplicht alle haar in eigendom toebehorende scheepsruimte uitsluitend aan de reder en gratis ter beschikking te stellen.

Art. 3. De reder zal er, voor zover mogelijk, voor zorgen, dat de bemanning politiek betrouwbaar zal zijn.

Art. 4. De reder mag trachten de schepen van de N.V.Scheepvaart te exploiteren, met dien verstande, dat deze zich niet meer dan 36 uur varens uit de Nederlandse kust mogen begeven.

Art. 5. De reder verplicht zich zorg te dragen, dat uiterlijk binnen 48 uur na ontvangst van een desbetreffende mededeling van de N.V.Scheepvaart, de schepen zich op een door de N.V. aan te wijzen plaats in Nederland zullen bevinden, force majeure voorbehouden.

Art. 6. De N.V.Scheepvaart betaalt alle door de reder aan te schaffen, door de N.V.Scheepvaart voor de passagiers noodzakelijk geachte uitrusting, voedingsrantsoenen, bedden, reddingsmiddelen, enz.,
alle kosten verbonden aan het door de reder/met extra watertanks, verlichting, ventilatie, enz. en
alle kosten verbonden aan inrichting en onderhoud door de reder van speciale opslagplaatsen van bevoorrading en proviand.

↳ uitrusten

Naar Carp verklaarde bevindt zich een opslagplaats van materiaal voor de passagiers-accomodatie in een kleine haven in Zeeland, waar vóór de vestiging daarvan een degelijk onderzoek naar de aanwezigheid van communistische elementen is ingesteld. De naam van de haven wenste Carp niet te noemen.

Art. 8. De exploitatie van de schepen geschiedt geheel voor rekening en risico van de reder.

Art. 9. De schepen, alsmede de speciale uitrusting en de opslagplaatsen zullen door de reder en op diens kosten verzekerd worden.

Art. 10. De reder heeft te allen tijde het recht van de N.V.Scheepvaart de verkoop van haar schepen en de vervanging daarvan door, door hem aan te wijzen andere schepen te verlangen.

Art. 12. Ter compensatie van het risico voor de reder, verbonden aan het onderhoud en het bij voortdurende vaarklaar houden van de schepen der N.V.Scheepvaart, verkrijgt de reder het recht om na 1 Juli 1953 de schepen aan te kopen voor de helft der boekwaarde, na toepassing van een afschrijving van 10 % per jaar - dus tegen + 25 % van de aankoopprijs-, of voor de
-helft-

helpt van de alsdan te schatten waarde, al naar gelang dit voor de reder het gunstigst uitkomt.

Dit recht verkrijgt de reder onmiddellijk nadat een eventuele reis naar de Afrikaanse kust, enz. is aangevangen.

Ook met betrekking tot een schip, dat de N.V. Scheepvaart vóór 1 Juli 1953 van de hand wenst te doen, zal de reder een zelfde recht verkrijgen (zie het bepaalde in Art. 10).

Art. 13. De N.V. Scheepvaart mag haar schepen slechts met uitdrukkelijke toestemming van de reder met hypotheek of ander scheepsverband bezwaren. Zij moet dit doen op verzoek van de reder en uitsluitend te zijnen gunste, als hij dit voor het onderhoud en het vaarklaar houden van de schepen noodzakelijk acht.

Dit deze overeenkomst blijkt, dat Carp, ter compensatie van zijn verplichtingen tot het vaarklaar hebben van schepen binnen 48 uur, nadat hem daarom is verzocht,

- a. aan de N.V. Scheepvaart -gevoerd door passagiers-aandeelhouders- in eigendom toebehorende schepen gratis in -beperkte- exploitatie krijgt,
- b. deze schepen op ieder tijdstip door andere mag doen vervangen,
- c. deze schepen op ieder tijdstip mag aankopen tegen een prijs, welke niet bepaald wordt naar de op het moment van aankoop geldende marktwaarde,
- d. deze schepen op ieder tijdstip kan doen bezwaren ter verkrijging van middelen voor onderhoud en vaarklaar houden.

