

**IN VEILIGE HAVEN
TWINTIG JAAR N.V. HAVENBEHEER
1971 - 1991**

EEN GEDENKBOEK



**Dr. JULES SEDNEY
Drs. JACK MENKE
JERRY EGGER M. A.**

INLEIDING

Op 11 november 1991 bestaat de N.V. Havenbeheer Suriname twintig jaar. Om dit feit te gedenken, wordt dit gedenkboek uitgegeven.

Aan de officiële oprichting zijn enkele gebeurtenissen voorafgegaan, te weten:

- 5 juli 1960: overeenkomst tussen het Rijksdeel Suriname en de Suriname Aluminum Company inzake overdracht van een perceelland groot 123500m².
Ondertekenaars waren: Uriah Morpurgo voor het Rijks deel Suriname en Hillerich Meyer voor Suralco.
- 10 april 1964: Financieringsovereenkomst tussen Suriname en het Europees Ontwikkelings Fonds (E.O.F.). Schenking van Sf11.000.000,—
- 25 september 1968: Financieringsovereenkomst tussen Suriname, de Europese Economische Gemeenschap (EEG) en de Europese Investeringsbank (EIB) in hoedanigheid van lasthebber van de EEG.
Ondertekenaars waren: Johan Adolf Pengel voor Suriname; Henri Rochereau voor de EEG en Ulrich Meyer-Cording voor de Europese Investeringsbank. Lening van Sf 3.500.000,—.

Bij Landsverordening van 9 juli 1971 (G.B. 1971 No. 118) werd machtiging verleend aan de ministers Goossen van Openbare Werken en Verkeer en Radhakishun van Financiën om een naamloze vennootschap op te richten, welke tot doel zou hebben het beheer van havens in Suriname.

Bij Resolutie van 20 augustus 1971 nummer 9112 werd door de Gouverneur van Suriname, als vertegenwoordiger van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, de "Verklaring van Geen Bezwaar", ex artikel 38 van het Surinaams Wetboek van Koophandel, afgegeven.

Op 11 november daaraanvolgend vond de officiële oprichting van de Vennootschap plaats, ten overstaan van meester Frederik Rampersad Manichand, notaris in Suriname. Het maatschappelijk kapitaal bedroeg bij de oprichting (en nog steeds) sf 30.000.000 (dertig miljoen gulden), verdeeld in 600(zeshonderd) aandelen van Sf 50.000 (vijftig duizend gulden), waarvan bij de oprichting 451 geplaatst en volgestort, wel als volgt:

- het Rijksdeel Suriname voor 450 (vierhonderd vijftig) aandelen
- de Stichting Planbureau Suriname voor 1 (één) aandeel.

Namens het Rijksdeel Suriname traden op:

de minister van Openbare Werken en Verkeer ingenieur Rudy Herman Goossen en de minister van Financiën Harry Sharuh Radhakishun
en namens de Stichting Planbureau Suriname
ingenieur Willem Johannes Sniijders in zijn hoedanigheid van directeur van genoemde Stichting.

Het aandeel van het Planbureau werd in latere jaren teruggegeven aan de N.V..

De volstorting van de aandelen door het Rijksdeel Suriname ten bedrage van Sf 22.500,00 geschiedde door inbreng van een perceelland groot ongeveer 54 ha in erfpacht voor vijf en zeventig jaren, alsmede overdracht in volle en vrije eigendom van het op genoemd perceel aanwezige havenproject, ondermeer omvattende de telefooncentrale, het kantoor van de Centrale Administratie, het kantinegebouw, de fietsenbergplaatsen, de steiger en alle daarbij behorende werken en wegen. Hiermede was de N.V. Havenbeheer een feit.

De overschrijving van het erfpachtsrecht in de daartoe bestemde registers van het hypotheekkantoor vond plaats op 22 november 1971. Hypotheekbewaarder was de heer E.E. Goedhoop.

HISTORISCH OVERZICHT VAN DE N.V. HAVENBEHEER

Voorgeschiedenis

Havens hebben in de loop der geschiedenis een belangrijke rol gespeeld in het verspreiden van de verschillende culturen. Naarmate de mensheid in staat was betere vaartuigen te bouwen, trokken steeds meer mensen van plaats tot plaats, maar vooral van havensteden tot havensteden en zo ontstonden allerlei handelsroutes. Vandaar ook dat havens altijd een centrale rol hebben gespeeld in de economie van een land. In- en uitvoer werden mogelijk gemaakt, vele mensen vonden werk en de industriële bedrijvigheid kreeg een grote stimulans. Bij het 20-jarig bestaan van de N.V. Havenbeheer, de coördinerende instantie belast met de exploitatie van het havengebeuren in Suriname, zijn er dan ook genoeg redenen om bij dit jubileum stil te gaan en een overzicht te geven over het ontstaan en de ontwikkeling van deze instantie.

De vraag kan gesteld worden waarom er begonnen werd met de bouw van een nieuwe haven in de 60-er jaren. De haven aan de Waterkant had enkele eeuwen lang goed gefunctioneerd. De voorouders van de meeste Surinamers zagen dit deel van de stad als eerste. Ze liepen meestal langs de Waterkant als vrije of gebonden arbeiders op weg naar hun bestemming; in vele gevallen de plantages. In het Waaggebouw - de naam zegt het al - werden de producten voor de export gewogen en zo waren er meerdere faciliteiten die al heel lang goede diensten hadden bewezen aan alle sectoren van de economie. Het probleem was echter dat, vooral na de Tweede Wereldoorlog, de economische activiteiten steeds meer toenamen. De planmatige aanpak van de economie leidde ertoe dat de haven meer in- en uitvoer te verwerken kreeg. Bovendien werden de eisen die aan de havenfaciliteiten werden gesteld, hoger.

De Waterkant voldeed niet meer aan de gewijzigde verlangens van de gebruikers. Uitbreidingsmogelijkheden bij dit deel van de stad waren ook heel beperkt en de verkeersdrukte langs de Waterkant nam sterk toe. Wat ook een zekere belemmering vormde, was het feit dat de beste havenfaciliteiten toebehoorden aan de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (KNSM). Zo kwamen opeenvolgende regeringen vanaf het begin van de 60-er jaren tot het besluit om elders een eigen complex te bouwen dat nu wel onder beheer zou staan van de Surinaamse overheid.

De basis voor de huidige N.V. Havenbeheer werd gelegd op 5 juni 1960 toen de overheid weer rechten kreeg op een stuk grond van 123.500m² aan de linkeroever van de Surinamerivier. De SURALCO had deze grond in januari 1958 opgekocht. Om een havencomplex langs dit deel van de Surinamerivier aan te leggen, moest de staat vrije beschikking kunnen hebben over deze ruimte, vandaar de onderhandelingen met SURALCO.

Het is ook interessant om na te gaan wat de voorwaarden zijn geweest waaronder de SURALCO bereid was de rechten op dit stukje grond af te staan. Zo staat in artikel 5 van de overeenkomst met de staat Suriname dat de ALCOA Steamship Company, zolang de Suralco haar bedrijf in Suriname heeft, over het noordelijk gedeelte van de havens zal mogen beschikken voor het aanleggen van haar schepen. SURALCO hoefde ook gedurende 20 jaar geen huur te betalen voor een goederenloods met een aaneengesloten vloeroppervlakte van 1000m².

Het contract werd getekend door de toenmalige SURALCO-directeur Ir. H. Meyer en de heer U. Mor-

purgo, directeur van het Ministerie van Opbouw.

Nu het terrein terug was in de boezem van het domein, moest financiering worden gezocht om daadwerkelijk te beginnen met de bouw van het havencomplex. De bouw zou worden uitgesmeerd over een aantal jaren, aangezien de middelen er niet waren om in een keer alles af te maken.

Een financieringsovereenkomst tussen de Surinaamse regering en het Europese Ontwikkelingsfonds was de eerste stap om daadwerkelijk te beginnen met bouwactiviteiten. De steiger, het centrale havenkantoor en het wegennet bij dit complex, konden door een gift van het Fonds worden afgerond. De overeenkomst werd op 10 april 1964 getekend en op 1 februari 1965 vond de aanbesteding plaats. Het bleek een forse gift te zijn van ongeveer 11 miljoen Surinaamse guldens. Zo kon nu ook worden begonnen met de daadwerkelijke bouw van een nieuwe haven.

De bouw van deze faciliteiten betekende nog niet dat Suriname al een volwaardige nieuwe haven had. Ook andere gebouwen dienden te worden opgezet. Hiervoor waren forse bedragen nodig die niet zonder meer door het land zelf konden worden opgebracht. Vandaar dat weer in het buitenland naar financiering moest worden gezocht. De Europese Investeringsbank, de lasthebber van de Europese Economische Gemeenschap (E.E.G.) was bereid een financieringsovereenkomst te sluiten met het Rijksdeel Suriname voor een bedrag van Sf 3.500.000. Bij de gift van 11 miljoen in 1964 had het fonds van de E.E.G. naar voren gebracht dat de inkomsten gegenereerd door de Haven zodanig moesten zijn dat een deel van de totale kosten hieruit zouden kunnen worden verkregen. Dit is dan ook de reden waarom het contract gesloten op 25 september 1968 een lening werd en geen gift. De toenmalige Minister-President tevens Minister van Financiën, Johan Adolf Pengel, tekende voor Suriname en hiermee werd het mogelijk om het havenproject verder uit te werken. Het Duitse Ingenieursbureau Kiemaum Beratungen GmbH had de technische, financiële en organisatorische aspecten voor het nieuwe havenplan beoordeeld en op grond van hun rapport sloten de Europese Investeringsbank en Suriname deze leningsovereenkomst.



Een deel van de oude steiger aan de Waterkant.

Het aflossingschema van deze lening werd als bijlage gehecht aan de financieringsovereenkomst en zag er als volgt uit.

Aflossingstermijnen	Aflossingsbedragen in % van lening
1. 31 mei 1975	3.00
2. 30 november 1975	3.04
3. 31 mei 1976	3.08
4. 30 november 1976	3.12
5. 31 mei 1977	3.16
6. 30 november 1977	3.20
7. 31 mei 1978	3.24
8. 30 november 1978	3.28
9. 31 mei 1979	3.32
10. 30 november 1979	3.36
11. 31 mei 1980	3.40
12. 30 november 1980	3.44
13. 31 mei 1981	3.49
14. 30 november 1981	3.53
15. 31 mei 1982	3.58
16. 30 november 1982	3.62
17. 31 mei 1983	3.67
18. 30 november 1983	3.71
19. 31 mei 1984	3.76
20. 30 november 1984	3.80
21. 31 mei 1985	3.85
22. 30 november 1985	3.90
23. 31 mei 1986	3.95
24. 30 november 1986	4.00
25. 31 mei 1987	4.05
26. 30 november 1987	4.10
27. 31 mei 1988	4.15
28. 30 november 1988	4.20
Totaal	100.00%

Uit het aflossingschema blijkt dat de voorwaarden heel soepel waren. Voor Suriname was deze lening dus wel gunstig.

Door de lening kon de verdere uitbouw van het havenplan van de grond komen. In de nieuwe haven werd de lengte van de steiger 520 meter, terwijl de oude KNSM- steiger en de algemene steiger aan de Waterkant samen 372 meter waren. Dit alleen betekende al een uitbreiding. De regering kon door de middelen verkregen uit de lening van het Fonds nu ook 3 transitloodsen bouwen, waarbij in een van de loodsen een étage moest worden gebouwd voor de accommodatie van passagiers en voor het

onderbrengen van een cantine. Daarnaast werden er 3 douanedepots gebouwd en andere faciliteiten, zoals water en electriciteitsvoorzieningen, telefoons en brandbeveiliging. De specificatie van al deze kosten zag er als volgt uit:

Gebouwen	Bedragen
3 transitoloodsen	Sf 1130.000
3 douaneloodsen	Sf 1590.000
Passagiersafdeling en cantine	Sf 400.000
Installaties en andere zaken	Sf 380.000
Totaal	Sf 3500.000

Het bedrag van Sf 3.500.000 werd verkregen tegen de soepele voorwaarden, zoals eerder vermeld. Uiteindelijk werd ook nog een 4de transitoloods gebouwd, omdat al spoedig bleek dat de ruimte aan de krappe kant zou zijn.

Reeds vanaf het eerste begin was de regering ervan uitgegaan dat er een zelfstandige beheerssituatie moest komen voor het nieuwe havencomplex.

Het was ook de wens van het Europese Ontwikkelingsfonds dat er een zelfstandige instantie zou komen, die met het beheer van al de faciliteiten zou worden belast en de financiële afhandeling van de lening zou kunnen regelen. Dus al vanaf 1968 was het duidelijk dat er een civielrechtelijke instantie zou worden ingesteld, die belast zou worden met de exploitatie van het nieuwe havencomplex. Tussen 1968 en 1971 werd het beheer van de gedeeltelijk afgebouwde haven toevertrouwd aan de dienst Haven- en Loodswezen. Het valt te begrijpen dat er over een nog niet geheel afgerond project geen zelfstandig lichaam in het leven kon worden geroepen. De haven functioneerde toen al, hoewel



De loods en aan de waterkant; nu gebruikt voor de markt.

niet erg winstgevend. Uit het eerste accountantsrapport van de N.V. Havenbeheer opgemaakt door het Accountantskantoor Moret, Limperg-Goede en Co. de dato 22 augustus 1972, blijkt dat in de periode tussen 1968 en 1971 een nadelig bedrijfsresultaat is geboekt van Sf 11.800, hoewel het accountantskantoor duidelijk stelde dat vanwege onvolkomenheden in de administratie niet kon worden vastgesteld of dat wel het juiste bedrag was.

Discussies in de Staten van Suriname

In de loop van 1971 kwamen de bouwactiviteiten op het nieuwe havencomplex in de afrondende fase. Er moest toen een definitieve beslissing worden genomen over de bestuursstructuur en over de rechtsvorm. In de toenmalige Staten van Suriname zijn er uitgebreide discussies geweest over verschillende aspecten van deze materie. Er waren vragen over de rechtsvorm: waarom een naamloze vennootschap en geen havenautoriteit; over de bestemming die zou worden gegeven aan de vrijgekomen faciliteiten aan de Waterkant; waarom overdracht van de grond in erfpacht, in plaats van eigendom; waarom een andere procedure was gevolgd bij de waardebepaling van de grond dan enkele maanden geleden bij de oprichting van het bacovenbedrijf Surland. Er waren ook leden in de Commissie van Rapporteurs die vonden dat de staat alle aandelen moest bezitten, waardoor de volle winst van de N.V. kon terugvloeien in staatskas. Uit al deze vragen bleek dat de leden zich grondig hadden verdiept in het onderwerp.

