

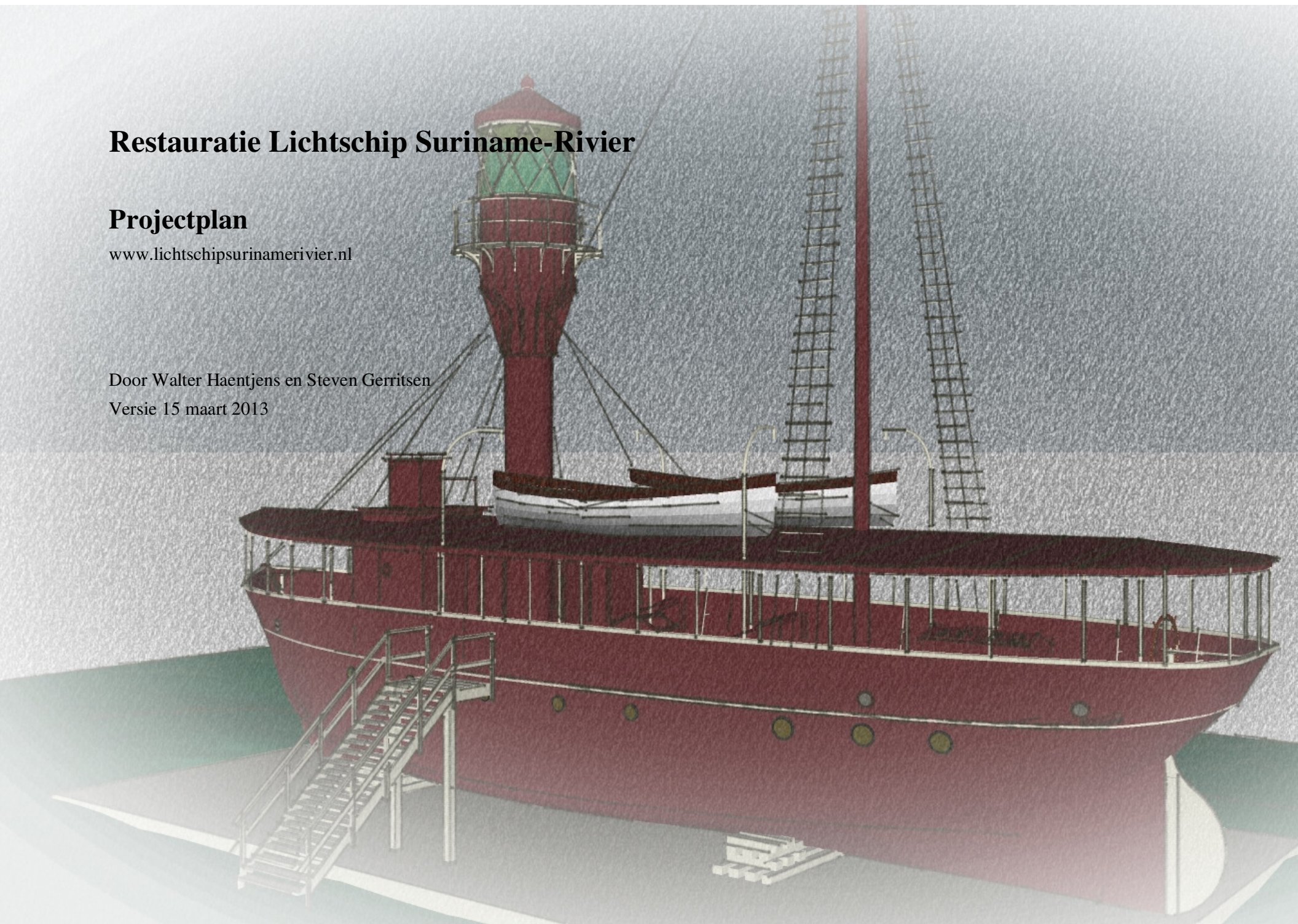
Restauratie Lichtschip Suriname-Rivier

Projectplan

www.lichtschipsurinamerivier.nl

Door Walter Haentjens en Steven Gerritsen

Versie 15 maart 2013



Inhoud:

1 Het project

Korte omschrijving van het project

2 Het Lichtschip:

Bouw/type/geschiedenis/huidige
staat/tekeningen en foto's

3 Historische waarde voor Suriname en Nederland

culturele waardebeoordeling

4 De deelplannen

A Berging en Conservering
B Restauratie
C Dokumentatie en Educatie
D Exploitatie

5 Kostenraming en Financiering

6 Planning

7 Organisatie en betrokkenen

8 Documenten en adressen:

Bijlagen:

-kostenraming d.d.