Het komt mij voor, dat bij het vaststellen van deze overeenkomst de belangen van Carp wel bijzonder goed in het oog zijn gehouden en dat de in het prospectus voorkomende mededelingen

"Het ligt in de bedoeling, na afloop van de termijn van vijf jaren, of zoveel eerder als de overtocht intussen zal zijn volbracht, deze tonnage van de hand te doen. Dan zal de opbrengst hiervan een niet onbelangrijke restitutie op het betaalde bedrag betekenen."

en

"Verder bestaat de mogelijkheid, dat, indien de overtocht zal zijn volbracht, eventuele verkoop van de schepen in het buitenland vreemde valuta zou opleveren. Dit zou dan voor een passagier-aandeelhouder van bijzonder belang kunnen zijn."

de passagier-aandeelhouder, die, volgens een mijns inziens overbodige mededeling in het prospectus, doelgerichtig in de N.V. Scheepvaart wordt, een onvolledig beeld geven van de rechten, welke hij op het voornaamste bezit van zijn N.V. kan laten gelden.

In verband met de omstandigheid, dat vorenomschreven overeenkomst eerst dan tot uitvoering zal kunnen komen, als de N.V. Scheepvaart over eigen scheepsruimte zal kunnen beschikken en dat de N.V. Verkeer aanstonds na haar oprichting met de verkoop van passagebiljetten is begonnen, deed zich de noodzaak voor, dat de N.V. Verkeer van de aanvang af over voldoende scheepsruimte moest kunnen beschikken. Om hierin te voorzien heeft de N.V. Verkeer op 1 Juli 1948 een overeenkomst met Carp & Co's Rederij gesloten.

Art. 3 van deze overeenkomst bepaalt, dat, zolang de N.V. Scheepvaart nog niet zal beschikken over eigen scheepsruimte, om passagebiljetten te kunnen verkopen, de reder hiervoor ter beschikking zal houden twee schepen, de "In Orde" en de "Progres", waarvoor de N.V. Verkeer 200 plaatsbewijzen zal kunnen verkopen.

Volgens Art. 4 zullen gedurende dit tijdsverloop op deze twee schepen de bepalingen van de hiervorenomschreven overeenkomst tussen de N.V. Carp & Co's Rederij en de N.V. Scheepvaart van toepassing zijn.

Bij onderzoek is gebleken, dat Carp onbezwaard in eigendom heeft de coasters "Progres", groot 188 ton, gebouwd in 1932 en "In Orde",

-groot-

zijn

groot 150 ton, gebouwd in 1917. Beide coasters hebben tot 1946 voor de Regering gevaren en waren in dat jaar verzekerd resp. voor f. 81.600.- en f. 43.800.

Art. 5 der overeenkomst bepaalt, dat de N.V. Verkeer, zodra de N.V. Scheepvaart zelf over voldoende scheepsruimte zal beschikken om de reeds geboekte 200 passagiers op haar eigen schip over te plaatsen, de reder hiervan in kennis zal stellen, waarna Carp de volle vrijheid van handelen ten aanzien van beide coasters zal herkrijgen.

In Art. 6 verplicht de reder zich wederom één zijner coasters als vervangingstonnage ter beschikking te stellen voor het geval de N.V. Scheepvaart door het uit de vaart nemen voor survey of reparatie niet over voldoende scheepsruimte zal beschikken.

Voor de beschikbaarstelling van zijn coasters ontvangt de reder, blijkens Art. 7 van de N.V. Verkeer een bedrag van f. 700.- per passagier-aandeelhouder (f. 350.- per kind onder de 6 jaar).

Art. 7 bepaalt eveneens, dat de N.V. Verkeer het recht heeft aan ieder lid van de directie en commissarissen 5 gratis passagebewijzen zonder aandelen uit te reiken, alsmede één voor de scheepsarts (en eventueel zijn echtgenote) aan boord van elk schip aan te stellen, waarvoor Carp geen uitkering zal worden gedaan. De N.V. Verkeer en Carp zullen in wederzijds overleg ook anderen gratis vervoerbewijzen kunnen verstrekken.

Naar Carp verklaarde, werden aan de directieleden, aan de commissarissen, aan de arts Dokkum en aan Prof. Mr. Russel ieder 5 gratis passagebiljetten afgegeven en aan De Cock twee.