Een andere vraag was of de commerciële opzet niet in strijd zou zijn met de beleidstaken.

De openbare behandeling van het wetsontwerp vond plaats op 14 juni 1971. Het lid Hans Prade kwam bij die gelegenheid terug op enkele zaken, die ook al gesigna leerd waren door de Commissie van Rapporteurs, zoals onder andere de keuze van de rechtsvorm. In de Memorie van Antwoord van 22 maart 1971 naar aanleiding van het Voorlopig Verslag had de regering al geantwoord, dat deze rechtsvorm was gekozen omdat dit een van de voorwaarden was voor de lening van het Europees Ontwikkelings Fonds. De Ministers Goossen van Openbare Werken en Verkeer, Radhakishun van Financiën en Adhin van Justitie en Politie, die het wetsontwerp verdedigden, stelden ook dat er geen angst hoefde te zijn dat de beleidstaken van N.V. Havenbeheer een beletsel zouden vormen voor de commerciële bedrijfsvoering. Uit de vele vragen hierover bleek, dat niet alle statenleden ervan overtuigd waren dat dit in de praktijk ook zo zou blijken te zijn. Ook na de Memorie van Antwoord en de mondelinge toelichting door de drie ministers bleven de leden terugkomen op deze aspecten.

Andere leden wezen op het belang van een nieuwe haven, Suriname zou anders de boot missen, aangezien landen uit de regio bezig waren hun havens te verbeteren en aantrekkelijk te maken voor de scheepvaart.

Het partijbelang werd niet uit het oog verloren. De Landsverordening kwam tot stand onder de VHP-PNP-regering en dat was voor de woordvoerders van de NPS aanleiding erop te wijzen dat vooral onder NPS-regeringen het belangrijkste werk was gedaan voor de havens. Ook de rechtspositie van de arbeiders kwam ter sprake. Waren deze personen ambtenaren of volledig in dienst van de Vennootschap? Uit alles blijkt dat geen der leden zonder meer wilden accepteren wat officieel door de regering naar voren was gebracht. Na aanvaarding door de Staten kon uiteindelijk de Landsverordening worden afgekondigd. Op 11 maart 1971 werd de oprichtingsakte gepasseerd, waarmee de N.V. Havenbeheer als rechtspersoon een feit werd.

De oprichting van de N.V. Havenbeheer Suriname

Op 9 juli 1971 werd de Landsverordening in het Gouvernementsblad no. 118 gepubliceerd. De oprichting van en de deelneming in de N.V. Havenbeheer waren nu geregeld. De doelen van deze naamloze vennootschap werden als volgt geformuleerd:

- a. het exploiteren en beheren van terreinen, aanlegsteigers, gebouwen en andere haveninrichtingen en faciliteiten binnen de havengebieden aan openbaar vaarwater in Suriname, welke door haar in eigendom, erfpacht, huur of concessie worden verkregen, dan wel in beheer zijn genomen, met uitzondering van het voor een gunstige ontwikkeling van de scheepvaart in de vereiste conditie houden van het vaarwater binnen de havengebieden.
- b. het ten behoeve van het havengebeuren en de havenexploitatie aankopen, in erfpacht of huur verkrijgen, exploiteren en beheren van terreinen, gebouwen en opslagplaatsen, gelegen buiten de havengebieden.

Het maatschappelijk kapitaal bedroeg Sf 30 miljoen verdeeld in 600 aandelen van Sf 50.000. De Staat zou volgens de Landsverordening voor tenminste driekwart in onvervreembare aandelen in het geplaatst kapitaal deelnemen.

De statuten van de N.V. Havenbeheer werden op 11 november 1971 gepaseerd ten overstaan van notaris F.R. Manichand in tegenwoordigheid van de Ministers R. Goosen en H.S. Radhakishun. Eerste directeur was Mr. H. Tjon A Ten.

Zonder meer kan worden gezegd dat de bouw van de nieuwe haven en de oprichting van de N.V. Havenbeheer Suriname een proces van lange adem is geweest: ongeveer 11 jaar en in totaal 4 kabinetten. Het begon in 1960 onder het Kabinet Emanuels (1958 - 1963) toen de Staat weer rechten verkreeg op een deel van de gronden. Onder het tweede Kabinet Pengel (oktober 1963 - 1967) kwam de gift los van het Europese Fonds en tijdens het derde Kabinet Pengel (1967 - 1969) de lening. Het Kabinet Sedney (1969 - 1973) rondde de zaak af.

De Waterkant na 1971

De havenfaciliteiten aan de Waterkant bleven ook na de oprichting van de N.V. Havenbeheer bestaan. De bezittingen van de KNSM werden door het Land overgenomen en aan de Vennootschap ter beschikking gesteld om te exploiteren.

De overname vond plaats op 25 februari 1972 voor een bedrag van Sf 1.350.000. De Ministers G. Goossen en R. Nannan Panday (minister van Financiën a.i.) tekenden bij de overdracht.

Het bedrag dat het land uit hoofde van de overname aan de KNSM verschuldigd was, werd niet in contanten uitgekeerd, maar verrekend met de verschuldigde gelden van de KNSM voor het gebruik van de faciliteiten op de nieuwe haven.

De KNSM-faciliteiten zijn overigens nooit officieel in eigendom overgedragen aan de N.V. Havenbeheer. In het eerste accountantsverslag wordt dan ook gewag gemaakt van het feit dat Havenbeheer eigenlijk de gelden, die KNSM niet hoefde te betalen, zou moeten verhalen op de Staat.

Bij de overdracht waren zowel de ministers als de overige sprekers optimistisch dat er een gezonde ontwikkeling zou plaatsvinden op de vrijgekomen ruimten. Dit optimisme werd niet geheel waargemaakt als gelet wordt op de verwaarlozing van grote delen van de Waterkant anno 1991. De woorden in het redactioneel artikel van het dagblad De West, na de overdracht in februari 1972, kwamen



De vervallen oude steiger aan de Waterkant.

uit. De redactie stelde toen dat de contrôle op onroerende goederen van de Staat veel te wensen overliet en dat zulks ook het lot zou zijn van de havenfaciliteiten aan de Waterkant. Zowel de oude KNSM-steiger als de Algemene Steiger verkeren anno 1991 in verregaande staat van verwaarlozing.

De Staat nam in 1972 geen goed onderhouden steiger over, maar de faciliteiten aan de Waterkant waren wel voldoende om onderdak te bieden aan het binnenlands watervervoer. Hiervoor werd de KNSM Steiger gebruikt, terwijl voor de Algemene Steiger, de Platte Brug en de SMS Steiger nog geen bestemming was gevonden. Tijdens de discussies in de Staten over de oprichting van de N.V. Havenbeheer gingen stemmen op om alles te slopen, inclusief het Waaggebouw. Gelukkig kwam het niet zover en vooral het unieke Waaggebouw dat in 1824 werd afgebouwd, ontsnapte aan de sloper-shamer. Maar veel werd hierna niet meer gedaan aan dit deel van de Waterkant.

Een deel van de steigers wordt nog steeds gebruikt voor het aanmeren van vooral de Braziliaanse schoeners en enkele vissersboten, terwijl de Platte Brug goede diensten verleent aan de kleine particuliere boten, die personen tussen Paramaribo en Meerzorg vervoeren. Voor het Waaggebouw zijn er al jaren restauratieplannen, maar die zijn nog niet verwezenlijkt. De boot die dagelijks van Paramaribo langs de plantages van de Commewijne naar eindpunt Bakki (Reynsdorp) gaat, maakt ook gebruik van de oude steiger. Ondanks deze activiteiten zou er een beslissing moeten worden genomen wat er met deze sterk verwaarloosde faciliteiten aan de Waterkant zou kunnen worden gedaan. Het blijft wel een ideale plek voor verschillende economische activiteiten.

DE OPERATIONELE FASE

De periode 1971 - 1980

In het eerste decennium van de N.V. Havenbeheer is er een redelijke groei geweest. Ook de financiële resultaten waren gunstig. In geen enkel jaar is verlies geleden. De pas afgebouwde nieuwe haven betekende een aanzienlijke verbetering voor de scheepvaart, zeker vergeleken met de oude kades aan de Waterkant. De steeds toenemende containervaart kon nu beter worden verwerkt. Het monopolistisch karakter van de N.V. Havenbeheer heeft een goede dienstverlening niet in de weg gestaan. Naast deze positieve ontwikkelingen zijn er ook tegenvallers geweest.

- * De eerste jaarrekening over de periode januari tot december 1972 kon van de accountant geen goedkeurende verklaring krijgen vanwege onduidelijkheid over het winstbedrag van Sf 104.349,—.
- * In opeenvolgende accountantsverslagen werd geklaagd over kwaliteitsverslechtering bij de debiteurenadministratie. Vorderingen op bepaalde klanten bleven stijgen, zonder dat actie werd ondernomen. Er kwamen posten van dubieuze debiteuren voor, waarvan niet zeker was of die ooit zouden worden betaald.
- * De aflossingen op de lening uit 1968, begonnen op tijd in mei 1975 en verliepen verder geheel volgens schema. Het kwam echter vaker voor dat, alsgevolg van koersschommelingen, meer moest worden afgelost dan was voorzien bij het aangaan van de lening. Meestal waren de inkomsten van de N.V. Havenbeheer toereikend om deze tegenvallers op te vangen, maar een enkele keer, zoals in 1976, liepen de koersverschillen zo hoog op, dat speciale voorzieningen moesten worden getroffen. De koersverschillen bedroegen in genoemd jaar Sf 73.192. Bij de oprichting van de Vennootschap zijn bepaalde zaken onvoldoende vastgelegd waardoor onduidelijkheden zijn binnengeslopen, die twintig jaar later nog altijd problemen opleveren en zelfs tot gerechtelijke processen noodzaken.
- * De onduidelijke overdracht van havenfaciliteiten door het Land aan de N.V. Havenbeheer en de gebrekkige afrekeningen zijn daar voorbeelden van. In de accountantsverslagen uit die periode wordt hier telkenjare op gewezen. Zo werd de overdracht van de KNSM etablissementen aan de Waterkant verrekend met diensten in de nieuwe haven, zonder dat deze etablissementen werden ondergebracht in de N.V.. Het land is eigenaar gebleven, maar de diensten moeten door de N.V. Havenbeheer worden verleend. Ook de lening gesloten met het Europees Fonds in de 60-er jaren werd niet door de onderkenaar - het Land - afgelost, maar door N.V. Havenbeheer. Daar stond wel tegenover dat de inkomsten uit de haven de vennootschap ten goede kwamen.

Ondanks deze onduidelijkheden kon de haven blijven functioneren. De economie van de zeventiger jaren groeide gestaag, hoewel er ook perioden van stagnatie waren. Ook de scheepvaart en het internationale handelsverkeer groeiden mee.

De N.V. Havenbeheer was in staat het toenemende aanbod van goederen voor in- en uitvoer op be-

vredigende wijze te verwerken. Vooral de houtexport nam in de periode na 1976 sterk toe.

De bezettingsgraad van de loodsen bewoog zich in stijgende lijn. In 1971 bedroeg deze 42%, in 1972 33%, in 1973 54%, in 1975 57% en in 1976 66%. Er meldden zich steeds meer huurders aan voor de gebouwen op het havencomplex en dat betekende extra-inkomsten uit hoofde van huuropbrengsten. Aan de Hakrinbank werd toestemming verleend een bijkantoor te bouwen op het terrein van de nieuwe haven.

Een belangrijke voorwaarde voor het goede functioneren van de haven is regelmatig onderhoud en revisie. In 1977 werden fondsen voor dit doel vrijgemaakt. Er werd een aanvang gemaakt met fenderwerken.

Afschrijvingen vonden regelmatig plaats. In de afgelopen 20 jaren zijn geen grote nieuwe bouwactiviteiten ontplooid. Deze zullen in de toekomst wel nodig zijn om de haven aan de nieuwe omstandigheden aan te passen.

De periode 1980 - 1991

Net als de rest van het land kwam het havengebeuren na februari 1980 in een stroomversnelling. Op 15 september 1980 stelde het Ministerie van Openbare Werken en Verkeer een werkgroep in met als opdracht de regering te adviseren omtrent een Havenautoriteit. Deze zou niet alleen de haven moeten beheren maar alle havenactiviteiten moeten coördineren. De Werkgroep die was ingesteld bij Beschikking van de Minister van Openbare Werken en Verkeer d.d. 14 oktober 1980 bood haar Rapport aan op 14 maart 1981. Voorzitter van de Commissie, was de heer L.S. Silos, hoofd van Haven- en Loodsdienst.

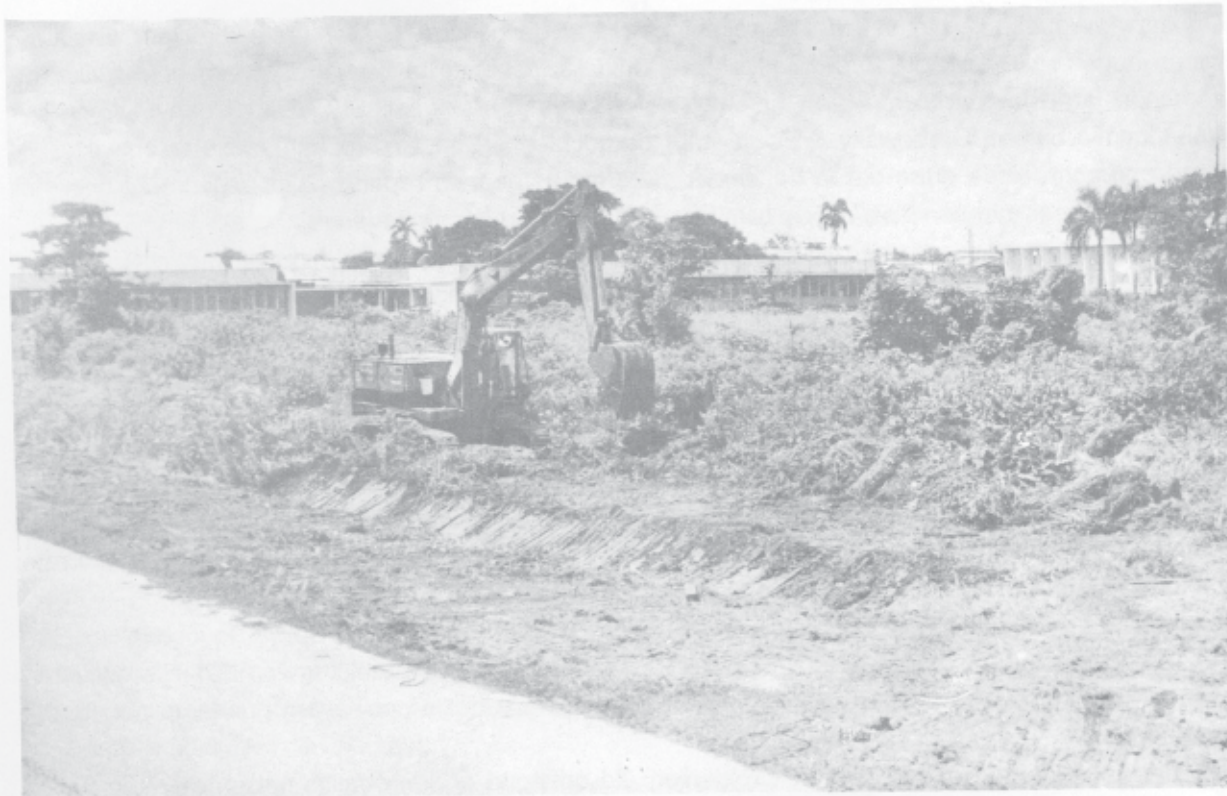
Het advies luidde kort en bondig.

