

INHOUDSOPGAVE:

- 1 - WOORD VAN DE DIRECTEUR
- 2 - HET VAARBEVOEGDHEIDSBEWIJS
- 3 - WERKBEZOEK RVC AAN MAS NICKERIE
- 4 - SLEEPBOOT ASSISTENTIE
- 5 - GEZAGVOERDER MARWINA VERZORGD TRAINING
- 6 - ISO
- 7 - TEAMBUILDING ACTIVITEIT FINANCE/ICT
- 8 - IN GESPREK MET
- 9 - GEZONDHEIDSTIPS
- 10 -RECEPT VAN
- 11 -MAS WEETJE
- 12 -PERSONALIA

MAS INFO

Maritiem

"ASSURING SAFE, SECURE, ENVIRONMENTALLY SOUND,
EFFICIENT AND SUSTAINABLE SHIPPING"

Woord van de Directeur



Beste lezers,

Het eerste kwartaal voor 2021 zit erop. Als bedrijf zijn er enkele markante zaken die wij door team effort hebben kunnen bewerkstelligen. Ten eerste hebben wij de afgelopen week de toewijzingsbeschikkingen inzake de formalisatie van de langverwachte "titel op de grond" voor twee bedrijfspercelen verkregen.

Dat de MAS per 1 april 2021 meer taken en verantwoordelijkheden krijgt vloeit voort uit de juridische interpretatie van het Decreet Havenwezen 1981 (S.B. 1981 no. 86) en de Wet Maritieme Autoriteit Suriname (S.B. 1998 no. 37), waarbij de directeur van de MAS, per voornoemde datum als Havenmeester voor geheel Suriname optreedt.

In het kader van de voortzetting van het Suriname River Dredging Project (SRDP 2021) is er een meeting geweest met de Minister van Openbare Werken, de Raad van Commissarissen bij de MAS en de Directie. De technische coördinatie van dit project ligt bij de MAS. De huidige regering heeft de afgelopen periode een tendering gehouden, om het SRDP voort te zetten.

Ook de ontwikkelingen met betrekking tot de offshore olie-exploratie activiteiten volgt de MAS nauwgezet en levert een bijdrage door het faciliteren van local content.

De afgelopen periode zijn enkele medewerkers benoemd in een naast hogere functie. Met dit gegeven zorgt de MAS ervoor dat er binnen de organisatie ook groeimogelijkheden worden gecreëerd. De gelukwensen aan alle medewerkers die een nieuwe functie bekleden. Blijft u op dezelfde voet inzetten voor het bedrijf.

"Individually, we are one drop. Together, we are an Ocean."

Mr. M. Amafo LL.M
Directeur

HET VAARBEVOEGDHEIDSBEWIJS



Ave Aloeboetoe tijdens de vaartest.



De MAS houdt onder andere toezicht op de naleving van wettelijke voorschriften met betrekking tot de scheepvaart en het scheepvaartverkeer. Deze voorschriften voorzien in regels die gelden voor deelnemers aan het waterverkeer. In dat kader is het vaarbevoegdheidsbewijs "Vaarbewijs I" verplicht gesteld. Om hiervoor in aanmerking te komen zal de gegadigde de tweedaagse training "veilig varen" verzorgd door Stichting Logistiek Onderwijs moeten volgen. Tijdens de training wordt de participant de basisregels voor een veilige vaart bijgebracht. Enkele onderdelen die behandeld worden zijn vaarwegmarkeringen getijden, bericht aan zeevarenden, situatiebewustheid, nautische instrumenten. Na de cursus krijgt de deelnemer een certificaat van deelname. Met de opgedane theoretische kennis en de nodige vaarervaring die bij eigen gelegenheid moet worden opgedaan, kan belanghebbende een aanvraag doen voor het afnemen van de praktische vaartest ter verkrijging van het vaarbewijs. De vaartest kan worden uitgevoerd met een vaartuig ter beschikking gesteld door betrokkene na goedkeuring door de MAS of met een vaartuig die door de MAS ter beschikking wordt gesteld. De MAS is sinds kort gestart met het aanbieden van vaartesten. De praktische testen worden door Ave Aloeboetoe, medewerker Maritime Administration, afgenomen. De kandidaat zal instaat moeten zijn de opdrachten van de instructeur goed uit te voeren. Na de test met goed gevolg te hebben afgerond, komt zo een kandidaat in aanmerking voor het vaarbevoegdheidsbewijs geldig voor vijf jaren. Hiermee zorgt de MAS ervoor dat iedere bestuurder van een vaartuig daartoe bevoegd is. Met het uitgeven van het "Vaarbewijs I" krijgt de MAS een beeld van het aantal pleziervaarders en kan hierop beleid worden losgelaten. De oproep aan eigenaren van pleziervaartuigen en waterscooters om hun vaartuig ter keuring aan te bieden en het verkrijgen van het "Vaarbewijs I" moet daarom ook in dit licht worden gezien.