Art. 8 schrijft voor, dat Carp van elke ontvangen f. 700.- of f. 350 een bedrag van resp. f. 500.- en f. 250.- moet aanwenden voor aanschaffing van schepen, welke hij moet onderhouden als reservescheepsruimte voor de door de N.V. Verkeer beoogde reis. De N.V. Verkeer verwacht hierdoor 10 % reservescheepsruimte voor de door haar geboekte passagiers te verkrijgen.

De overeenkomst bepaalt niets over toezicht op nakoming van die verplichting.

Na 1 Juli 1953 of zoveel eerder als de reis zal zijn volbracht, zullen de reserveschepen door Carp worden verkocht en de opbrengst op een nader tussen partijen overeen te komen basis worden verdeeld.

Carp en de aandeelhouders van de N.V. Verkeer zullen dus onderling verdelen de opbrengst bij verkoop van schepen, welke zijn aangekocht met gelden, afkomstig van passagiers-aandeelhouders in de N.V. Scheepvaart.

Tenslotte bepaalt Art. 10 der overeenkomst, dat partijen zich over en weer verplichten tegenover derden geheimhouding in acht te nemen over namen van schepen, passagiers, plaats van vertrek, opslagruimten, etc., om een ongestoord vertrek op het aangegeven ogenblik van schepen en passagiers zoveel mogelijk te bevorderen.

Ook bij opstelling van deze overeenkomst zijn in belangrijke mate de belangen van Carp gediend, daar hij ter compensatie van de verplichting tot beperkte exploitatie van twee hem toebehorende coasters, die in 1946 tezamen voor + f. 125.000.- waren verzekerd, naar ruwe schatting + f. 50.000.- van de N.V. Verkeer zal ontvangen en bovendien het recht verkrijgt op een nader vast te stellen deel van de opbrengst bij verkoop van schepen, welke hij met geld van de passagiers-aandeelhouders zal aanschaffen.

Door de N.V. Verkeer wordt nog een tweede prospectus uitgegeven, welke "belegging in scheepsruimte" propageert.

Naar Carp verklaarde zijn er talrijke grote ondernemingen, die een goede belegging voor hun reservekapitaal zoeken.

De N.V. Verkeer wil deze ondernemingen er toe bewegen dit reservekapitaal in coasters van 200-600 ton te beleggen en somt daartoe in haar prospectus o.a. de navolgende voordelen op:

a. de belegging biedt enige stabiliteit in geval van devaluatie

- van het ruilmiddel;
- b. scheepsruimte is een internationale valuta, die nog beter is dan de dollar, daar zij niet alleen internationale vaste waarde heeft, doch ook overal in de wereld de mogelijkheid om geld te verdienen biedt;
- c. een coaster kan, in geval Nederland in een oorlog mocht geraken en bezet zou worden, als evacuatieschip dienst doen, in welk geval men dus op een schip, dat men volledig in eigendom heeft, niet alleen familie en vrienden, maar tevens de "brain-trust" - en daarmee de zaak kan redden.

Voorts biedt de N.V. Verkeer in haar prospectus aan, dat zij, de coaster voor de belanghebbende onderneming zal aankopen, de coaster zal uitrusten met extra drinkwatertanks, sanitair, uitbreiding van kombuis, reddingsmiddelen, enz., de opslagplaatsen, waarin deze middelen bewaard worden, zal verzorgen de coaster zal bereiden (exploiteren) geheel voor haar eigen risico; de coaster op haar kosten zal laten verzekeren, de coaster zal laten bemannen met politiek betrouwbare personen, de coaster niet meer dan 36 uur varens uit de Nederlandse kust zal laten gaan en binnen 2 maal 24 uur nadat de belanghebbende onderneming daartoe de wens te kennen heeft gegeven, op de aangegeven plaats voor de wal vaarklaar gereed zal hebben, zal zorgen voor een dokter en een verpleegster op de coaster, waarmede de evacuatie zal geschieden en 5 % per jaar over de aankoopssom van het schip zal uitkeren.

Voor de werkzaamheden, verbonden aan de aanschaffing van schip en uitrusting, alsmede voor advies en controle op het aanbrengen en inbouwen van de speciale uitrusting, wordt een commissie van 5 % berekend.