- a. instelling van een Havenautoriteit en
- b. in het leven roepen van een "Dienst Scheepvaart" als dienstonderdeel van het Ministerie van Openbare Werken en Verkeer.

Volgens het uitgebreide rapport van deze Werkgroep was een Havenautoriteit de meest geëigende beheersvorm. In het rapport werd gewezen op het feit dat een effectieve organisatie kosten besparend zou werken op de hele handel en industrie. De UNCTAD had speciaal voor het Caraïbisch Gebied een schema ontworpen dat kon dienen als leidraad voor Suriname.

Als follow-up op het Rapport werd bij Decreet E-17 van 17 juni 1981 (Staatsblad 1981, no. 88), een Havenautoriteit ingesteld. In de Nota van Toelichting werd net als in het Rapport gewezen op het belang van een efficiënte beleidsvoering in alle havens van Suriname. De Havenautoriteit heeft nooit als zodanig gefunctioneerd. Geen van de bij het havengebeuren betrokken partijen heeft zich ooit gestoord aan de bepalingen van het Decreet. Bij Decreet E-17.1 van 5 maart 1982 (Staatsblad 1982 no.46) werd Decreet E-17, houdende instelling van een Havenautoriteit ingetrokken. De N.V. Havenbeheer bleef dus gewoon functioneren als privaatrechtelijke rechtspersoon en probeerde te voldoen aan de taakomschrijving bij de oprichting in 1971.

Na de gebeurtenissen aan het einde van 1982 werden in de haven minder activiteiten ontplooid. Het scheepvaartverkeer liep terug na de steeds groter worden economische crisis. Vooral de afnemende vraag naar bauxiet en aluminium op de wereldmarkt betekende een flinke vermindering van activiteiten in de haven. Er kwamen nog andere problemen opdagen, zoals de benoeming van een nieuwe directeur.



De aanleg van enkele gebouwen op de Nieuwe Haven in de tachtiger jaren.

Na juni 1981 was de directeursfunctie vacant geworden. Deze functie werd waargenomen door de Raad van Commissarissen die daartoe een gedelegeerd commissaris aanwees. Pas in juli 1984 werd in de vacature voorzien.

De ontwikkelingen in de haven na 1982 zijn tot zekere hoogte een weerspiegeling van wat er in het land gebeurde. De bezettingsgraad van de havenloodsen nam in 1983 sterk af.

Met ingang van 1 februari 1982 werden de tarieven verhoogd. Er werden ook wat bouwactiviteiten ondernomen, zoals enkele nieuwe hysterbruggen die het mogelijk zouden moeten maken om 40ft. containers te kunnen dragen. Er werd ook een deviezenkantoor gebouwd, zodat deze afdeling op het havencomplex kon worden ondergebracht.

In 1984 zette de daling in alle economische activiteiten zich voort, hetgeen zich duidelijk aftekende in de nettoresultaten die weliswaar positief bleven, maar toch sterk terugliepen. Per 1 januari 1984 werden de tarieven wederom aangepast. De algehele situatie in Suriname verslechterde verder, waardoor ook het resultaat in de haven er niet beter op werd.

Daar kwam nog bij dat ook de rente-inkomsten van de N.V. terugliepen doordat de handelsbanken in 1986 ophielden rente te vergoeden over nieuwe spaar- en termijndeposito's. Ondertussen bleef het personeelsbestand van de N.V. Havenbeheer groeien.

Aan het eind van 1985 waren 97 mensen in dienst.

Eindelijk na 11 jaar

Op 24 juni 1988 werd eindelijk na 11 jaar weer een Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA) gehouden. Vertegenwoordiger van aandeelhouders was de Minister van Economische Zaken

Op deze vergadering zijn óók de jaarrekeningen over de periode 1977 - 1985, die door de CLAD waren opgemaakt, goedgekeurd. Er bleek ook duidelijk behoefte te bestaan om een beleid voor de komende jaren te formuleren. Aan het Surinaamse ingenieursbureau SESCON Group N.V. en het Nederlandse bureau Grabowsky & Poort werd opdracht gegeven zo'n toekomstvisie te ontwikkelen. Deze opdracht leidde ertoe dat in december 1988 een uitgebreid rapport werd uitgebracht over het Zeehavenbeheer met een visie op de beleidsvoering voor de komende jaren.

In het rapport werd erop gewezen dat het beleid moest worden ingesteld op de mogelijke sociaal economische opbloei in de komende jaren. Oriëntatie op ontwikkelingen in de regio zou voor Suriname belangrijker zijn dan het zich richten op verder afgelegen gebieden. Suriname moest inspelen op verwachtbare vernieuwingen in de transportsector. Vooral het toenemend gebruik van containers en steeds meer bulktransport zou consequenties hebben voor de havenfaciliteiten. Er moest meer open ruimte worden gecreëerd onder meer door het afbreken van overbodige goederenloodsen en opstallen die niet meer werden gebruikt. Ook de noodzaak voor een gericht tarievenbeleid en het opzetten van een betrouwbare databank kwamen als suggesties naar voren. Het rapport geeft een uitgebreide analyse van het havengebeuren en schetst een beeld van wat er in de toekomst mogelijkwijs kon worden verwacht.

In 1988 was er na een aantal jaren van dalende resultaten weer een stijging van de nettoresultaten waar te nemen. Dit kwam vooral door de tariefsaanpassing voor de opslag van goederen per 16 juni van dat jaar.

Het jaar 1988 kende ook nog andere problemen. Zo ontstond er een conflict tussen de directeur en de vakbond over het invoeren van veiligheidsmaatregelen op het havenemplacement. De Raad van Commissarissen greep in en op 25 april 1988 werden de directeur en de chef van de Bewakingsdienst buiten functie gesteld. Een gedelegeerd commissaris werd belast met de directievoering.

Het vakbondsgebeuren bij de N.V. Havenbeheer

Ongeveer een half jaar na het ontstaan van de vennootschap werd een vakbond opgericht. De Bond van Personeel in dienst van de N.V. Havenbeheer, afgekort B.P.H.B., werd op 1 juni 1972 opgericht onder voorzitterschap van de heer O. Koulen. Bij Resolutie no. 12375, gedateerd 13 november 1972 werd rechtspersoonlijkheid verkregen. Naast de voorzitter bestond het eerste bestuur verder uit de heren: L. Linger ondervoorzitter, C. Menso secretaris, G. Baumgaard penningmeester en 5 commissarissen, te weten R. Hoogdorp, R. Buchwansing, A. Jonatas, O. Vyent en G. Hoen. Dit bestuur voerde onderhandelingen met de N.V. en op 1 juli 1973 kwam een CAO tot stand, waarin betere arbeidsvoorwaarden en sociale voorzieningen voor de werknemers werden vastgelegd. Deze verbeteringen kwamen ook tot uiting in de toename van de post "Salarissen en Toelagen". In 1973 gaf de N.V. ongeveer Sf 65.000 meer uit aan deze post in vergelijking met het jaar daarvoor. Onder dezelfde CAO-voorwaarden is in 1974 een eenmalige uitkering aan het personeel gedaan van totaal Sf 12.000.

In de 70-er jaren zijn er binnen de B.P.H.B. enkele bestuurswisselingen geweest waarbij onder andere de heren A. Koornaar en J. Doos als voorzitter zijn opgetreden. De Bond was aangesloten bij de Progressieve Werknemers Organisatie (PWO).

In november 1975 werd er weer een CAO getekend die liep van januari 1976 tot eind 1977. Als gevolg hiervan stegen de personeelskosten in 1976 met ongeveer Sf 50.000 ten op zichte van het jaar daarvoor.

Er zijn ook perioden geweest waarbij er binnen de bond zelf spanningen zijn losgebarsten. Bij de CAO-onderhandelingen van 1980 kwam zelfs de vraag aan de orde wie de wettige bestuurders waren van de B.P.H.B.. De Bemiddelingsraad moest er aan te pas komen en drong er bij het bestuur op aan verkiezingen te houden om vast te stellen welke het wettige bestuur was. In een schrijven gedateerd 15 december 1980 wees de Bemiddelingsraad erop dat al voor 15 oktober van datzelfde jaar deze verkiezing had moeten plaatsvinden. De problemen werden opgelost en in 1980 kwam er ondanks alle strubbelingen toch een CAO tot stand. De salarissen en toelagen stegen in vergelijking met 1979 met ongeveer Sf 83.000.

Twee jaar later vonden de periodieke CAO-onderhandelingen wederom plaats. De tot stand gekomen overeenkomst had een looptijd van 3 jaren. In 1982 is er dan ook een duidelijke stijging te zien op de post salarissen en toelagen en wel van ongeveer Sf 157.000. Het aantal personeelsleden steeg van jaar op jaar. In 1982 was het personeelsaantal ongeveer 87 en in het jaar daarop 90. In 1984 kwam hetzelfde aantal bij, waardoor het bestand uitkwam op 93. Het totaal is nooit boven de 100 uitgekomen.

In de loop der jaren verbeterden de voorzieningen voor de werknemers op de haven aanzienlijk. Ook de CAO die in 1985 tot stand kwam, leverde meer op. Er werd toen ook besloten om vanaf 1986 aansluiting te zoeken bij de Pensioenverzekering van de maatschappij ENNA en om uit het Voorzieningsfonds voor Particuliere Werknemers te stappen. Het aantal personeelsleden nam in 1986 toe tot 97.

In de periode eind 1987 begin 1988 ontstonden opnieuw problemen binnen de bond. Het bestuur onder voorzitterschap van de heer A. Wong werd vervangen door de huidige voorzitter R. Ford. Deze voorzitterswisseling verliep niet zonder problemen. In maart 1988 werd door de leden besloten uit de P.W.O. te stappen en aansluiting te zoeken bij C-47. In 1991 was de bond nog steeds bij deze vakcentrale aangesloten. Problemen tussen de bondsleden en de directeur leidden ertoe dat laatstgenoemde in april 1988 buitengewone vrijstelling van dienst kreeg. Het huidige bestuur dat in 1991 een nieuwe CAO sloot, bestaat uit de volgende personen:

R. Ford	Voorzitter
H. Jokhan	Ondervoorzitter
G. Lioe A Joe	Algemeen Secretaris
G. Etnel	Penningmeester
W. Fokké	Secretaris Communicatie
E. Biekman	Commissaris.

Conclusie

In de afgelopen 20 jaar is de N.V. Havenbeheer afhankelijk gebleven van zowel de sociaal-economische als de politieke situatie in het Land. Een haven staat nu eenmaal niet los van het gebeuren in het Land. Tijdens het schrijven van deze regels zijn er weer problemen met de directievoering. Er is weer een Gedelegeerd Commissaris belast met de dagelijkse leiding. Na een korte werkstaking is de rust in het bedrijf teruggekeerd. De viering van het 20-jarig bestaan van de N.V. Havenbeheer kan daarom met een iets minder zorgelijke kijk worden gevierd. Het waren 20 woelige jaren maar ook dat is niet vreemd in een haven.

III

DIENSTVERLENING

Havenfuncties

In vroegere tijden gaf men aan het begrip haven een meer technische betekenis. Een haven werd in de eerste plaats gezien als een voor schepen toegankelijk water begrensd door kademuren, waar schepen ligplaats wordt geboden. Het economisch aspect stond hierbij op de achtergrond en was van minder belang.

In de hedendaagse moderne opvatting heeft de haven naast de technische een ook belangrijke economische en sociale betekenis. De haven is een schakel in een vervoersketen, die ervoor zorgt dat een optimaal resultaat voor de goederenstroom en de inkomensvorming wordt verkregen.

Havendiensten

Er kunnen drie soorten havendiensten worden onderscheiden:

i) Infrastructurele havendiensten

Deze betreffen het bieden van lig- en staanplaatsen aan vervoermiddelen, locaties voor laden en lossen van goederen, etc.

ii) Supra-structurele havendiensten

Het gaat hierbij om het bieden van faciliteiten voor bewerking van goederen, mogelijkheden van overleg, e.d..

iii) Additionele havendiensten

Hieronder vallen de administratieve afhandeling van de lading en vervoermiddelen, organisatie en beheer van de aan- en afvoer van goederen.