-Uitwerkingsplan Berging en Conservering
dd feb 2013

-Culturele waardebeoordeling Lichtschip Suriname-
Rivier dd 11 juli 2012 door Rijksdienst voor
Cultureel Erfgoed te Amersfoort.

-Bewijs van inschrijving "Stichting Restauratie
Lichtschip" in Openbaar Stichtingenregister
Paramaribo dd 18 januari 2010

-Akte van oprichting "Stichting Restauratie
Lichtschip"

-Projectinitiatief "Lichtschip Surinamerivier
Anno 1910, een voorbij tijdperk door
W.Haentjens dd 13 maart 2012

-Bestek Stalen Lichtschip Suriname-Rivier 1909

-Kopieën tekeningen Lichtschip Suriname-Rivier.

1 Het project

Het project omvat kortweg “de redding en behoud van het Lichtschip Suriname-Rivier” in Fort Nieuw Amsterdam te Suriname. Dit lichtschip heeft een rijke geschiedenis, is erkend als zowel Nederlands als Surinaams erfgoed en ligt momenteel in verlaten en erbarmelijke staat in een waterpoel binnen Fort Nieuw Amsterdam. Het voor u liggende projectplan beschrijft de organisatie, financiering en aanpak voor het behoud en gebruik van het lichtschip. Dit resulteert in een aantal deelplannen die ieder apart in een eigen projectplan worden uitgewerkt.



Situatie lichtschip in Fort Nieuw Amsterdam

Korte omschrijving van het project:

Het lichtschip Surinamerivier is gebouwd in 1909 bij de werf Conrad in Nederland en in 1911 door J. Wijsmuller, voorzien van tijdelijke masten, overgezeild naar Suriname. De geschiedenis wil dat deze gewaagde overtocht (toentertijd wereldnieuws) aanleiding is geweest voor een hoofdstuk in het boek van Jan de Hartog

“Hollands Glorie”. Een van Nederlands meest bekende boeken.

Na de dienstitijd als lichtschip is het schip eind jaren 60 verplaatst naar de huidige plek in een waterpoel binnen het Fort Nieuw Amsterdam, aan de splitsing van de Commewijne en de Surinamerivier. Het heeft daar nog enige tijd dienstgedaan als pannenkoekenboot en is eind jaren 70 verlaten.

Het schip ligt er als leeg casco maar nog inclusief lichtmast in deplorabele toestand, enigszins weggezakt op de bodem van de poel, langzaam te vergaan. Na een globaal technisch onderzoek is besloten te proberen dit stukje erfgoed te behouden en te ontsluiten. Daarvoor is op initiatief van Walter Haentjens in 2010 een stichting opgericht: de Stichting Behoud Lichtschip Suriname-Rivier, met een bestuur bestaande uit toonaangevende Surinaamse professionals.

In de tussentijd is het openluchtmuseum Fort Nieuw Amsterdam gerestaureerd en worden er plannen ontwikkeld het interessanter te maken voor bezoekers. Er zijn plannen voor een Marondorp, een Indianendorp, een Javaanse kampong ed. Ook wordt er samengewerkt met diverse opleidingen om jongeren de kans te geven hier ervaring op te doen. Bijv. met groenonderhoud, timmeren, metselen, staalwerk etc. Er is onlangs een schoollokaal op het terrein gebouwd.

Het lichtschip kan in deze ontwikkeling een belangrijke rol kunnen spelen. Niet alleen vanwege haar geschiedenis en betekenis maar ook als object van samenkomst en opleiding. Het schip heeft een zonnedeck over de hele lengte en is uitstekend geschikt als plek voor lessen, lezingen ed en biedt een prachtige uitzicht over de rivieren en het fort.

Het plan omvat in eerste instantie het opvullen van de poel en het omhoog brengen van het schip. Door het schip droog te zetten is het makkelijk benaderbaar. Na restauratie van het dek en de overkapping kan het jarenlang dienst doen als restauratieobject voor leerlingen lassen, scheepsbouw, timmeren, onderhoud etc.