"Vaarwijs en haal nu uw Vaarbewijs."

RVC bezoekt MAS Nickerie

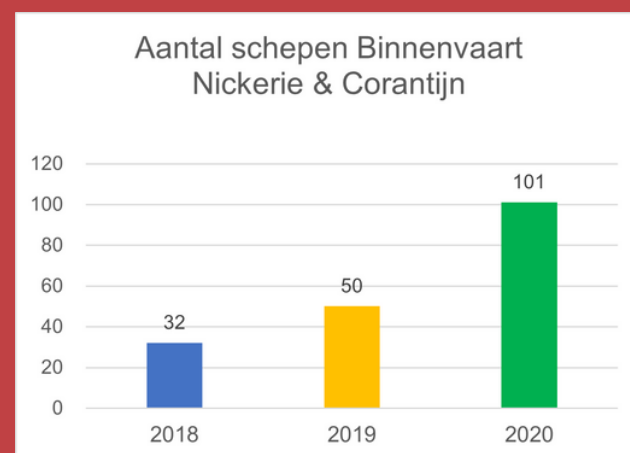
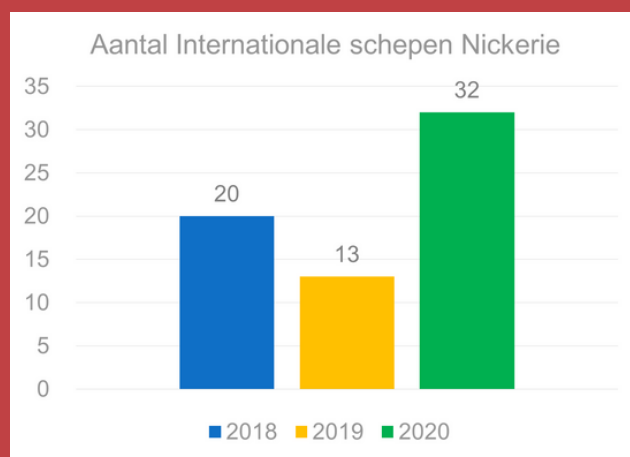


De leden van de Raad van Commissarissen bij de MAS hebben op zaterdag 13 maart jongstleden een werkbezoek gebracht aan de dependance van MAS in het district Nickerie. Ter gelegenheid hiervan heeft de directeur van de MAS een power point presentatie gehouden. Tijdens de presentatie is de directeur ingegaan op diverse activiteiten die de MAS aldaar verricht. Ook het aantal beloodsingen van de afgelopen drie jaar zijn gepresenteerd.

Alhoewel er maar één medewerker officieel in Nickerie is gestationeerd, worden er frequent loodsdiensten uitgevoerd met het multipurpose vaartuig Kumaru II. Voor deze diensten gaan medewerkers van de afdelingen Pilot Services en Fleet & Maintenance richting het rijstdistrict. De Kumaru II is voor zowel hydrografische als controle diensten inzetbaar. Maandelijks vinden in Nickerie controle werkzaamheden plaats. Hierbij worden in hoofdzaak Wageningen, Zeedijk en South Drain aangedaan. De controle richt zich voornamelijk op het gebruik van reddingsvesten door opvarenden en de staat van de vaartuigen die worden ingezet. Internationale schepen die de havenfaciliteiten van Nickerie aandoen worden onderworpen aan Port State Control (PSC) inspectie, ter garandering van de veiligheid van het schip, haar bemanning en onze vaarwegen (het marine milieu); vanwege de COVID-19 pandemie is het aantal PSC inspecties landelijk sterk verminderd.

Hydrografische metingen zijn om de twee jaren ingepland voor de monding van de Corantijn- en Nickerierivier. De laatste meting is in 2020 uitgevoerd. De ENC Corantijn- Nickerierivier wordt geüpdatet na elke meting. Ook het baggeren van de Nickerierivier is aan de orde gekomen. De MAS volgt de ontwikkelingen met betrekking tot de off-shore activiteiten op de voet.

Na de presentatie kregen de leden een rondleiding op de steiger. De raad is zeer ingenomen met de activiteiten die de MAS ontplooit in Nickerie.