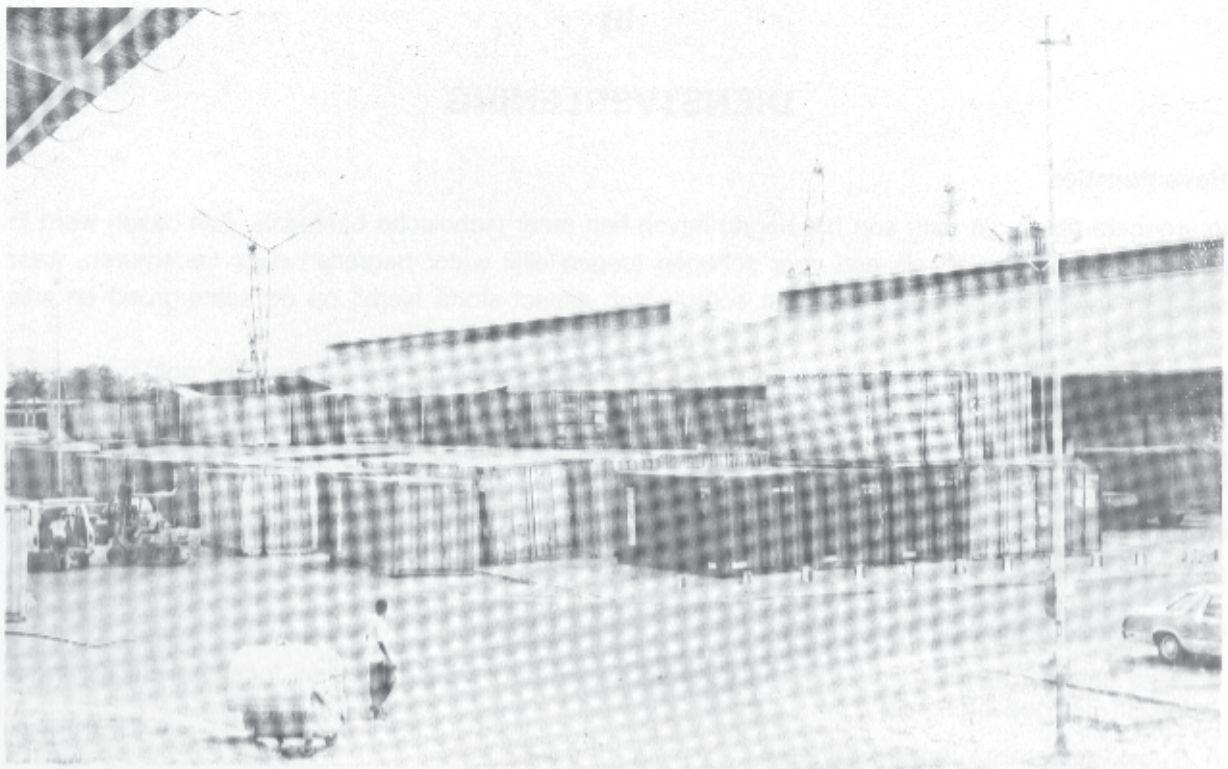
In ontwikkelde landen is de rol van de overheid doorgaans beperkt tot de constructie en het in stand houden van de infrastructuur. In ontwikkelingslanden daarentegen speelt de overheid al dan niet via parastatale bedrijven een grotere rol bij de productie van havendiensten, en is haar rol dus niet beperkt tot het opzetten en exploiteren van de infrastructuur.

In Suriname is de N.V. Havenbeheer als parastataal bedrijf belast met de zorg en de exploitatie van de infrastructuur binnen het havencomplex. De dienst voor de Scheepvaart neemt namens de overheid de zorg voor en de exploitatie van de infrastructuur buiten het havencomplex voor haar rekening, waaronder het beloodsen van schepen en het bebakenen en betonnen van vaargeulen. De suprastructurele en additionele diensten zijn in handen van het particuliere bedrijfsleven.

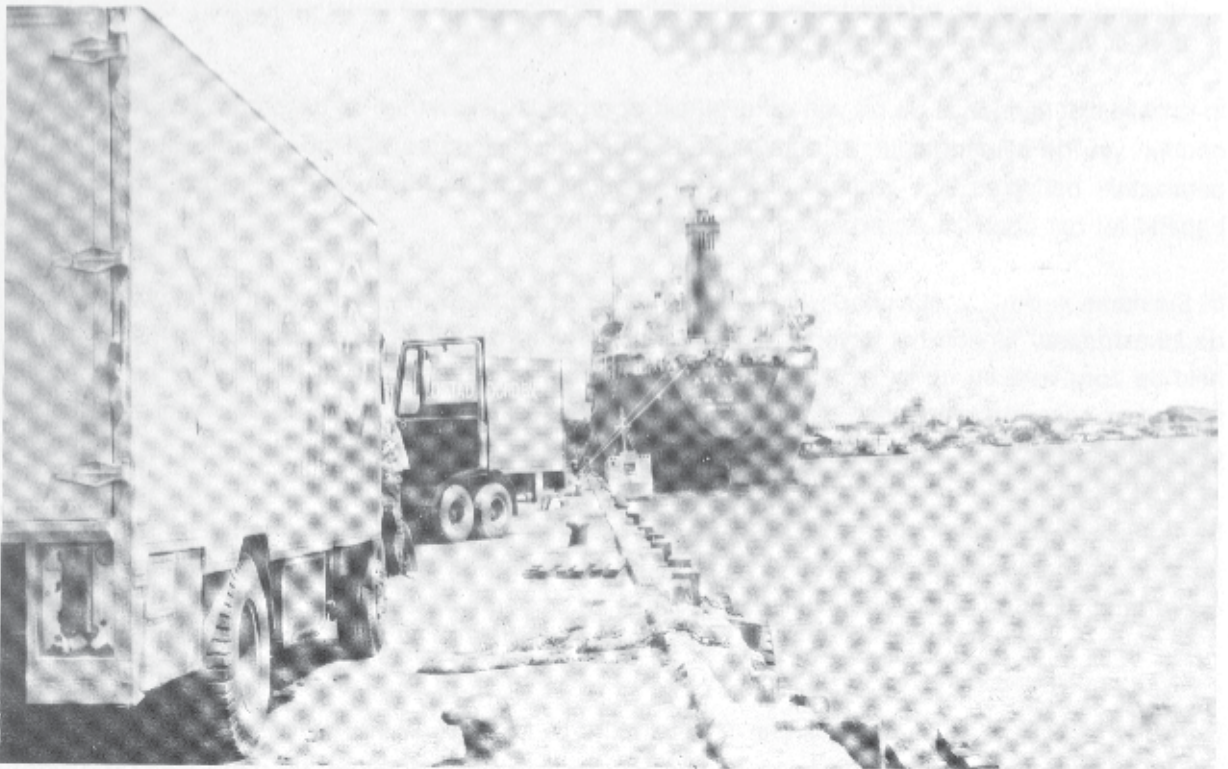
De conclusie die uit het voorgaande kan worden getrokken, is dat in Suriname de rol van de overheid en de parastatalen, evenals in de ontwikkelde landen, is beperkt tot de ontwikkeling en het onderhoud van de infrastructuur binnen en buiten het havencomplex.

De Nieuwe Haven als "Captains Port"

De N.V. Havenbeheer Suriname is een "Captains Port". Hiermee wordt bedoeld dat de gezagsvoerders van schepen namens de scheepvaartmaatschappijen of de agenten, de gang van zaken in de haven bepalen. Dit houdt direct verband met de functieverdeling van havendiensten, waarbij de N.V. Havenbeheer enkel en alleen de infrastructuur ter beschikking stelt. Het particuliere bedrijfsleven



Een deel van de containers en loodsen.



Een deel van de kade

daarentegen, neemt de suprastructurele en additionele diensten voor haar rekening. Met andere woorden, de meeste activiteiten, zoals laden en lossen van schepen, behandeling op de kaden, vervoer naar de container carriers, het opslaan van goederen, worden door scheepvaartmaatschappijen en andere door particulieren verzorgd.

De "Nieuwe Haven", zoals die sinds 1971 wordt genoemd, heeft een kade met een lengte van 520 meter. Hierlangs kunnen gemiddeld zes schepen met een gemiddelde lengte van 50 meter tegelijk worden gemeerd.

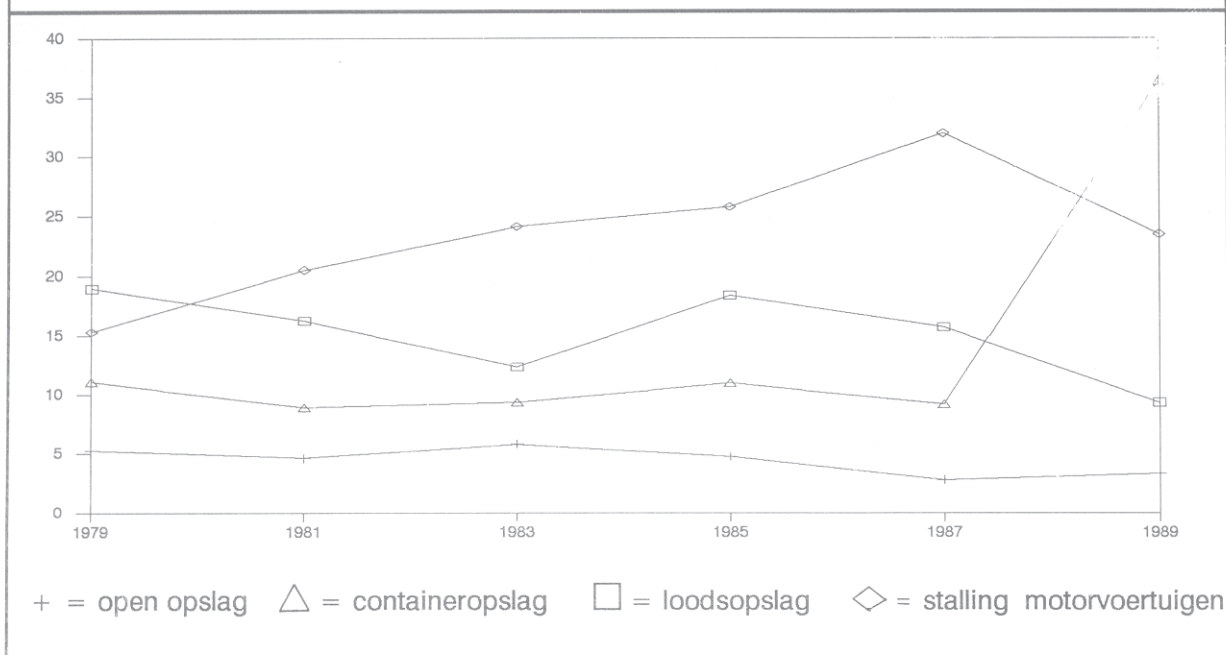
Op het terrein van de "Nieuwe Haven" staan er nu zes havenloodsen, met een vloeroppervlakte van circa 21.700 m². Hiervan zijn drie douaneloodsen met een vloeroppervlakte van 10000 m². Er is op de "Nieuwe Haven" ook een open opslagruimte met een oppervlakte van ongeveer 25000 m².

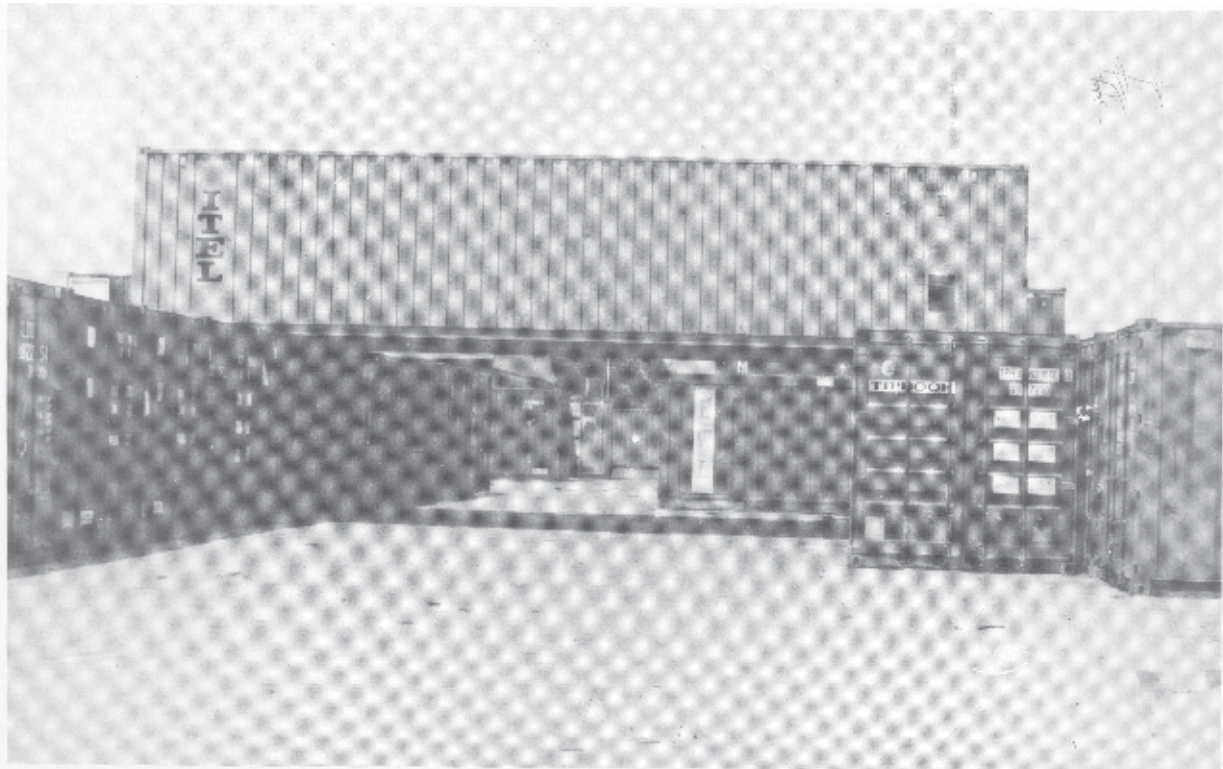
Dienstverlening door de N.V. Havenbeheer Suriname

In de periode 1971 - 1991 is de dienstverlening door de N.V. Havenbeheer Suriname beperkt gebleven tot het beschikbaar stellen van de infrastructuur. Hierbij worden - min of meer in volgorde van belangrijkheid op dit moment - de volgende diensten verleend.

- stalling motorvoertuigen
- opslag van containers
- verwerkingsheffing
- loodsopslag
- steigergelden
- open opslag
- waterleveranties
- hysterstalling

Grafiek 1
Procentueel aandeel loods-, open-, containeropslag en stalling motorvoertuigen op het totaal der baten uit opslag 1979 - 1989.





Containers in verschillende maten doen nu dienst.

In de zeventiger jaren hadden verwerkingsheffing en de loodsopslag het grootste aandeel in de opbrengsten uit diensten. In de tachtiger jaren veranderde dit beeld gaandeweg. Anno 1991 zijn stalling van motorvoertuigen en containersopslag de belangrijkste inkomstenbronnen van de N.V. Havenbeheer Suriname.

Containervervoer

In de periode 1971 t/m 1977 werd voor wat betreft de opslag van goederen uitsluitend gebruik gemaakt van loodsopslag en open opslag. Door de overschakeling op containervervoer is de opslag van containers sinds 1978 zienderogen toegenomen, hetgeen ten koste ging van de loodsopslag (zie grafiek 1) 1988.

De gebruikte capaciteit van de havenloodsen is sinds het eind van de jaren zeventig gedaald.