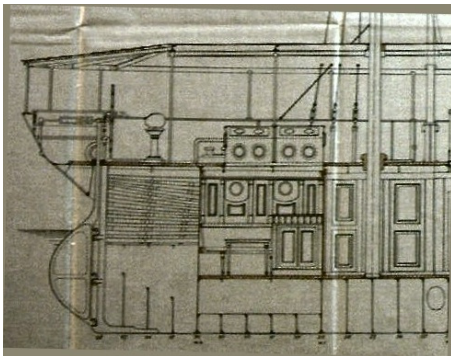
2 Het Lichtschip:

Bouw en inrichting

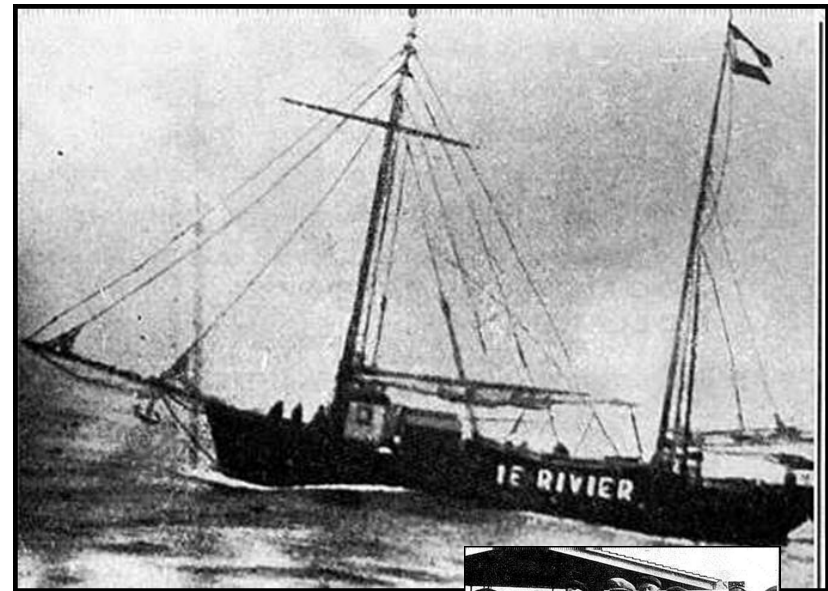
Het bestek voor het geklonken“stalen-lichtschip ‘Suriname-Rivier’ is gedateerd 1909-1910. Het is het tweede stalen lichtschip dat in Nederland is gebouwd en is in 1910 te water gelaten op de werf Conrad te Haarlem, lang 24,85, breed 6,83, holte 3,16, diepgang 2,00 meter en met een waterverplaatsing van 160 ton.

Het schip heeft over de hele lengte een benedendek met van achter naar voren een salon, kapiteinshut, slaapplekken voor loodsen, een kombuis en voorin een ruimte voor een hulpmotor, ankerketting en opslagvaten voor drinkwater. Er zijn 3 waterdichte schotten.

Het heeft een volledig met een zonnedeck overdekt vlak houten dek met daarop enkele koekoeken, een dekkombuis, een bergkast en 2 toiletten. Boven het zonnedeck 2 reddingsboten aan davits. Voorop is een forse ankerlier voor de zware ankers en kettingen. Achterop is een engels stuurwerk (zgn “broodwagen”)



Het schip is voorzien van een forse paalmast (diameter 1 meter) met lichtopstand en omloop (latere lichtschepen kregen een traliemast, waarvan de poten steunden op de boorden van het schip).



De overtocht was wereldnieuws



Geschiedenis

Kapitein Johannes Franciscus Wijsmuller (1876-1923), een uiterst bekwaam zeeman met diploma's Grote Zeilvaart en Grote Stoomvaart, zorgde voor wereldnieuws door de Suriname-Rivier zeilend naar Suriname te brengen. Hij liet de lichttoren demonteren, zette er masten op en koos 27 februari 1911 het ruime sop. Op 6 april en kwam het 'zeilschip' behouden in Paramaribo aan. Daar werd het weer omgebouwd tot lichtschip en buitengaats voor de monding van de Surinamerivier gelegd.

Behalve lichtschip deed het ook dienst als wacht- en overnachtingsplek voor de loodsen die de zeeschepen van en naar Paramaribo moesten brengen. Hiervoor is het schip voorzien van slaapplekken, een wasgelegenheid en een ruime kombuis.

In datzelfde jaar 1911 wordt zeesleepvaart- en bergingsbedrijf NV Bureau Wijsmuller opgericht, thans als Svitser onderdeel van Maersk 'world wide shipping'. Het ontstaan van Rederij Wijsmuller inspireerde Jan de Hartog voor het schrijven van de bekende roman over de zeesleepvaart 'Hollands Glorie'. Ook hierin wordt het transport van een lichtschip onder zeil beschreven. Het Lichtschip Suriname-Rivier doet tot 1968 dienst.