Naar Carp verklaarde, werd tot dusverre nog met geen enkele onderneming een overeenkomst aangegaan, doch binnenkort zal de bekende houthandel van Stolk te Rotterdam op de aanbieding van de N.V. Verkeer ingaan.

Naar Carp verklaarde trachten Baron Van Hogendorp, Van Beek Calcoen en Kruls als gemachtigden van de N.V. Verkeer belangstelling voor de aanbiedingen van de N.V. te wekken. Nadere gegevens ontrent Baron Van Hogendorp en Van Beek Calcoen zijn mij niet bekend, doch Kruls, die volgens Carp een neef van Generaal Kruls zou zijn, is identiek met Jan KRULS, geboren te Amsterdam, 2 Maart 1916, wonende Marnixkade 25 huis te Amsterdam. Hij repatrieerde in 1946 uit Suriname naar Nederland en vestigde zich op 7 October 1948, komende van 's-Gravenhage, te Amsterdam. In Ned. Oost Indië was hij lid van de N.S.B.

Hij is korte tijd werkzaam geweest aan de afdeling Effectenregistratie van de Raad voor het Rechtsherstel, Keizersgracht 143 te Amsterdam, doch werd per 15 November 1948 op staande voet ontslagen, daar hij een Surinaamse employé van zijn afdeling, bij een woordenswisseling de woorden: "Jij, vuile negar" had toegevoegd.

Kruls heeft enige tijd geleden een inwoner van Amsterdam, die hem niet kent de twee hiervoren besproken prospectussen toegezonden in een dienstenvelophe van de Afd. Effectenregistratie. Op de enveloppe, waarop de dienst aanduiding met blanco papier was overplakt, stonden behalve de naam en het adres van de geadresseerde vermeld: "Privé.", "Streng Vertrouwelijk" en "Beleefd aangeboden ter bestudering J. Kruls, "Intercontinental".

In een der prospectussen bevond zich een visitekaartje, waarop aan de ene zijde gebruikt stond "N.V. Verkeers Maatschappij "Intercontinental", P.C. Hoofstraat 154 - Tel. 20798, J. Kruls Amsterdam" en

aan de andere zijde geschreven: "privéadres Marnixkade 25 huis. Tel (9-17 u) No. 42854 - Postel 8".

Telefoonnummer 42854 staat ten name van de Afd. Effectenregistratie.

Mit het ingestelde onderzoek is mij niet gebleken, dat door de bij de N.V. Verkeer betrokken personen en Carp gepoogd wordt met de Strafwet strijdige of zwendelpraktijken toe te passen, ofschoon in de uitgegeven prospectussen een verre van duidelijk beeld van de positie en de financiële vooruitzichten van de passagier-aandeelhouder wordt gegeven.

Niettemin acht ik het ongewenst, dat de activiteit van de N.V. Verkeer in haar huidige vorm wordt voortgezet. Haar prospectussen speculeren op de bij velen bestaande angst voor een nieuwe bezetting van ons land door een vreemde mogendheid. Naar mijn mening kweekt zij die angst in grote kring aan en speelt zij daardoor in de kaart van hen, die een hornieuwde bezetting van Nederland thans nog toejuichen.

De activiteit van de N.V. Verkeer is defaitistisch, doch ik acht haar nog om andere redenen strijdig met het Nederlandse belang.

Door haar wordt aan hen, die dienstplichtig of om andere redenen onsmisbaar zijn, een schone gelegenheid geboden ons land heimelijk te verlaten als oorlogsgevaar dreigt.

Voorts schijnt het mij toe, dat de N.V. Verkeer haar belofte tot overbrenging per coaster van passagiers naar een ander land alleen gestand kan doen door ontduiking van voorschriften, bepalingen of bevelen, die door of vanwege de burgerlijke en/of militaire overheid bij dreigend oorlogsgevaar ongetwijfeld zullen worden uitgevaardigd.

Tenslotte acht ik het -gelet op onze deviezenpositie- onverantwoord, dat gedurende geruime tijd Nederlandse scheepsruimte in slechts zeer beperkte mate wordt geëxploiteerd.

Op 3 December 1948 deelde Carp mij mede, dat de N.V. Verkeer in een bestuursvergadering besloten had haar tarieven voor de passagiers-aandeelhouders met ingang van 1 Januari 1949 te verlagen en haar overeenkomst met de reder te herzien.