De baten uit de opslag van containers zijn sinds 1986 enorm toegenomen zowel absoluut als relatief toegenomen.

Deze toename is het gevolg van tariefsverhogingen voor de opslag van bepaalde afmetingen containers enerzijds, en de toename van containervervoer anderzijds.

Stalling motorvoertuigen

De stalling van motorvoertuigen stond tot 1987 qua inkomstenbron op de vierde plaats, en droeg in genoemd jaar bij in 9% van de totale exploitatiebaten.

In 1988 werd deze de belangrijkste inkomstenbron van de N.V. Havenbeheer Suriname, met een aandeel van liefst 39% in het totaal van de exploitatielasten (zie bijlage III). Dit is het gevolg van de tariefsverhoging voor de opslag van voertuigen, die per 17 juni 1988 werd doorgevoerd.

IV

BEWEGING VAN SCHEPEN EN GOEDEREN

Schepen

Wanneer wordt gelet op het object van havendiensten, dan kan een tweedeling worden gemaakt: havendiensten met betrekking tot schepen en havendiensten met betrekking tot goederen.

Uit de beweging van schepen die de Nieuwe Haven voor de een of andere dienst hebben aangedaan, kan een indruk worden verkregen van de ontwikkeling van de aard en omvang van havendiensten.

Een eerste opvallend punt is dat het aantal schepen dat in de periode 1975 - 1990 de Nieuwe Haven heeft aangedaan niet noemenswaardig is toegenomen (een uitzondering wordt gevormd door de jaren 1986 en 1987 toen een record aantal van respectievelijk 1004 en 919 schepen de haven aanded).

Wanneer het aantal schepen wordt uitgesplitst naar zeeschepen (schepen met een lengte van 30 meter en meer) en schoeners (schepen met een lengte van minder dan 30 meter), dan wordt er een genuanceerder beeld verkregen. Was in 1975 het aandeel van zeeschepen 87% en dat van schoeners slechts 13%, sinds het midden van de jaren tachtig is het aandeel van schoeners zo sterk toegenomen dat in sommige jaren het aandeel van zeeschepen is overtroffen (zie tabel 1).

Tabel 1
Zeeschepen en schoeners die de Nieuwe Haven aandeden, 1975 - 1991

JAAR	ZEESCHEPEN		SCHOENERS	
	aantal	%	aantal	%
1975	725	87%	108	13%
1976	504	78%	142	22%
1977	525	88%	72	12%
1978	563	83%	115	17%
1979	478	85%	82	15%
1980	440	88%	62	12%
1981	472	89%	57	11%
1982	548	86%	92	14%
1983	438	67%	220	33%
1984	417	64%	234	36%
1985	404	50%	412	50%
1986	417	42%	587	58%
1987	334	36%	585	64%
1988	348	53%	304	47%
1989	428	48%	458	52%
1990	410	56%	323	44%

toegenomen dat in sommige jaren het aandeel van zeeschepen is overtroffen (zie tabel 1).

Het groot aantal schoeners dat de haven aandoet, gaat evenwel niet gepaard met een evenredig aandeel in het invoer- en uitvoervolume van goederen. Indien het aandeel van zeeschepen en schoeners met betrekking tot de invoer wordt vergeleken in de periode 1989 - 1991, dan is het aandeel van de schoeners verwaarloosbaar klein. Jaarlijks was het aandeel van schoeners minder dan 1% in de invoer en gemiddeld 3% per jaar in de uitvoer (zie tabellen 2 en 3).

De overwegend uit Brazilië afkomstige schoeners zijn kustvaarders, die onder meer producten voor de doorvoerhandel transporteren. Hiertoe behoren zwarte peper en cacaobonen.

Tabel 2
Aandeel van zeeschepen en schoeners in de invoer, 1989 - 1991 (in vrachtonnen)

	1989		1990		1991	
	abs	(%)	abs	(%)	abs	(%)
Zeeschepen	253363	100	289243	100	65692	100
Schoeners	882	0	630	0	206	0
Totaal	254245	100	289873	100	65898	100

Tabel 3
Aandeel van zeeschepen en schoeners in de uitvoer, 1989 - 1991 (in vrachtonnen)

	1989		1990		1991	
	abs	(%)	abs	(%)	abs	(%)
Zeeschepen	24857	96	18687	95	3928	98
Schoeners	1023	4	1001	5	62	2
Totaal	25880	100	19688	100	3990	100

Uitvoer

De zeeschepen transporteren nog steeds de overgrote meerderheid van de belangrijkste exportproducten. Hiertoe behoren rijst, bananen, hout en houtproducten, garnalen en vis. In tabel 4 wordt een beeld gegeven van de export van enkele van deze producten in 1989 en 1990.

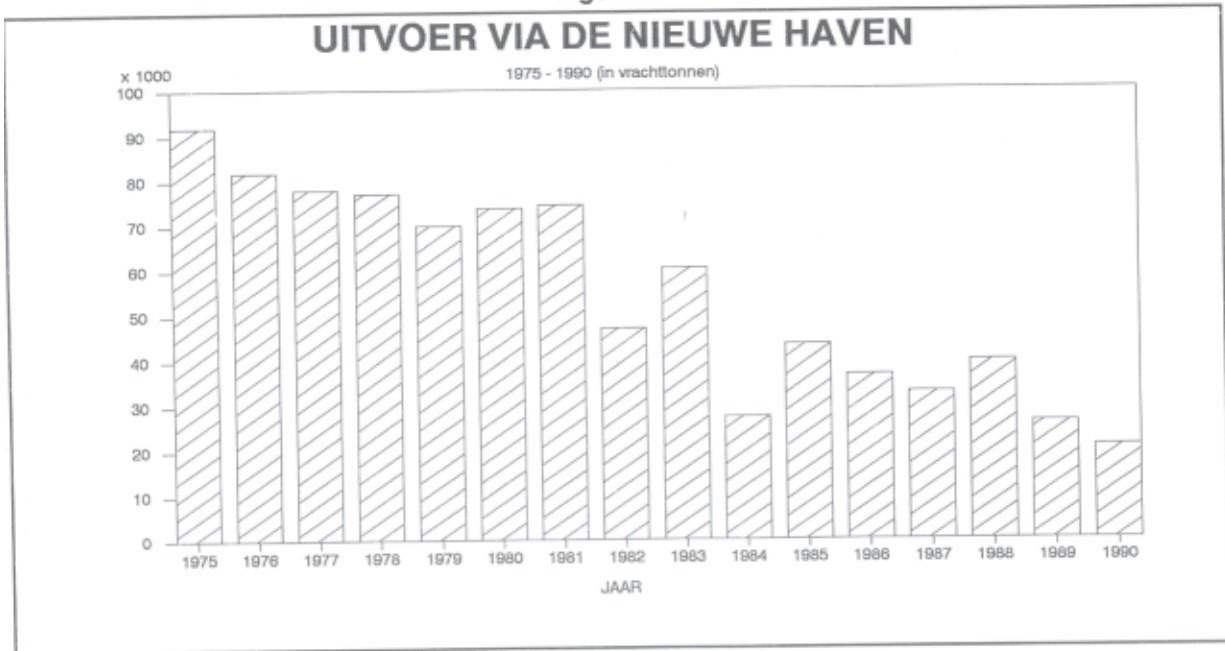
In de periode 1975 - 1990 is de export via de Nieuwe Haven sterk teruggelopen. Dit geldt vooral voor de periode na 1983.

Deze terugval moet in verband worden gebracht met de toenemende economische problemen in Suriname, die sedert het midden van de jaren tachtig ernstige vormen aannamen. De daling van het exportvolume en daarmee de exportopbrengsten van een aantal belangrijke traditionele exportproducten houdt verband met de sterk afgenomen productie in betreffende productiesectoren. Dit geldt in het bijzonder voor de rijst, palmolie- en de houtsector.

Tabel 4
Export van enkele producten via de Nieuwe Haven, 1989 - 1990 (in tonnen)

PRODUKT	1989	1990
RIJST	17552	4550
GEROOKTE EN GEDROOGDE VIS	392	462
GARNALEN	3062	4095
PAALHOUT	4903	398
HOUTPRODUKTEN	2542	1164

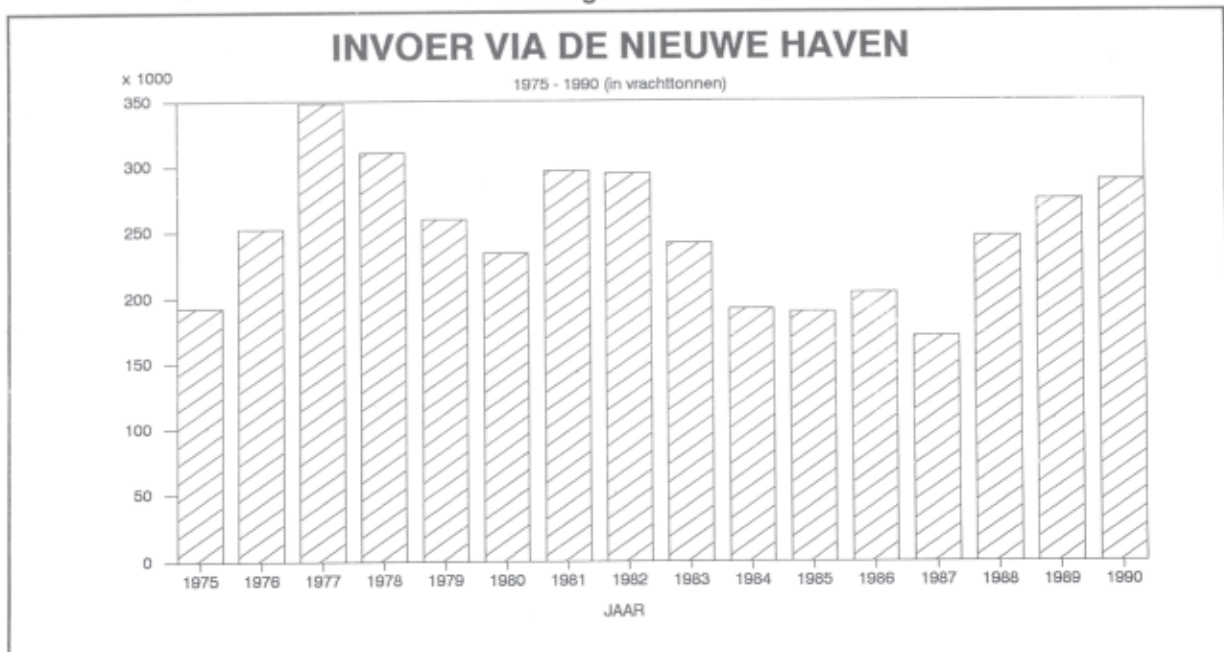
Figuur 1



Invoer

In de periode 1975 - 1991 is de invoer uitgedrukt in metrieke tonnen, niet toegenomen. Integendeel blijkt dat de piek in 1977 en 1978 met een jaarlijkse invoer van meer dan 300.000 metrieke ton, in de tachtiger jaren niet meer werd geëvenaard. (Zie figuur 2). De afgelopen drie jaren (1988 - 1990) valt in zekere zin een herstel van het importvolume waar te nemen, waardoor in 1990 het niveau van 1981-1982 werd bereikt. Dit neemt niet weg dat ten aanzien van de periode 1975 - 1990 in het algemeen kan worden gesteld dat er een stagnatie in de invoer is opgetreden, hetgeen in verband moet worden gebracht met de economische crisis in ons land.

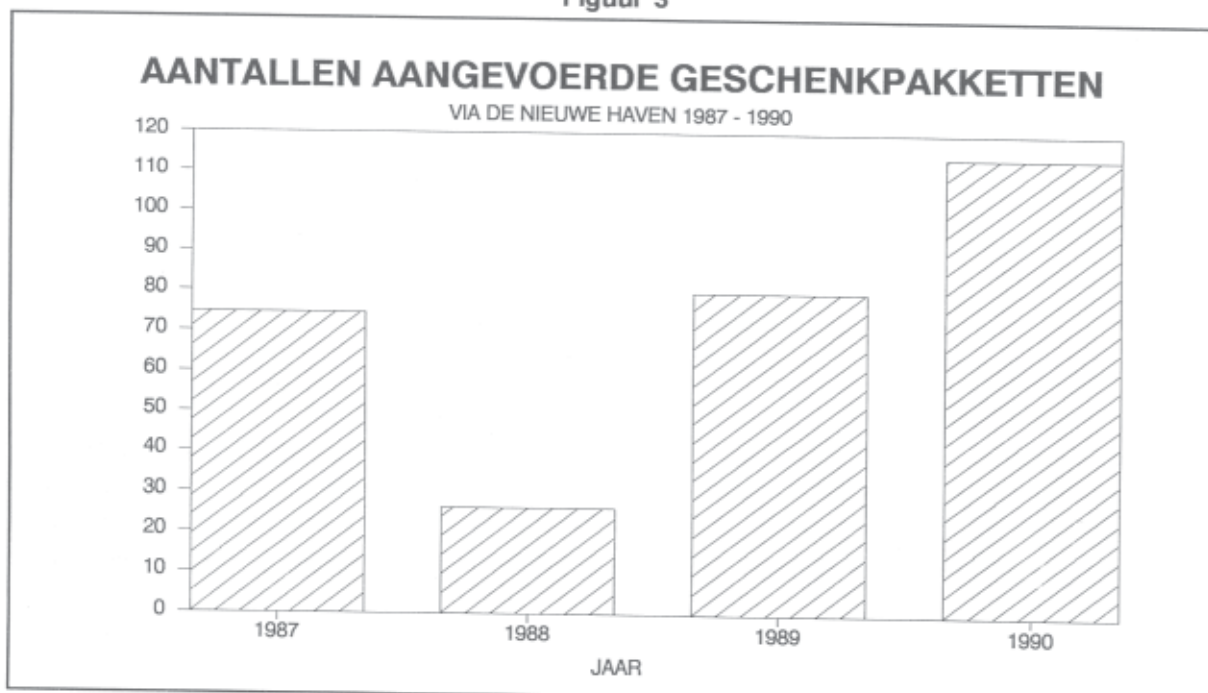
Figuur 2



Geschenkpakketten

Had in hand met de financieel-economische crisis, tot uitdrukking komend in de steeds verder slinkende hoeveelheid beschikbare deviezen, is ook de sociaal-economische situatie sedert het midden van de tachtiger jaren voor brede lagen van de Surinaamse bevolking steeds ondragelijker geworden. Voor vele huishoudens is één van de belangrijke middelen om te kunnen overleven de zogenaamde pakkettenservice uit het buitenland. De pakkettenservice nam in 1987 een enorme vlucht, en bereikte in 1990 een recordhoogte: meer dan 100.000 geschenkpakketten, overwegend afkomstig uit Nederland, kwamen via de Nieuwe Haven Suriname binnen (zie figuur 3).