Huidige staat

Na 1978 is het schip niet meer onderhouden. Het is op gegeven moment ongeveer 1 meter gezonken naar de bodem van de poel. In februari 2012 is er een opname uitgevoerd van de technische staat boven de waterlijn. Het rapport is bij de plan gevoegd (zie bijlage). Het schip is in slechte tot zeer slechte staat. Al het staalwerk is aangetast. De romp vertoont grote gaten op de water- en deklijn. Het interieur benedende is op de waterdichte schotten na volledig verwijderd. Het teakhouten dek is verrot. Het golfplatendak slecht. De omloop van de lichttoren is gedeeltelijk ingestort. Het glas van het licht is kapot.

Wat is er dan nog wel?

Het schip zelf. De vormen zijn nog intact. De lichttoren staat nog fier overeind. Het engels stuurwerk is er nog, de zware ankerlier (weliswaar flink aangetast),

Het schip en de wezenlijke onderdelen zijn nog aanwezig.

3 Historische waarde voor Suriname en Nederland

Het lichtschip is van groot cultureel belang voor zowel Suriname als Nederland. Drs. H.Kok, senior onderzoeker van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed van het Ministerie van OCW omschrijft het als volgt:

Voor de Nederlandse Vuurtoren Vereniging en de Stichting Restauratie Lichtschip Suriname Rivier heeft Walter Haentjens een culturele waardebeoordeling geschreven van het lichtschip. Deze waardebeoordeling is opgenomen in de projectbeschrijving 'Lichtschip Suriname-Rivier Anno 1910. Een voorbij tijdperk', welke als bijlage bij dit projectplan is gevoegd.

Voor de waardebeoordeling is gebruik gemaakt van de methodiek die beschreven staat in Erfgoed dat beweegt uitgegeven door Stokerkade in opdracht van het Instituut Collectie Nederland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (In 2011 samengevoegd tot de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed). In deze publicatie is 'Het Waardestellend kader voor Mobiel Erfgoed' opgenomen, dat door ICN en RACM is ontwikkeld, in overleg met de stichting Mobiele Collectie Nederland.

De culturele waarde van de Suriname Rivier is conform het kader beoordeeld en beschreven aan de hand van de primaire en vergelijkende criteria. Dit levert een goed beeld op van de betekenis van het lichtschip voor het Nederlandse en het Surinaamse culturele erfgoed.

Uit de waardebeoordeling blijkt de grote betekenis van de het Lichtschip voor de immigratie- en scheepvaartgeschiedenis van Suriname én voor de maritieme geschiedenis van Nederland. Het object heeft een belangrijke cultuurhistorische waarde voor zowel Suriname als Nederland, heeft een rijke symbolische betekenis die

voor een breed publiek relevant en aantrekkelijk is, en is een voor de ouderdom van het object in een uitzonderlijk goede materiële staat behouden gebleven. In al deze opzichten verdient het schip om behouden te worden en een centrale functie te krijgen in de presentatie van Surinaams en Nederlands erfgoed in Fort Nieuw Amsterdam.

Het lichtschip is een uitzonderlijk voorbeeld van gemeenschappelijk cultureel erfgoed. Het staat enerzijds symbool voor de geschiedenis van Suriname die in belangrijke mate is bepaald door transport en migratie over zee. Het lichtschip vormde het baken dat de toegang tot Suriname markeerde, maar ook het laatste punt dat bij vertrek werd gepasseerd. In die functie heeft het ook van 1910 tot 1968, toen het lichtschip buiten gebruik werd gesteld, een historische, en ook symbolische plaats gehad in de relatie van Suriname met Nederland en met de rest van de wereld.

Het lichtschip heeft een speciale betekenis in de maritieme geschiedenis van Nederland en, daarmee samenhangend, een speciale rol in de beeldvorming van de Nederlandse identiteit. Het schip en vooral kapitein Jan Wijsmuller stonden model voor de roman Hollands Glorie van Jan de Hartog. Deze roman is voor een belangrijk deel gebaseerd op de spectaculaire reis die Jan Wijsmuller maakte met het lichtschip om het in 1911 van Nederland naar Suriname te brengen. In de roman heet het lichtschip Cap Breton en gaat de tocht in 33 dagen van St. Johns in Canada naar Esbjerg in Denemarken. In dat jaar werd ook het wereldvermaarde zeesleepvaartbedrijf Bureau Wijsmuller opgericht. Wijsmuller bracht het lichtschip naar Suriname door de lichttoren te demonteren en masten aan te laten brengen om met het schip in 35 dagen de Atlantische oceaan zeilend over te steken.