Deze veranderingen, welke nog nader uitgewerkt moeten worden, zijn hoofdzakelijk de volgende.

- 1°. De passagier-aandeelhouder ontvangt tegen betaling van f. 2250.- een passagebiljet en een aandel van f. 1750.- in de N.V. Scheepvaart.
- 2°. Hij krijgt de gelegenheid om tot 1 Januari 1954 te evacuëren.
- 3°. Deze termijn kan onder nader vast te stellen voorwaarden verlengd worden tot 1 Januari 1959.
- 4°. De passagier-aandeelhouder wordt gedurende 10 jaren jaarlijks 10 % op zijn aandeel terugbetaald.
- 5°. De reder zal de schepen van de N.V. Scheepvaart op huurkoopvoorwaarden in beperkte exploitatie krijgen.
- 6°. De reder zal gedurende 10 jaren jaarlijks 10 % van de koopsom der schepen aan de N.V. Scheepvaart afbetalen.

Deze veranderingen zullen doorgevoerd worden om twee redenen en wel, omdat de toeloop van passagiers-aandeelhouders geringer geweest is, dan gehoopt werd en omdat gebleken is, dat de beperkte exploitatie van coasters winstgevender is gebleken, dan men verwacht had.

Amsterdam, 10 December 1948.
DE COMMISSARIS VAN POLITIE

Aan
de Heer Officier van Justitie
te AMSTERDAM.

H. Dijkstra.

Afschrift aan:

Hoofdcommissaris van Politie te Amsterdam.

Inlichtingendienst te Amsterdam. — 4

Mr. S.C. Korteweg, rechtsk. adviseur bij het Directoraat-Generaal
voor de Scheepvaart te 's-Gravenhage.

Inlichtingenofficier der Koninklijke Marine te Amsterdam.

C. v. D.

M. B.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

D.

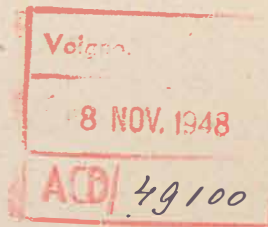
No. 4122-48.

Bijlage: 1.

5 November 1948.



GEHEIM



Hierbij wordt U, om te behouden, toegezonden afschrift van een dezerzijds aan de Heer Districtscommandant der Rijkspolitie, alhier, uitgebracht rapport inzake de N.V. VERKEERSMAATSCHAPPIJ "INTERCONTINENTAL", gevestigd P.C. Hoofstraat 154, alhier.

Aanleiding tot een onderzoek naar deze maatschappij was een bij bovengenoemde Autoriteit naar voren gebrachte suggestie, als zoude deze N.V. zich bezighouden met de voorbereiding van vlucht buitenslands van personen, die in aanmerking zouden komen voor arrestatie bij een wijziging van de huidige politieke constellatie in een Russische bezetting c.q. communistische machts-greep. Anderzijds evenwel werd de bewering geuit, dat hier sprake zou zijn van een zeer links georiënteerde combinatie.

F2.

49100
3 November 1948.

GEHEIM

4122-'48.

N.V. Verkeersmaatschappij
"Intercontinental".

Op 2 Juni 1948 werd te Amsterdam opgericht de N.V. Verkeersmaatschappij "Intercontinental", kantoor gevestigd P.C. Hoofdstraat 154, Amsterdam.

Doel van de N.V. is "het bevorderen van het internationale verkeer tussen de verschillende landen, en zulks in de ruimste zin des woords, doch de N.V. zal geen reisbureau exploiteren."

Het maatschappelijk kapitaal bedraagt F. 100.000,-- , waarvan F. 20.000,-- is geplaatst en volgestort. De aandelen staan op naam, obligaties werden niet uitgegeven.