Figuur 3



DE ONTWIKKELING VAN DE BATEN EN DE LASTEN

In de periode 1971 tot en met 1989 is het exploitatieresultaat (baten minus lasten) positief geweest.

De baten

De baten van N.V. Havenbeheer Suriname zijn verdeeld in twee categorieën, t.w.:

- i) exploitatiebaten;
- ii) diverse opbrengsten.

Tot de exploitatiebaten behoren de posten: verwerkingsheffing, loodsopslag, open opslag, opslag van containers, stalling motorvoertuigen, steigergelden, waterleveranties en hysterstalling.

De belangrijkste posten van de tweede categorie zijn: verhuur gebouwen, verhuur van en recht van opstal en terreinen, door berekende electra en water en interest.

De belangrijkste inkomsten van N.V. Havenbeheer Suriname worden gevormd door de exploitatiebaten m.n. de posten verwerkingsheffing, opslag van containers en stalling van motorvoertuigen (zie bijlage IV).

Vanaf 1987 vertoont de loodsopslag en de open opslag een daling vanwege de overschakeling op containervervoer.

In de jaren 1979 tot en met 1981 is er een daling te constateren in het exploitatieresultaat. Dit ten gevolge van:

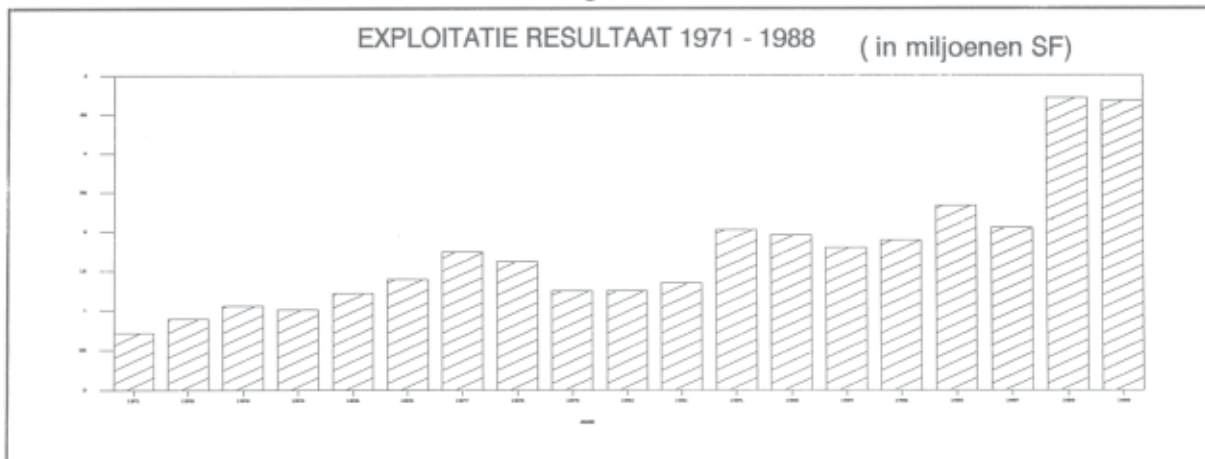
- een algemene stijging der kosten;
- een vermindering van de scheepvaartactiviteiten.

De stijging van het exploitatieresultaat in 1982 is het gevolg van de tariefsverhoging welke per 1 februari 1982 werd ingevoerd.

De inkomsten uit opslag van containers is in 1986 gestegen vanwege een nieuwe tariefsverhoging per 1 maart 1986.

In 1988 en 1989 hebben de inkomsten uit stalling motorvoertuigen een forse stijging ondergaan. D

Figuur 4



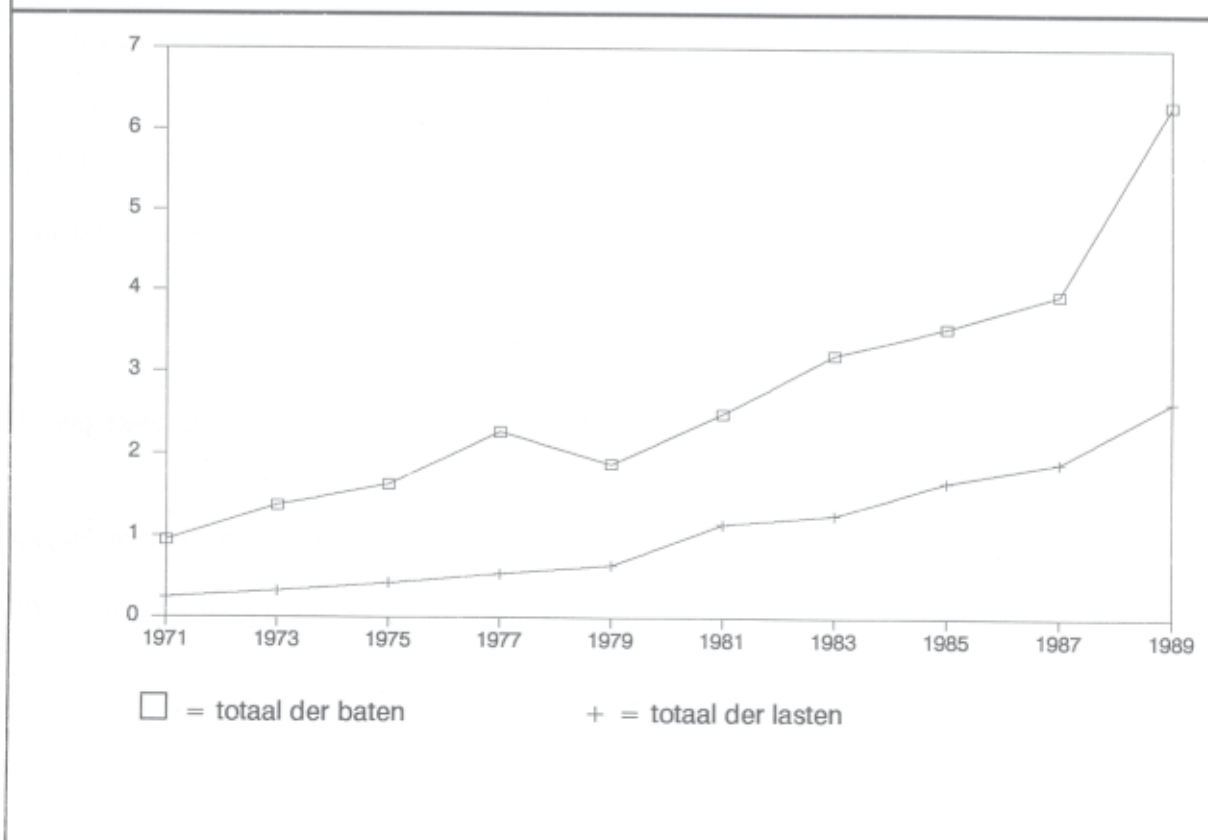
vanwege de drastische tariefsverhoging voor opslag van voertuigen per 17 juni 1988. Deze tariefsaanpassing leidde in dat jaar tot een stijging van het totaal der baten en daarmee ook een stijging van het exploitatieresultaat (zie grafiek 2).

De afname van het exploitatieresultaat in 1987 is grotendeels te wijten aan de precare deviezenschaarste van het land, met als gevolg een daling van zowel de importen als het aantal schepen die de "Nieuwe Haven" aandeed.

De lasten

De belangrijke lasten voor N.V. Havenbeheer Suriname vormen de posten: personeelskosten, water en electra en beheer en administratie. De post personeelskosten geeft elk jaar een geleidelijke stijging aan (zie bijlage IV). Dit alsgevolg van periodieke- en tussentijdse salarisverhogingen, aantreking van personeel, stijging van diverse uitkeringen, toelagen en de bijdrage aan het Voorzieningsfonds.

Grafiek 2
Baten en lasten 1971 - 1989 (in miljoenen SF)



VI

GEBRUIKERS VAN DE NIEUWE HAVEN

Scheepvaartagenten van de Nieuwe Haven

(Officiële vertegenwoordigers van buitenlandse rederijen)

- Alcoa Steamship Co. Inc.
- Bromet Shipping
- De Boer's Veem N.V.
- Calypsona Shipping B.V.
- French Line
- Kersten Shipping
- R. Lowes
- Surinam Shipping Agencies
- Surinaamse Handels Centrale N.V.
- Ten Shipping N.V.
- Verenigde Surinaamse Handelsmij. N.V.
- Continental Shipping Agencies
- Niamut Shipping
- Rudisa Shipping Co.
- Tjomara Shipping.

Scheepvaartbedrijven van de Nieuwe Haven

- Scheepvaart Maatschappij Suriname N.V.
- Suriname Coast Traders N.V.

Oliesteiger

Onder het beheer van de N.V. Havenbeheer Suriname valt ook de zgn. **oliesteiger**.

Van deze steiger maken de (buitenlandse) schepen van **Esso Standard Oil S.A.** en **Texaco Caribbean Inc.** gebruik voor het lossen van brandstof.

Voor deze maatschappijen treden resp. als vertegenwoordiger op de heer **SEWNARAIN** en de heer **PATER**.

De **Oliesteiger** staat verder ten dienste van vissersvaartuigen (b.v. Sujafi) en overige schepen (onder welke ook zeeschepen) voor het bunkeren van brandstof.

Scheepsbevoorraders

- Yvel
- Feliksdaal

Huur van kantoorruimten etc.

a. Overheid

Ministerie van Economische Zaken
Deviezen Commissie
Justitie en Politie

- Kantoorgebouw
- Kantoorruimte
- Kantoorruimte



Het SMS gebouw aan de Waterkant.

Ontvanger der Invoerrechten en Accijnzen
 Inspectie der Invoerrechten en Accijnzen

- Kantoorruimte
- Kantoorruimte/loodsen

b. Particulieren_

Alcoa Steamship Co. Inc.
 Continental Shipping Agencies
 Sur. Stuwadoors Pool
 Verenigde Sur. Handelsmij. N.V.
 Esso Standard Oil S.A. Ltd.
 Hakrinbank N.B.
 Texaco Caribbean Inc.
 Sur. Handels Centrale N.V.

- Kantoorruimte
- Kantoorruimte
- Kantoorruimte
- Kantoorruimte
- Terrein
- Terrein
- Terrein
- Loods

c. Cantines

Op het havencomplex zijn 4(vier) lokaliteiten in gebruik als cantine. Deze worden voor eigen rekening door particulieren geëxploiteerd.

Toelichting op scheepvaartmaatschappijen/agenten

Tussen de Scheepvaartmaatschappijen/Agenten en de N.V. Havenbeheer Suriname bestaan er geen schriftelijke overeenkomsten m.b.t. het operen op de Nieuwe Haven. De maatschappijen krijgen van de vennootschap toestemming voor het verrichten van activiteiten na daartoe gedane verzoeken tegen overlegging van een vergunning tot het uitoefenen van het bedrijf van Scheepvaartmaatschappij/Agent, verkregen van het Ministerie van Economische Zaken.

De activiteiten van de Scheepvaartmaatschappijen/Agenten bestaan uit de dienstverlening t.b.v. buitenlandse rederijen voor het lossen en laden van schepen en overige noodzakelijke diensten, welke voortvloeien uit het scheepvaartverkeer.

N.V. Havenbeheer Suriname verleent daartoe de faciliteiten voor het aanleggen, lossen en laden van schepen, opslag van goederen, waterlevering aan schepen, etc..

De kosten voortvloeiende uit deze activiteiten worden door de vennootschap aan de Scheepvaartmaatschappijen/Agenten gefactureerd.

Toelichting op huur overheid

Met enkele Overheidsinstellingen, die vanwege de indirecte dienstverlening aan de importeurs/exporteurs domicilie kiezen op het havencomplex, zijn er kantoorruimten in huur afgestaan.

VII

SCHEEPSVERBINDINGEN VAN SURINAME MET HET BUITENLAND

ALCOA STEAMSHIP CO.
Van 't Hogerhuysstraat 55
Tel. :477922
Fax :472392

Agenten van:

1. Europe - Caribbean Lines B.V.
10 daagse afvaarten van en naar Rotterdam
2. Mitsui O.S.K. Lines
2 maandelijks afvaart van en naar het Verre Oosten.

SURINAM SHIPPING AGENCIES
Keizerstraat 46 boven
Tel. :472945
Fax :472155

Agent van:

- Nedlloyd Lines B.V.
Verbinding Suriname/Buitenland v.v.
- 14 daagse verbinding van en naar Europa via Hamburg - Rotterdam- 14 daagse verbinding van en naar het Verre Oosten + Indonesië, India, Singapore en Thailand.
 - 14 daagse verbinding van en naar Argentinië, Uruguay en Brazilië.
 - 14 daagse verbinding van en naar het Carabisch Gebied.

CONTINENTAL SHIPPING AGENCIES N.V.
Watermolenstraat 38 boven
Tel. :472500/411017
Fax :411030

Agent van:

- Europes West Indies Lines B.V.
- 2 wekelijkse afvaarten van Rotterdam/Paramaribo.

TEN SHIPPING N.V.
Jodenbreestraat 67 - 69
Tel. :476191/475217
Fax :474904

Agenten van:

1. Bernuth Line/ Miami
2 wekelijkse afvaarten Miami/Paramaribo
2. Blue Carib Line
Gemiddeld 1 x per maand.

V.S.H. UNITED

Van 't Hogerhuysstraat 9 - 11

Tel. :472558/476450

Agenten van:

1. Tec Marine Line/Miami

2 wekelijkse afvaarten Miami/Paramaribo

2. Colonial Marine/Georgia

bulkclading (tarwe) niet regelmatig

3. Taiyo/Sanwa - Japan/Verre Oosten

Garnalenverschepping ca. 6 weken

4. Tec Marine/Maersk Line

Wekelijkse transhiplading van het Verre Oosten naar Miami. Levering lading binnen 6 weken in Suriname.