Het verhaal is nog steeds actueel voor een groot publiek, zoals opgemerkt kan worden uit het gegeven dat de AVRO de televisieserie gebaseerd op de roman, uitgezonden in 1977, vorig jaar opnieuw uitzond.

Het is zonder meer een bijzonder gegeven dat het schip er nog is, zeker in deze vorm.

De Suriname Rivier heeft tot 1968 dienst gedaan en is daarna uiteindelijk bij Fort Nieuw Amsterdam terecht gekomen. Het lichtschip is ouder dan enig overblijfsel van lichtschepen dat zich in Nederlands bezit bevindt. Langs de Nederlandse kust hebben vergelijkbare lichtschepen dienst gedaan bij de bebakening van scheepvaartroutes. Voor zover deze of delen daarvan behouden zijn gebleven, zijn ze van een veel later bouwjaar dan de Suriname Rivier.

De Suriname Rivier maakt deel uit van de eerste generatie die als stalen lichtschip werd ontworpen en gebouwd. De Noord Hinder is daarvan de eerste, de Suriname Rivier in 1910 de tweede. Zelfs in z'n algemeenheid binnen het maritiem erfgoed is de ouderdom van de Suriname Rivier opmerkelijk.

In de context van het Fort Nieuw Amsterdam, dat een openluchtmuseumfunctie heeft, kan het lichtschip uitstekend toegankelijk gemaakt worden voor een groter publiek. Het heeft in alle opzichten de potentie daar uit te groeien tot een icoon van de geschiedenis en cultuur van Suriname. Het lichtschip kan door een goede restauratie en een goed uitgewerkte presentatie beeldbepalend worden voor het museum.

De projectorganisatie heeft uitgesproken een commissie van advies te zullen instellen, die bij complexe vraagstukken rond de restauratie en de culturele waarde van de Suriname Rivier geraadpleegd kan

worden. De commissie heeft de verantwoordelijkheid de hoge kwaliteit van de restauratie te bewaken en krijgt daarom een grote zeggenschap in de eindbeslissingen die over de restauratie worden genomen. De constructie is vergelijkbaar met de restauratie van de driemast topzeil schoener Oosterschelde destijds.

Het verdient aanbeveling dat de waardebepaling door een deskundig en professioneel onderzoeker en schrijver wordt uitgewerkt tot een voor een breed publiek toegankelijk verhaal. Vergelijkbare voorbeelden zijn het boek dat Frits Loomeijer over de Oosterschelde schreef, of Henk Dessens publicatie over de Alida. Een dergelijke studie is voor de ontwikkeling van de culturele waarde en publieksfunctie van het object van groot belang.

Tot zover de Culturele Waardebepaling. De genoemde punten, zoals de commissie van advies en een verdere dokumentatie en onderzoek naar de geschiedenis en betekenis van het lichtschip in heden en verleden.



Het gedeeltelijk gerestaureerde lichtschip.

4 Het projectplan

De restauratie en het gebruik van het lichtschip is uitgewerkt in 4 deelplannen, te weten:

- A Berging en Conservering
- B Restauratie
- C Dokumentatie en Educatie
- D Exploitatie

Ieder deelplan zal samen met de voor dat deel betrokken professionals in een eigen projectplan worden uitgewerkt.

A: Berging en Conservering van het schip:

Doel: benaderbaar maken schip, tegengaan verdere achteruitgang en bruikbaar maken dek ter voorbereiding van de andere deelplannen.

Het schip ligt op de bodem van een toentertijd waarschijnlijk speciaal ervoor gegraven poel binnen de omwalling van het fort. Het is nu niet of moeilijk en alleen via het water benaderbaar. Er kan nu zeker niet aan gewerkt worden. Door de getijdenwerking en droge en natte jaargetijden wisselt de waterstand rondom het schip van 1 tot 2 meter diepte.

Het deelplan berging omvat het een omhoogbrengen van het schip en het dichtgooien van de poel. Het schip komt op een enigszins verharde ondergrond vrij en droog te staan in enkele jukken, als “een schip op de werf”.

Hierdoor is het schip rondom goed bereikbaar. Met een trap kan het dek betreden worden wat dan door de verhoging een mooi uitzicht geeft op de monding van de rivieren en het fort.

Vervolgens kan het schip nauwkeurig onderzocht en in een conserverende (grond-)verf gezet om verdere achteruitgang tegen te gaan.

Door tevens het houten dek met zonnedeck te vernieuwen is de basis gelegd voor een verder gebruik en restauratie.

B Restauratie

Doel: Het als leerproject in de loop van de jaren restaureren van het schip naar de originele staat als lichtschip.