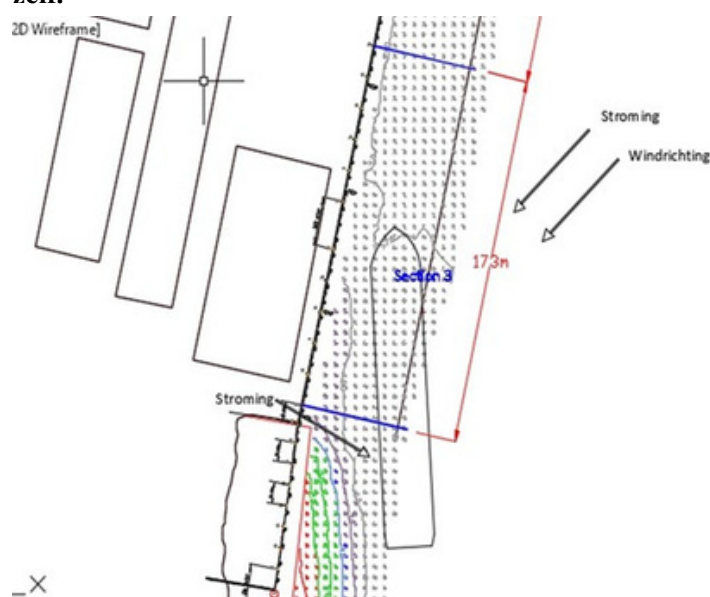
Rondleiding op de steiger

Noodzaak sleepbootassistentie Jules Sedney haven

Manoeuvreren nabij sectie 3, het zuidelijk deel van de steiger

In het verleden liet de Loods het vaartuig door de stroom naar de kade scheren. Bij deze manoeuvre werd het vaartuig onder een bepaalde hoek t.o.v. de stroom gepositioneerd, waardoor het schip door de stroom naar de kade werd afgezet. De machines van het vaartuig werden bij deze manoeuvre nabij de steiger minimaal ingezet, daardoor was het risico om schade te veroorzaken aan de kade, nabij gelegen vaartuigen en het vaartuig, zeer klein.

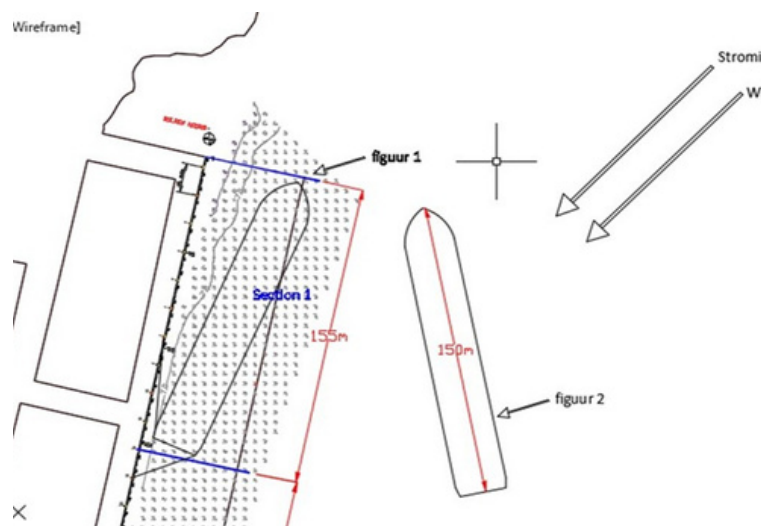
Momenteel is nabij sectie 3, een verandering in het effect van de stroom op het vaartuig geconstateerd. In plaats dat het vaartuig in zijn geheel naar de steiger wordt afgezet, wordt het voorschip nu naar de steiger gedrukt terwijl het achterschip juist van de kade af, wordt afgezet. De Loods is hierdoor genoodzaakt om (dichtbij de steiger) de machines meermalen te gebruiken om het vaartuig uiteindelijk parallel voor de steiger te krijgen. Bij het gebruik van de machines vlak voor de steiger, is het vaak heel moeilijk om het vaartuig weer tot "stilstand" te brengen. Het risico dat het vaartuig niet tijdig gestopt kan worden is zeer groot bij bepaalde type schepen. Het gevolg hiervan is dat er schade aangericht kan worden aan de kade, nabij gelegen vaartuigen en het vaartuig zelf.