De N.V. werd opgericht door:

1. Gijsbert Cornelis SNIJDERS, geboren te Amsterdam, 23 Juli 1915, werktuigkundig-electrotechnisch en luchtvaartkundig ingenieur, oud officier K.M.R., wonende Olympiaplein 38-A-I, Amsterdam.
 2. Pieter KLAUI, geboren te 's-Gravenhage, 1 Juli 1909, oud officier K.M.R., wonende Noordeinde 136, 's-Gravenhage.
 3. Dr. Jozeph Franciscus de COCK, geboren te Amsterdam, 15 Januari 1892, psycholoog, wonende Van Merlenstraat 120, 's-Gravenhage.
 4. Ernest Louis baron van HARDENROEK VAN LOCKHORST, geboren te Domburg, 24 September 1900, particulier, wonende Lange Leidsedwarsstraat 71, Amsterdam.
Van het geplaatste kapitaal werd door SNIJDERS F. 3000,-- , door KLAUI F. 5000,-- , door De COCK F. 2000,-- en door HARDENROEK F. 10.000,-- verschaft.
SNIJDERS en KLAUI zijn directeur van de N.V. HARDENROEK is commissaris terwijl ~~af~~aneens als commissaris optreedt:
Mr. Nicolaas de BRUINE PLOOS VAN AMSTEL, geboren te Krimpen aan de Lek, 1 Januari 1893, advocaat, wonende 's-Gravelandseweg 157, Hilversum.
Ofschoon zulks niet uit de stukken blijkt, zou als rechtskundig adviseur optreden: Prof. Mr. G. M. G. H. RUSSEL, advocaat en belastingconsulent, wonende Willemsparkweg 205, Amsterdam, kantoor Leidsegracht 13-15, Amsterdam.
- Medisch adviseur zou zijn: A. J. H. DOKKUM, keel-neus- en oorarts, wonende Cornelis Schuytstraat 60, Amsterdam.
- Gemachtigde zou zijn: J. KRULS, wonende Luikratestraat 14, Scheveningen.



Van de hierboven genoemde personen is hier het volgende bekend: SNIJDERS is lid van het directorium van de Vereniging Volksuniversiteit te Amsterdam; 2e plaatsvervangende voorzitter van de Vereniging tot bevordering van Electro-Technisch Vakonderwijs in Nederland te Amsterdam en onder-voorzitter van de Vereniging "Nederlands Museum voor Natuurwetenschap en Techniek.

De COCK is leider van het psychologisch instituut "Enorga" te 's-Gravenhage. Zijn zoon, Dr. Jos. de COCK is leider van het Amsterdamse filiaal van dit instituut, gevestigd Minervalaan 47, Amsterdam. Beide instituten staan in medische vakkringen slecht aangeschreven en in de loop der jaren kwamen verschillende anonieme klachten binnen betreffende het onbevoegd uitoefenen van de geneeskunst en het onrechtmatig voeren van de doctors-titel. Enig strafrechtelijk gevolg hebben deze klachten evenwel niet gehad.

HARDENBROEK is gelieerd aan G.C.D. baron van HARDENBROEK VAN LOCKHORST, thesaurier van het Civiele Huis van H.M. Koningin Wilhelmina, thans Prinses der Nederlanden.

RUSSEL is penningmeester van de R.K. Ziekenverpleging Onze Lieve Vrouwe-Gasthuis te Amsterdam; gedelegeerd lid van de Nederlandse Centrale Vereniging voor pensioenverzekering van maatschappelijke werkers te Amsterdam en bestuurslid van de Vereniging voor Maatschappelijk werk in het O.L.V. Gasthuis te Amsterdam. Hij is een bekend publicist op belastinggebied en toonde zich hierbij een fel tegenstander van de belastingpolitiek van de huidige minister van Financien, wiens politiek hij zondet meer "onzedelijk" noemt.

Gezien de reputatie van verschillende aan de N.V. verbonden personen, kan het uitgesloten worden geacht dat hier sprake is van een uiterst links gerichte organisatie. Dat de N.V. zich zou bezighouden met het voorbereiden van de vlucht van verschillende personen is niet kunnen blijken. De N.V. heeft een klein kantoor in het hierboven genoemde perceel waar, blijkens aangebrachte naam bordes eveneens gevestigd zijn de N.V. Scheepvaartmaatschappij "Intercontinental" en de "Australasian Commercial Engineers. Beide organisaties komen niet voor in het Handelsregister te Amsterdam en van enige activiteit is, noch van de Verkeersmaatschappij noch van de beide andere maatschappijen, in handelskringen iets kunnen blijken.