Door de berging is het verval gestopt en kan er op een rustig en met andere activiteiten in het openluchtmuseum gecoördineerd tempo gewerkt worden aan de restauratie van het schip.

Een adviescommissie met kennis van restauratie en erfgoed kan het werk sturen en begeleiden.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden zou zo veel mogelijk gebruik gemaakt kunnen worden van de opleidingen en scholingsprojecten in Suriname.

Het deelplan omvat:

Het maken van een samenwerkingsplan met het Fort Nieuw Amsterdam

Het instellen van een restauratieadviescommissie.

Het onderzoeken en vastleggen van de wijze van bouw, materiaalgebruik en detaillering van het lichtschip (basis voor restauratie).

Het maken van een restauratieplan.

Het organiseren van een uitvoeringsplan samen met uitvoerende organisaties (opleidingen ed)

C Documentatie en educatie

Doel: vastleggen en onderzoek geschiedenis schip en relatie met Suriname in breedste zin, openbaar maken van deze stukken dmv een publicatie, educatie en presentatie.

Het ontstaan en de geschiedenis biedt aanleiding om een uitgebreide documentatie aan te leggen over o.a.:

- het lichtschip zelf met haar geschiedenis
- lichtschepen in Suriname en de huidige plaatsbepaling van schepen
- de haven van Paramaribo
- de functie van en het gebruik van schepen op de rivieren in Suriname
- de scheepvaart en scheepsbouw in Suriname in heden en verleden

Deze documentatie kan worden verzameld in een terug te brengen ruimte in het benedendek van het schip (bibliotheek-leeskamer) als bron van kennis en kennisdeling.

Er kunnen tentoonstellingen worden georganiseerd over de onderwerpen in een ruimte op het benedendek.

Het zonnedek biedt plaats aan lezingen en lessen over deze onderwerpen.

Buiten op of naast het schip kan een presentatiepaneel worden geplaatst met gegevens over het schip en haar functie, een en ander in nauwe samenwerking met en aansluitend op de andere activiteiten in en om het openluchtmuseum.

Daarnaast kan gewerkt worden aan een publicatie in de vorm van een boek over het lichtschip.

Het deelplan documentatie en educatie omvat:

- aanstellen van een archivaris/ beheerder/ organisator voor de bibliotheek, tentoonstellingen en lezingen,
- verzamelen en documenteren/vastleggen van de documentatiegegevens
- het schrijven van een historisch verantwoorde publicatie over het lichtschip,
- organiseren van lezingen/ tentoonstellingen over de onderwerpen.
- contact leggen en onderhouden met de educatieve instellingen,

- inrichten en plaatsen documentatiebord
- vernieuwen van (een gedeelte van-) het benedendek.
- rondleidingen

D Exploitatie:

Door het omhoog brengen van het schip en de positie nabij de splitsing van de Surinamerivier en de Commewijne kan een uitzichtpunt ontstaan waar voldoende publiek komt voor het exploiteren van een terras met (licht alcoholische) dranken en lichte maaltijden. Hierdoor kan budget gegenereerd worden voor het openluchtmuseum maar ook voor de restauratie en scholingsprojecten van het schip.

De exploitatie omvat:

- opzetten van een exploitatieplan
- aanstellen van een exploitant
- inrichten van een keuken in de voormalige kombuis op het dek
- terugbrengen toiletten op het dek
- aanbrengen voorzieningen als water, electra en gas



5 Kostenraming en Financiering

Als bijlage is een globale kostenraming opgenomen.
Voor het bepalen van de aanpak en het samenstellen van de kostenraming zijn diverse professionele partijen geraadpleegd waaronder:

- Casper Helldörfer van las- en scheepsbouwbedrijf Helldörfer te Arnhem,
- Annelinde Gerritsen, scheepsbouwkundig ingenieur bij AGMaritiem,
- Scheepswerf SDSM te Paramaribo,
- Olivier van Noort
- hr. Alberga, directeur openluchtmuseum Fort Nieuw Amsterdam

Het project kent een aantal onzekere factoren die de kosten kunnen beïnvloeden, onder meer:

- de lange duur en de prijsontwikkeling in de toekomst,
- de huidige staat van het schip. (In april 2013 zal geprobeerd worden een gedeelte van de poel leeg te pompen om een beter zicht te krijgen van de toestand van het schip “onder de waterlijn”.)