FRENCH LINE

Waterkant 12

Tel. : 472672/473838

Fax :477750

Agent van:

Compagnie General Maritime

2 wekelijkse afvaarten vanuit Europa naar Paramaribo

SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ SURINAME N.V. (REDERIJ)

Waterkant 44

Tel. :472447

Fax :474814

VIII

ONROEREND GOED

Perikelen rond het erfpachtsrecht

De N.V. Havenbeheer bezit het recht van erfpacht op grond aan de Van 't Hogerhuysstraat, bekend als "Nieuwe Haven". Dit zakelijk recht heeft zij reeds bij haar oprichting in 1971 verkregen. Het Rijksdeel Suriname heeft toendertijd ter volstorting van haar aandelen in het maatschappelijk kapitaal van de N.V. ondermeer het recht van erfpacht op de betreffende grond aan de Van 't Hogerhuysstraat verleend en ingebracht.

De omschrijving van het in erfpacht afgestane goed luidt:

"het perceelland groot vermoedelijk 60 hectaren en 5 aren, evenwel met uitzondering van aan derden bereids uitgegeven en toegewezen stukken grond, gezamenlijk vermoedelijk groot 6 hectaren en 5 aren, gelegen te Paramaribo aan de linkeroever van de Surinamerivier en nader aangeduid op de figuratieve kaart van de landmeter G.R. Liesdek 16 maart 1963".

Doelbewust is gekozen voor een vrij groot stuk grond (circa 54 hectaren). De beleidsmakers in 1971 waren van mening dat de N.V. Havenbeheer de potentie moest bezitten om afhankelijk van de economische groei, op de vraag naar havenruimte te kunnen inspelen. Tot nu toe is de verwachte groei van onze economie uitgebleven, waardoor het gehele haventerrein ook nog niet in gebruik genomen is.

Het was verwachtbaar dat op den duur anderen een wellustig oog zouden laten vallen op de open stukken terrein.

Op dinsdag 27 novembr 1990 werd de N.V. Havenbeheer plotseling geconfronteerd met bulldozers en ander zwaar materieel, die op een deel van het in erfpacht afgestane terrein de grond bouwrijp aan het maken waren.

Na enig "recherche"-werk kwam aan het licht dat de N.V. Surinam Coast Traders hiertoe de opdracht had gegeven. De verwarring werd groter toen bleek dat zij op 28 juni 1990 bij beschikking van de Minister van Natuurlijke Hulpbronnen no. D 606 het betreffende deel van de grond "in gebruik" hadden gekregen. Dit terwijl de Staat Suriname de beschikkingsbevoegdheid daartoe, bij het verstrekken van het erfpachtsrecht in 1971 aan de N.V. Havenbeheer, had prijsgegeven en de vennootschap "het rustig en vreedzaam bezit van voormeld erfpachtsrecht" had gewaarborgd.

Het aan Surinam Coast Traders "in gebruik" afgestane terrein behoorde immers niet tot die delen van de grond waarnaar in 1971 werd verwezen als: "met uitzondering van aan derden bereids uitgegeven en toegewezen stukken grond".

De N.V. Havenbeheer moest haar toevlucht nemen tot een Kort Geding voordat de N.V. Surinam Coast Traders haar activiteiten staakte.

Aan de beproeving was echter nog geen einde gekomen.

Als reactie op het vonnis in Kort Geding tegen N.V. Surinam Coast Traders werd een ander plan bedacht.



Het gebouw van Havenbeheer op het haventerrein.



Het parkeerterrein bij de haven.

Op 10 juli 1991 vond de N.V. Havenbeheer in haar post een afschrift van een beschikking van de Minister van Natuurlijke Hulpbronnen d.d. 13 juni 1991 G. no. 372, die haar was toegezonden door de Rekenkamer van Suriname. In deze beschikking werd het bij de oprichting aan de N.V. Havenbeheer verstrekte erfpachtsrecht ingetrokken.

Consternatie! Want dit betekende dat de N.V. Havenbeheer de bedrijfsvoering zou moeten beëindigen. Zij zou geen recht meer hebben op de grond, met de daarop staande gebouwen en zou elke havenactiviteiten moeten stopzetten. Dit betekende ook dat alle plannen en rapporten over uitbreiding van de N.V. de prullebak in konden.

De Minister overwoog in de beschikking, waarin het erfpachtsrecht werd ingetrokken, dat de N.V. Havenbeheer niet had voldaan aan de voorwaarden waaronder dit recht was verstrekt doordat zij niet de gehele grond in gebruik had genomen. Er werd melding gemaakt van een eerdere beschikking van 13 december 1990, waarin de N.V. Havenbeheer in de gelegenheid was gesteld om binnen 4 weken het terrein, waarover het erfpachtsrecht was verstrekt, te bebouwen en omheinen. Deze laatste beschikking heeft de N.V. Havenbeheer nimmer bereikt.

De Minister van Natuurlijke Hulpbronnen is bij zijn beslissing er aan voorbijgegaan dat de Staat Suriname (toendertijd het Rijksdeel Suriname) als aandeelhouder van de N.V. Havenbeheer het recht van erfpacht in 1971 heeft ingebracht om aan de verplichtingen tot volstorting van haar aandelenkapitaal te voldoen. Intrekking zou voor het vennootschapsrecht onaanvaardbare gevolgen met zich meebrengen. Voorts kan op zijn zachtst opgemerkt worden dat de Minister bij zijn beslissing niet de nodige zorgvuldigheid in acht heeft genomen en aan de belangen van N.V. Havenbeheer geheel is voorbijgegaan.

De rechter heeft in Kort Geding de betreffende beschikking van de Minister van Natuurlijke Hulpbronnen dan ook geschorst.

Tot nu toe is de N.V. Havenbeheer erin geslaagd het bedrijf naar veilige haven te loodsen. Wat zal de toekomst brengen ?



De wegen buiten de haven zelf die ook aan Havenbeheer behoren.

IX

HET BESTUUR VAN DE N.V. HAVENBEHEER SURINAME

De vennootschap wordt overeenkomstig artikel 10 uit van de Statuten bestuurd door een directie bestaande uit een of meer directeuren, onder toezicht van commissarissen. Directeuren worden benoemd en ontslagen door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, die ook hun aantal bepaalt.

De Raad van Commissarissen bestaat, overeenkomstig artikel 15 van de Statuten uit ten minste 5 (vijf) en ten hoogste 7 (zeven) leden, die worden benoemd, geschorst of ontslagen door de Algemene Ledenvergadering van Aandeelhouders.

In het twintig jarig bestaan van de vennootschap is het vaker voorgekomen dat er geen directie was. De eerste keer in 1981 en thans (october/november 1991) wederom. De dagelijkse leiding van het bedrijf wordt dan waargenomen door de Raad van Commissarissen die daartoe uit zijn midden een gedelegeerd commissaris aanwijst. In oktober/november 1991, ten tijde van het twintig jarig bestaan van de vennootschap is die: de heer E. Vanenburg.

In de achterliggende twintig jaren heeft het bestuur er als volgt uitgezien:

Direktie & raden van commissarissen

1975	-	President Commissaris	Ir. H. Getrouw Mr. Dr. L.Th. Waaldijk H.W. Mohamedradja J.E. Wong A Ton
		Directeur:	Mr. H. Tjon A Ten
1977	-	President Commissaris	Ir. H. Getrouw Mr. R. Cruden A. Lee Kong Mr. F.R. Manichand Mr.Dr. L.Th. Waaldijk J.E. Wong A Ton
		Directeur:	Mr. H. Tjon A Ten
1979	-	President Commissaris	Mr. R. Cruden A. Lee Kong Mr. F.R. Manichand Drs. R. Tjong A Hung Mr. L.Th. Waaldijk J.E. Wong A Ton
		Directeur:	Mr. H. Tjon A Ten
1983	-	President Commissaris	Mr. F. Manichand Mr. R. Cruden

		Drs. R. Tjong A Hung A. Lee Kong Mr. Dr. L.Th. Waaldijk
1984	- President Commissaris	R. Tapessur E. Bansia F. Wilfrid F. Russel I. Grep Drs. R. Sweet
	Directeur:	
1986	- President Commissaris	S.R. Uiterloo R. Tapessur E. Bansia F. Wilfrid F. Russel I. Grep Drs. R. Sweet
	Directeur:	
1987	- President Commissaris	W.S.L. Halfhide V. Mangal R. Sisal R. Lie A Kwie R. Tolud L. Naarden
		uitgetreden L. Naarden 1-6-88
1989	- President Commissaris	S. Ramsaran F. Vanenburg R. Simons R. Demon V. Mangal J. Veira H. Kross
		uitgetreden per 28-6-91 J. Veira H. Kross

Personeelsbestand: N.V. HAVENBEHEER SURINAME (per 11 november 1991)

Bewaking:	40
Administratief Personeel :	24
Technische Dienst:	60
Operationele zaken:	5

ERRATA

Pagina 42:

- "J. Veira " moet zijn "J. Vieira".
- De volgende tekst komt te vervallen:

Uitgetreden per 28-6-91	
J. Veira	42
H. Kross	

EEN BLIK IN DE TOEKOMST

In het rapport dat de SESCON Group N.V. samen met Grabowsky en Poort B.V. in december 1988 in opdracht van de N.V. Havenbeheer hebben uitgebracht, wordt voor de jaren negentig een beleidsvisie ontwikkeld.

Hieraan ontleen wij, tot besluit van dit Gedenboek, de volgende aanbevelingen.

- i. Tussen de verschillende overheidsinstanties, die in Suriname betrokken zijn bij haven- en scheepvaart aangelegenheden, bestaat te weinig coördinatie. Vanuit het hoogste beleidsnivo moet dit gebrek worden onderkend.
Tussen de N.V. Havenbeheer en de kring van havengebruikers dreigt enige afstand te ontstaan. Gestreefd moet worden naar verbetering van het overlegklimaat.
- ii. Bij het zoeken naar oplossingen ter verbetering van de haventoeegangen moet niet in de eerste plaats gedacht worden aan kostbare baggerwerken. Aanpassing van het schip aan de vaarweg en verlegging van de routepartronsen bij de scheepvaartdiensten zijn eveneens aanvaardbare proposities.
- iii. Suriname zal in de komende jaren in nog sterkere mate geconfronteerd worden met vernieuwingen in de eigen transportsector, voornamelijk als gevolg van veranderingen in het voorkomen van het maritieme ladingpakket, zoals het toenemende gebruik van containers en het overgaan op bulktransport. De bestaande havenfaciliteiten en het binnenlandse verkeer zullen zich gedeeltelijk aan de moderne transporttechnieken moeten aanpassen.
- iv. Het scheppen van open ruimte kan op beide havens op vrij eenvoudige wijze worden bereikt middels verwijdering van overtollige goederenloodsen en niet meer in gebruik zijnde opstallen. Tenminste tot het jaar 1995 kunnen kostbare havenuitbreidingen worden vermeden.
- v. Het beleid van de N.V. Havenbeheer zal niet uitsluitend gericht moeten zijn op de exploitatie van een vastgoed haven, maar ook op de stimulering van de ontwikkeling van de haven. Essentiële onderdelen van het beleid moeten onder meer zijn een gerichte tarifiering, het opzetten van een betrouwbare databank en een marktgeoriënteerde instelling.
- vi. De tarievenstelsels, zoals gehanteerd door de Dienst voor de Scheepvaart en door de N.V. Havenbeheer, moeten worden aangepast aan de gewijzigde economische omstandigheden, hetzij door verhoging van de tarieven in Surinaamse courant, hetzij door geheel of gedeeltelijke omzetting van de huidige noteringen in bijvoorbeeld US\$-noteringen.
- vii. Om toekomstige ontwikkelingen binnen het beheersgebied van de N.V. Havenbeheer mogelijk te maken dient een zeer geselecteerd gronduitgiftebeleid te worden gevoerd. In principe zouden alleen bedrijven moeten worden toegelaten die direct of indirect haventransport genereren. De direct aan het oeverfront grenzende terreinstrook aan de zuidzijde van de Nieuwe Haven moet voor eigen uitbreidingen worden vrijgehouden. Op het voorterrein moeten niet- havengebonden activiteiten worden ontmoedigd.

BIJLAGE I

AKTE VAN ERFPACHT

DEPARTEMENT VAN OPBOUW

Bureau no. 4487

no. D 2311

Paramaribo, 9 november 1971.

HET MINISTERIE VAN OPBOUW,

Nader voorgenomen het verzoekschrift van de DE STICHTING PLANBUREAU SURINAME, ten behoeve van de N.V. HAVENBEHEER SURINAME i.o. van 8 juli 1971.

Gelezen het schrijven van de N.V. HAVENBEHEER SURINAME, voornoemd, van 9 november 1971.

Herlezen. enz.

Gelet op de Agrarische Verordening (geldende tekst G.B. 1953 no.53) zoals zij luidt na wijziging en aanvulling, laatstelijk bij de landsverordening van 20 september 1966 (G.B. no. 104) en op de artikelen 766 tot en met 781 van het Surinaams Burgerlijk Wetboek.

De Raad van Advies gehoord (missive van 20 september 1971 no. D 1768).

HEEFT GOEDGEVONDEN:

I. Te bepalen, dat de in de beschikking van 3 november 1971 no. D 2245, bedoelde uitmetingskaart en het aandelenpakket binnen de tijd van TWEE MAANDEN na ingang van het erfpachtsrecht aan het Land ter beschikking wordt gesteld.

II. Aan te tekenen:

a. dat de N.V. HAVENBEHEER SURINAME, heeft voldaan aan de verplichtingen om, overeenkomstig het bepaalde in lid 2 van artikel 8 van de aangehaalde verordening binnen de daartoe bij beschikking van 3 november 1971 no. D 2245, in verband met punt I van deze beschikking gestelde termijn, de legesgelden alsmede overschrijvingskosten aan het Land in te zenden;

b. dat in verband hiermede het erfpachtsrecht dient te worden verleend.