Manoeuvreren nabij sectie 1, het noordelijk deel van de steiger

Bij het aanmeren bij sectie 1 wordt het vaartuig, nadat het onder de juiste hoek is gebracht, door de stroom en de wind naar de kade afgezet (drift, zijdelingse beweging). Bij springtij en bij een sterke wind neemt de snelheid van deze beweging (bij bepaalde type schepen) toe tot meer dan 4 knopen. Indien zo een vaartuig met een boegschroef is uitgerust kan de snelheid van deze beweging worden gereguleerd door de hoek, die t.o.v. de stroom moet worden gecreëerd om de zijdelingse beweging te initiëren, niet al te groot te maken. Bij vaartuigen die geen boegschroef hebben wordt de snelheid van deze zijdelingse beweging gereguleerd door gebruik te maken van de machines. Dit leidt dus tot het gebruik van de machines tot vlak voor de steiger teneinde het vaartuig weer parallel langs de kade te krijgen. De risico's die verbonden zijn aan het gebruik van de machines vlak voor de steiger, zijn reeds aangegeven.

Door gebruik te maken van een tugboat bij schepen zonder boegschroef kan de Loods het vaartuig op een veilige afstand van de kade parallel positioneren, waarna de sleepboot het vaartuig naar de kade kan duwen.



De MAS is momenteel bezig met een onderzoek naar de veranderde stroming bij dit gedeelte van de steiger.

Om bovenstaande risico te minimaliseren kan er tijdens het manoeuvreren gebruik worden gemaakt van een sleep/duwboot om het vaartuig te assisteren tijdens de manoeuvre. Hierdoor zal het gebruik van de machines vlak voor de steiger worden geminimaliseerd.

Vertrek Sectie 1

Tijdens deze manoeuvre wordt een extra spanning geplaatst op de trossen. Door de ligging van sectie 1 t.o.v. de bocht in de rivier worden bepaalde type vaartuigen (vanwege hun bouw en grootte), die bij dit gedeelte aangemeerd liggen, vaker door de stroom en wind tegen de kade gedrukt. Vertrekkende vaartuigen worden soms bij hun poging om te vertrekken teruggeduwd naar de kade door de wind. Het gevolg is dat vertrekkende vaartuigen hierdoor een grote hoek tussen schip en kade moeten creëren om het effect van de stroom en de wind te overwinnen alvorens ze kunnen vertrekken. Naast de extra spanning die hierdoor op de trossen wordt geplaatst, (vanwege het feit dat de machines vaak genoeg nodig zijn om de hoek te creëren) komt de propeller en het roer van het vaartuig ook gevaarlijk dichtbij de kade. Dit kan leiden tot het veroorzaken van schade aan de fenders van de steiger. Bij een te grote spanning op de trossen kunnen deze springen (breken), waardoor er ook schade aan nabijgelegen vaartuigen kan worden veroorzaakt doordat het vaartuig naar achteren zal schieten.

Webinar Boeiverankering



Het blijven investeren in de medewerkers van de MAS, heeft wederom vruchten afgeworpen. John Naingie, Gezagvoerder op de Marwina, heeft in 2016 de Aids to Navigation Level I training in Parijs gevolgd. Hierdoor is hij een gecertificeerd IALA Level I Manager.

Op 28 januari 2021 is er een webinar gehouden onder auspiciën van de International Association of Lighthouse Authorities WorldWide Academy (IALA WWA). De IALA heeft in haar jaarprogramma opgenomen om enkele training - of informatiesessies te houden. Vanwege de Covid 19 situatie heeft zij gemeend om webinars te verzorgen om zodoende de lidlanden en industriële leden te blijven trainen inzake Marine Aids to Navigation.

IALA WWA heeft John benaderd om tijdens de webinar een training te verzorgen inzake boeiverankering. John zegt: "ik heb de presentatie gehouden met inachtneming van de standaarden van de IALA WWA en heb tijdens de presentatie mijn ervaring gedeeld met de ongeveer 80 participanten, die uit alle delen van de wereld afkomstig waren. Het was een uitdaging, maar ik heb me goed voorbereid. De presentatie duurde 20 minuten".

John heeft een les die verzorgd wordt door de Suriname AtoN Academy (SAA) met Surinaamse voorbeelden aangehaald en getoond met beeldmateriaal. De type boeiverankering, verankeringscomponenten, verankering status, installatie van boeien ook wel de positiebepaling zijn behandeld. Hij heeft tijdens de presentatie verteld over de voordelen van de polyethyleen boeien welke door de MAS gebruikt worden. In Suriname zijn wij niet "gezegend" om in helder water te opereren. De modderige kust heeft wel zijn voordelen, wanneer de zinker wegzakt is de slijtage aan de ketting minder.