0 Kosten projectopzet en organisatie:

Onder de voorbereidingskosten vallen:

- aanloopkosten (plegen onderzoek, instellen en inrichten website, voorbereiden oprichten stichting, uitwerken initiatief middels plan van aanpak, voorbereiding en zorgen voor erkenning schip als cultureel monument, enz.)
- maken projectplan en kostenramingen
- technische opname en verslagleggen huidige toestand schip ter plekke (incl leegpompen)

Eenmalige kosten:	0,- euro
Terugkomende kosten:	0,- euro per jaar over 5 jaar
Totaal Kosten:	0,- euro

A Kosten Berging en Conservering

De kosten betrokken bij de berging omvatten:

- algemene kosten (projectleiding)
- het veilig en toegankelijk maken van het schip (voorwaarde voor werken aan schip)
- het omhoog brengen
- verzorgen van een stabiele, permanente opstelling
- het toegankelijk maken (trap, balustrades en bordes)
- het vernieuwen van houten dek en zonnedeck
- het conserveren

Eenmalige kosten:	0,- euro
Terugkomende kosten:	0,- euro per jaar over 5 jaar
Totaal Kosten:	0,- euro

B Kosten Restauratie

Grondslag van een kostenraming zou een uitgewerkt restauratieplan moeten zijn. Hierin is ook duidelijk over welke termijn zich de kosten uitspreiden.

Het is ook mogelijk om de restauratie en het restauratietempo af te laten hangen van de beschikbare gelden en mogelijkheden (opleidingen, aantallen leerlingen ed)

Te adviseren is per jaar een plan te maken afgestemd op de uitvoeringsmogelijkheden. Hier dan een kostenraming bij te voegen en een financieringsplan.

Eenmalige kosten:	0,- euro
Terugkomende kosten:	0,- euro per jaar over 5 jaar
Totaal Kosten:	0,- euro

C Kosten Dokumentatie en Educatie

De kosten in verband met Dokumentatie en Educatie zkomen voort uit:

- aanstellen van een archivaris/ beheerder/ organisator voor de bibliotheek, tentoonstellingen en lezingen,
- onkosten ivm verzamelen en documenteren/vastleggen van de documentatiegegevens
- onkosten ivm het organiseren van lezingen en tentoonstellingen
- kosten ivm het inrichten van tentoonstellingen
- het inrichten en plaatsen van een documentatiebord
- het inrichten van de bibliotheek in het benedendek (na gereed komen benedendek)

Eenmalige kosten:	0,- euro
Terugkomende kosten:	0,- euro per jaar over 5 jaar
Totaal Kosten:	0,- euro

D Kosten Exploitatie en ontsluiting

Hier is onderscheid te maken in kosten om exploitatie mogelijk te maken en de kosten van de exploitatie zelf.

Wat betreft het mogelijk maken van de exploitatie:

- kosten inrichten van een keuken in de voormalige kombuis op het dek

- kosten terugbrengen toiletten op het dek
 - kosten aanbrengen voorzieningen als water, elektra en gas
- De kosten van de exploitatie zelf en het maken van een exploitatieplan kunnen in handen gelegd van de exploitant. Mogelijk kan het Fort het schip verhuren en is een bedrag af te spreken van de huur wat ten behoeve van de restauratie van het schip wordt aangewend.

Eenmalige kosten:	0,- euro
Terugkomende kosten:	0,- euro per jaar over 5 jaar
Totaal Kosten:	0,- euro

Financiering:

Behalve mogelijke inkomsten van de exploitatie dient het hele project gefinancierd te worden met giften en subsidies. Door de restauratie over minimaal 5 jaar uit te smeren en veelal te werken met leerlingen en/of binnen opleidingen kan een aanzienlijke kostenbesparing worden gerealiseerd. Daarnaast kan gekeken worden naar inzet van materieel van bedrijven uit de omgeving. De lange duur van het project maakt deelfinanciering dmv jaarlijkse bijdragen mogelijk.

Financieringsbronnen zijn o.a.:

- openluchtmuseum Fort Nieuw Amsterdam
- Ondernemers en betrokkenen in Paramaribo
- ondernemers en betrokkenen in Nederland
-
-
-
-
-

6 Tijdsplan gehele project

- april 2013: -nader onderzoek technische staat van het schip
 -overleg met de directie van het openluchtmuseum Fort Nieuw Amsterdam
 -onderzoek naar mogelijkheden SDSM en andere bedrijven in Suriname
 -aanvragen subsidies deel Berging/Behoud en algemeen projectsecretaris
- najaar 2013: -aanstellen algemeen projectsecretaris
 -maken uitvoeringsplan deel A berging schip
 -instellen raad van advies
 -onderzoek opbouw en detaillering schip,
- winter 13/14: -maken uitvoeringsplan deelprojecten B, C en D: Restauratie, Documentatie en Exploitatie
- voorjaar 2014:-uitvoering deelproject A Berging en Behoud.
 -maken uitvoeringsplan deelproject B Restauratie
 -aanvragen eerste subsidies deelprojecten B, C en D
- najaar 2014: -evaluatie deelproject A Berging en Behoud
- 2015/2020: -uitvoering deelprojecten B, C en D Restauratie, Documentatie en Exploitatie