III. Voor de tijd van 75 jaren, aanvangende met de dag waarop de overschrijving van het uittreksel van deze beschikking in de daarvoor bestemde openbare registers ten Hypotheekkantore heeft plaatsgevonden voor HAVEN en HAVENAKTIVITEITEN in ERFPACHT af te staan aan de N.V. HAVENBEHEER SURINAME, het perceelland vermoedelijk groot 60,5 ha., evenwel met uitzondering van aan derden bereids uitgegeven en toegewezen stukken grond, gezamenlijk vermoedelijk groot 6,5 ha., gelegen te Paramaribo aan de linkeroever van de Surinamerivier en nader aangeduid op de figuratieve kaart van de landmeter G.R. Liesdek van 16 maart 1963;

wordende dit erfpachtsrecht; behalve onder de voorwaarden en bepalingen, welke in de Agrarische Verordening (geldende tekst G.B. 1953 no. 53), zoals zij luidt na wijziging en aanvulling, laatstelijk bij de landsverordening van 20 september 1966 (G.B. no. 104), bepaaldelijk worden genoemd, verleend onder de navolgende bijzondere voorwaarden:

a. ten genoegen van het Land moet:

1. binnen één jaar na de datum van ingang van het erfpachtsrecht de grond, voor zover zulks nog niet mocht zijn geschied, zijn bebouwd en omheind, desgewenst doormiddel van een levende haag;

zullende evenwel voor het oprichten van nieuwe gebouwen op de grond of voor het geheel of gedeeltelijk vernieuwen of veranderen van bestaande of opgerichte gebouwen, de voorschriften van de Bouwverordening 1956 (G.B. 1956 no. 30), zoals zij gewijzigd en aangevuld is, bij de landsverordening van 26 augustus 1957 (G.B. 1956 no. 108) moeten worden in acht genomen;

2. voor een goede lozing van de grond worden gezorgd;

3. de bebouwing en omheining tijdens de duur van het erfpachtsrecht in stand worden gehouden;

b. de in erfpacht afgestane grond mag zonder goedkeuring van het Land door de erfpachtster tot geen ander doeleinde worden gebruikt, dan waarvoor die is afgestaan.

Het Land behoudt zich het recht voor bij het verlenen van de laatstbedoelde goedkeuring de hieronder genoemde canon op een hoger bedrag te stellen;

c. overdracht van het erfpachtsrecht op gedeelten van de grond noch toescheiding bij ontbinding of liquidatie van de N.V. of anderszins kan plaatsvinden dan met toestemming van het Land.

IV. De jaarlijkse canon welke ingaat met de dag, waarop de overschrijving van het erfpachtsrecht in de daarvoor bestemde openbare registers ten Hypotheekkantore heeft plaatsgevonden vast te stellen op f 1,— (ÉÉN GULDEN).

V. De Districts-Commissaris van Paramaribo uit te nodigen toe te zien op de naleving van de in de punten II a en b gestelde voorwaarden en te zijner tijd m.b.t. de bedoelde naleving, bericht aan de Minister van Opbouw in te zenden.

VI. Van het vorenstaande. enz. en AANGETEKEND uittreksel aan de belanghebbende.

De minister voornoemd,
getd. Dr.Ir. F.E. Essed.

Voor eensluidend afschrift,
De Onder-Direkteur van Opbouw,
getd. R.E. Pocorni.

Ondergetekende, HENRI LUDWIG LOUIS CARBIERE, Onderhoofd van de Dienst der Domeinen, wonende te Paramaribo, verklaart hierbij, dat het op dit formulier gestelde afschrift eensluidend is met bijbehorende beschikking van 9 november 1971 no. D 2311

BIJLAGE II

**OVEREENKOMST TUSSEN HET RIJKSDEEL
SURINAME EN DE SURALCO**

De ondergetekenden:

Ir. HILLERICH MEYER, wonende te Paramaribo, ten deze optredende in zijn hoedanigheid van Directeur-Beheerder van de SURINAME ALUMINUM COMPANY, vennootschap naar het recht van de Staat Delaware, Verenigde Staten van Amerika, gevestigd te Wilmington, Delaware, en als zodanig deze Vennootschap zowel in als buiten rechten vertegenwoordigde,

ter ener
en

URIAH MORPURGO, Directeur van Opbouw, wonende te Paramaribo, vertegenwoordigende het Land ingevolge de beschikking van de Minister van Opbouw van 2 juli 1960 no. D 787

ter andere zijde

O v e r w e g e n d e:

dat het Land voornemens is het hierna te vermelden stuk grond tot havencomplex in te richten;

dat het voor de uitvoering van die havenplannen noodzakelijk is, dat het Land de vrije beschikking verkrijgt over bedoeld stuk grond;

dat bedoeld stuk grond in eigendom toebehoort aan de Suriname Aluminum Company;

dat de Suriname Aluminum Company er mede belang bij heeft dat bedoelde voorziening wordt getroffen;

dat de Suriname Aluminum Company uit dien hoofde, tegen de hierna omschreven tegenprestaties, in de volle en vrije eigendom overdraagt aan het Land, voor hetwelk de ondergetekende ter andere zijde verklaart in overdracht aan te nemen en de bedoelde tegenprestaties na te komen:

Het stuk grond, groot 123500 m², gelegen te Paramaribo aan de linkeroever van de Surinamerivier, op de kaart van de landmeter in Suriname H.R. Fong Tin Joen van 21 juni 1900, aangeduid met de letters A B C D F G H K, welk stuk grond uitmaakt delen van de erven, gelegen tussen de Van 't Hogerhuysstraat en de Surinamerivier, bekend als N.W. La F. Nos. 464, 464r3 en 464g.

Ten aanzien van de eigendomsverkrijging verklaart ondergetekende te ener dat de Suriname Aluminum Company van de erven bekend als N.W. La F Nos. 464, 464r3 en 464g, waaruit het over gedragen stuk grond is ontstaan, de eigendom verkreeg door de overschrijving op 30 januari 1958 in register C 416 onder nummer 7571 ten Hypotheekkantore in Suriname van een afschrift der akte overdracht de 27e januari 1958 voor de alhier residerende notaris D.A. Samson, verleden.

Partijen verklaren dat deze overeenkomst is aangegaan onder de volgende

Bedingen:

Artikel 1.

Het voorschreven stuk grond is overgedragen in de staat, waarin het zich bevindt met alle rechten en lasten - deze laatste met inachtneming van artikel 7 - heersende en lijdende erfdienstbaar-

heden, die daaraan verbonden zijn, zonder dat partij te ener tot enige vrijwaring hoegenaamd gehouden zal zijn, terwijl het wordt geleverd vrij van hypothecaire inschrijvingen en beslagen.

Artikel 2

Het voorschreven stuk grond wordt op heden overgedragen in de macht en het bezit van het Land, dat gemachtigd is zich de eigendom daarvan te verschaffen door de overschrijving dezer overeenkomst in de daartoe bestemde openbare registers.

Artikel 3

Alle belastingen van het overgedragen stuk grond verschuldigd, vanaf 1 januari 1960 voor rekening van het Land.

Artikel 4

Het Land verplicht zich om aan de rivierzijde van het terrein een kademuur- of steigervoorzieningen te treffen voor het meren, laden en lossen van schepen en daarop één of meer goederenloodsen te bouwen;

Artikel 5

De Suriname Aluminum Company zal, zolang zij haar bedrijf in Suriname uitoefent, t.b.v. de Alcoa Steamship Company, de beschikking hebben over het noordelijk gedeelte van de onder Artikel 4 bedoelde kade of steiger, voor het aanleggen van door laatstbedoelde Company vertegenwoordigende zeeschepen, zodra zij dit nodig acht, met dien verstande echter, dat van de vermoedelijke aankomst van elk schip daarvan tenminste 72 uren van te voren kennis wordt gegeven aan de betrokken autoriteiten en tenminste 24 uren van te voren bedoelde autoriteiten definitief daarvan worden verwittigd; verbindende het Land zich om de door de Alcoa Steamship Company verschuldigde steigergelden voor maximaal drie schepen per maand, telkens voor één etmaal, aan de Alcoa Steamship Company te vergoeden, alzo tot een maximum van f 90,— (NEGENTIG GULDEN) per maand.

Het minder aantal schepen, gedurende een maand aan de steiger gemeerd, kan door de Suralco gedurende de daarop volgende maand worden gecompenseerd.

Artikel 6

Het Land verplicht zich om van de onder artikel 4 bedoelde goederenloods of loodsen, een aaneengesloten gedeelte met een vloeroppervlakte van 1000m², gelegen tegenover en aangrenzend aan het gedeelte van de kade of steiger genoemd in artikel 5, voor een periode van TWINTIG JAREN, gerekend van de dag van ingebruikneming van bedoelde loodsen, aan de Suriname Aluminum Company ten behoeve van de Alcoa Steamship Company af te staan, voor hetwelk gebruik gedurende die periode door Suralco geen huur of enige andere vergoeding zal worden betaald.

Na ommekomst van de in dit artikel genoemde termijn van twintig jaren zal aan de Suriname Aluminum Company ten behoeve van de Alcoa Steamship Company, rekening houdende met de alsdan heersende behoefte, een optie worden verleend voor een volgende periode van 20 jaren voor de huur van de vorenbedoelde opslagruimte van 1000m² tegen de geldende huurprijs. Voor het geval het Land over onvoldoende opslagruimte beschikt, is de Alcoa Steamship Company bevoegd om gedeelten van de aan haar toegewezen opslagruimte, tegen de normaal geldende tarieven, voor zover zulks haar gewenst voorkomt, aan derden te verhuren voor inkomende of uitgaande lading.

Artikel 7

De Suriname Aluminum Company verbindt zich met alle haar ten dienste staande rechtsmiddelen, de huurpercelen, waarin het in eigendom overgedragen stuk grond mede is verdeeld, door de huurders zo spoedig mogelijk te doen ontruimen, zullende door het Land aan elk van deze huurders, desgevraagd, een woonkavel in gebruik of in erfpacht ter bebouwing en bewoning

worden afgestaan, met dien verstande dat:

- a. het bouwrijp maken van de woonkavels t.b.v. de huurders van de Zuidelijke helft van het stuk grond geheel voor rekening van het Land komt;
- b. het bouwrijp maken van de woonkavels tot een maximale oppervlakte van 600m² per kavel t.b.v. de huurders van de Noordelijke helft van het stuk grond, door de Suriname Aluminum Company wordt bekostigd.

Artikel 8

Het Land verbindt zich, desgevraagd aan de Suriname Aluminum Company vergunning te verlenen om de Dominékreek, op de plaats aangegeven op voormelde kaart, een steigertje te mogen aanleggen en exploiteren, zolang de Dominkreek als vaarwater kan worden aangemerkt, zonder dat de thans bestaande scheepvaart enige hinder daarvan ondervindt.

Artikel 9

Alle kosten terzake dezer overeenkomst te maken, komen voor rekening van het Land.
Aldus opgemaakt en getekend te Paramaribo, op heden de 5e juli 1960.

Partij ter ener,
(w.g.H. Meyer)
Ir. H. Meyer.

Partij ter andere zijde,
(w.g.U. Morpurgo)
U. Morpurgo.

BIJLAGE III

PROCENTUEEL AANDEEL VAN DIVERSE DIENSTEN IN HET TOTAAL DER EXPLOITATIEBATEN 1971 - 1989

	1971	1973	1975	1977	1979	1981	1983	1985	1987	1989
EXPLOITATIE BATEN										
VERWERKINGSHEFFING	51	41	41	41	41	39	34	28	28	21
LOODSOPSLAG	28	31	30	26	19	16	12	18	16	9
OPEN OPSLAG	10	18	20	25	5	5	6	5	3	3
OPSLAG VAN CONTAINERS	0	0	0	0	15	21	24	26	32	24
STALLING MOTORVOERTUIGEN	0	0	0	0	11	9	9	11	9	36
STEIGERGELDEN	9	8	7	5	6	5	8	7	9	5
WATERLEVERANTIES	2	2	2	2	2	4	6	5	3	1
HYSTERSTALLING	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
TOTAAL										
EXPLOITAITE BATEN	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

BIJLAGE IV
OVERZICHT BATEN & LASTEN 1971 - 1989 (IN SF.)

	1971	1973	1975	1977	1979	1981	1983	1985	1987	1989
<u>EXPLOITATIE BATEN</u>										
VERWERKINGSHEFFING	411732	485988	541422	805047	620137	758541	872012	771337	865194	1191014
LOODSOPSLAG	221491	365640	398634	502375	296078	308406	318759	497052	479363	527162
OPEN OPSLAG	82084	211880	275352	501420	82849	87340	150556	128292	86035	186722
OPSLAG VAN CONTAINERS					239454	389725	622942	696941	974318	1330127
STALLING MOTOR- VOERTUIGEN					173572	169320	241570	297525	280393	2057615
STEIGERGELDEN	68941	92448	99973	107789	100880	96630	215760	181147	272525	261754
WATERLEVERANTIES	14561	18276	24810	31075	30684	72116	149075	125426	80290	23620
HYSTERSTALLING		3420	5580	18698	19695	16924	9458	9390	13500	23620
<hr/>										
TOTAAL EXPLOITATIE BATEN	798809	1177652	1345771	1966404	1563349	1899002	2580132	2707110	3051618	5656420
<hr/>										
<u>DIVERSE OPBRENGSTEN</u>										
VERHUUR VAN GEBOUWEN	151943	187838	224524	203259	194292	246720	231988	326145	315860	325639
VERHUUR/RECHT VAN OPSTAL/TERREINEN			8322	15989	16323	16322	13822	18737	59232	72069
DOORBEREKENDE ELECTRA EN WATER						145614	78369	119222	15479	174690
INTEREST	951	6656	47070	78695	103434	139573	270570	335015	299239	
DOORBEREKENDE TELEFOON						11980				
OPBRENGST BADGES						13558	8469	9507	3940	
OPBRENGST DOORLAATBEWIJZEN						15268	24000	24000	67820	7540
DIVERSEN		4670	3085	5055	3651	3036				
<hr/>										
TOTAAL DIVERSE OPBRENGSTEN	152894	199164	283001	302998	317700	592071	627218	832626	897570	64780
<hr/>										
TOTAAL DER BATEN	951703	1376816	1628772	2269402	1881049	2491073	3207350	3539736	3949188	630422
<hr/>										
<u>EXPLOITAITEKOSTEN</u>										
PERSONEEL	141488	233634	263537	305973	388373	654786	857946	1183931	1376268	197880
WATER EN ELECTRA	59249	40772	61801	99637	112615	323775	262058	256362	227578	33108
BEHEER EN ADMINISTRATIE	12000	10000	20500	20775	38200	144617	112485	195475	247109	23237
ONDERHOUD INSTALLATIES	22469	13431								
ONDERHOUD EMPLACEMENT			949	25954	1541					
ONDERHOUD GEBOUWEN			282							
VERZEKERING GEBOUWEN	2754	5505	5505	5505	7209					
AUTOKOSTEN			3868	4032	3331					
KANTOORKOSTEN		8881	38393	42480	32631					
DIVERSEN	2195	6258	25114	30789	51932	26699	26342	22538	47458	9317
<hr/>										
TOTAAL DER LASTEN	240155	318481	419949	535145	635832	1149877	1258831	1658306	1898413	263544
<hr/>										
EXPLOITATIERESULTAAT	711548	1058335	1208823	1734257	1245217	1341196	1948519	1881430	2050775	366878