7 Organisatie geheel en per onderdeel

Opdrachtgever en eindverantwoordelijke:

De Stichting Restauratie Lichtschip Suriname-Rivier treedt op als opdrachtgever voor het project.

De Stichting “Rotary Restauratie 100 jaar Lichtschip Suriname-Rivier”, afgekort “Stichting Restauratie Lichtschip” (SRL) is op 11 november 2009 opgericht en heeft als bestuur:

Voorzitter: B.A.Halfhide, advocaat,

Penningmeester: R.Dwarkasing, directeur Varossieau-Paints

Secretaris: H.A.Tjin Liep Shie, commissaris van politie,

De bestuur stelt een project-secretaris en -penningmeester aan (PS). De project-secretaris/penningmeester brengt halfjaarlijks verslag uit van de verrichte werkzaamheden en de besteedde gelden. E.e.a. ten behoeve van het bestuur, subsidieverleners en andere officiële betrokken partijen.

De Stichting stelt een onafhankelijke kascommissie samen die jaarlijks verslag uitbrengt aan het bestuur en geldverstrekkers.

De Algemeen Projectleider (AP):

Het bestuur stelt een Algemeen Projectleider aan (projecttrekker en projectcoördinator). Deze is verantwoordelijk voor het opstellen van de deelplannen en regisseren van de voorbereidingen om te komen tot uitvoering van de deelplannen. De Algemeen Projectleider legt de deelplannen ter goedkeuring voor aan het bestuur.

De Algemeen Projectleider is verantwoordelijk voor de uitvoering en voortgang van het project binnen de gestelde tijds kaders en financieel budget.

De Algemeen Projectleider zorgt voor de verslaglegging naar het bestuur, de geldschieters en de deelnemende partijen.

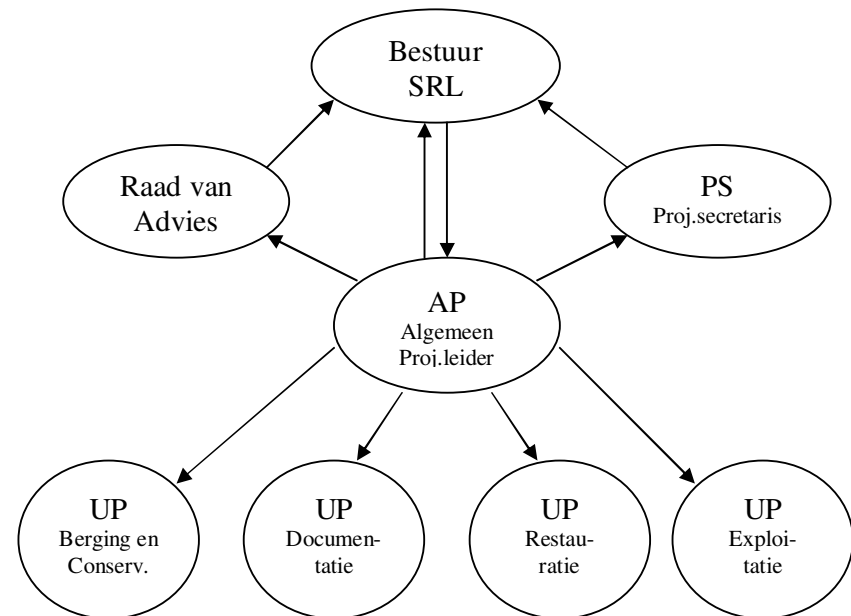
De Uitvoerend Projectleider per deelproject (UP):

Het bestuur stelt per deelproject een deskundig Uitvoerend Projectleider aan die verantwoordelijk is voor uitvoering van het deelproject binnen de gestelde kaders en financieel budget. De Uitvoerend Projectleider legt verantwoording af aan de Algemeen projectleider.

Raad van advies:

Het bestuur stelt een raad van advies in en maakt afspraken met de raad om te komen tot een historisch verantwoord plan incl. het monitoren van de uitvoering.

Relatieschema:





www.lichtschipsurinamerivier.nl

Enkhuizen/Arnhem Februari 2013