Er zijn verschillende verankeringscomponenten zoals stalenketting, stalenkabel en D-sluitingen. In Suriname gebruiken wij stalen boeikettingverankering. Tijdens de presentatie zijn ook de uitdagingen waarmee wij te kampen hebben in Suriname aan de orde gesteld. Eén daarvan zijn de vissers, die hun visnetten aan onze vaarwegmarkeringen vastmaken. En in andere gevallen zijn het drijvende visnetten die aan onze boeiketting/draaiwortel vast komen te zitten. Dit heeft tot gevolg dat de ketting wordt ingekort, waardoor de boei niet meer 360 graden kan draaien, met als gevolg het opdrift raken van de boei.

Tot slot zegt John dat hij zeer tevreden terugblijkt op de webinar, hij heeft heel veel goede feedback gekregen. Een goede voorbereiding was nodig om de kwaliteit van de presentatie op niveau te houden. Wat hij ook als voordeel had, is dat de MAS reeds geruime tijd gebruikmaakt van Microsoft Teams. Hierdoor kon hij gemakkelijk zijn presentatie voorbereiden en presenteren. Het uploaden van video's en het delen van zijn scherm had hij in één hand omdraai voor mekaar.



Een cardinale boei op de Surinamerivier



Een polyethyleen boei wordt te water gelaten.



Stalen kettingen voor de boeien

INTERNE AUDIT

WIE IS EEN INTERNE AUDITOR?

Een interne auditor is iemand die moet beoordelen als de prestaties voldoende in lijn staat met de norm. Er wordt daarnaast ook van hem verwacht, dat hij/met aanbevelingen komt, waar de opdrachtgever iets mee kan doen.

EEN AUDITRAPPORT

Een auditrapport is een rapport dat wordt opgemaakt op basis van eigen waarnemingen/ waarnemingen van anderen en/of klachten.

De basis voor een goed en bruikbaar auditrapport is een goed auditplan. Met deze checklist voorkom je, dat in zowel het plan als het rapport belangrijke zaken over het hoofd gezien worden. Iedere interne audit is uniek, gezien de doelstellingen van die audit. Daarnaast heeft iedere audit ook standardelementen. De checklist is een goede basis om niet van de standaard af te wijken.

HET BELANG VAN INTERNE AUDITS INTERNE AUDIT

Is een onderzoek dat, met een systematische en gedisciplineerde aanpak, wordt uitgevoerd naar het goed en betrouwbaar functioneren van de interne organisatie door auditors die in dienst zijn van die organisatie.

Een interne audit is een geschikt middel om uw bedrijfsprestaties te verbeteren. Het is ook een eis van ISO 9001 dat bepaald moet worden of het kwaliteitsmanagementsysteem doeltreffend is ingevoerd en of het wordt onderhouden. In de praktijk vallen de resultaten van interne audits nog wel eens tegen. Kenmerkend voor een managementsysteem en het verbeterproces is dat de oorzaken, problemen en afwijkingen worden vastgesteld. Een analyse van het probleem is belangrijk voor het kunnen geven van goede en in de praktijk werkende aanbevelingen.

Wanneer interne audits effectief en efficiënt worden uitgevoerd, ontstaat er inzicht in het functioneren van de bedrijfsvoering. Het uitvoeren van een interne audit is dus meer dan het afvinken van een checklist, het moet bruikbare informatie opleveren. Het is daarom van groot belang dat iedereen binnen een organisatie weet wat er speelt bij een interne audit. Het bezoek van een auditor aan de organisatie mag de medewerkers niet verrassen. Dan is het namelijk geen interne audit meer maar een controle of inspectie. Alle medewerkers dienen kennis te hebben van het doel van de interne audit en alle bijbehorende procedures. Een goede en heldere communicatie is hierbij een vereiste.

Basisvoorwaarden voor een succesvolle interne audit:

De leiding steunt de interne audit en spreekt dit uit naar de organisatie.

De leiding fungeert als intern opdrachtgever, met inachtneming van de onafhankelijkheid van de auditoren.

Het auditteam heeft een duidelijke opdracht. Met een focus wordt een audit veel krachtiger. De opdracht wordt door de auditor in deelvragen uitgewerkt.

De auditor rapporteert aan de leiding.

Er worden verbetervoorstellen geformuleerd op basis van de bevindingen, op een manier die herkenbaar is voor het geauditeerde.

De leiding neemt het besluit om de verbetervoorstellen wel of niet over te nemen, zorgt dat deze worden uitgevoerd.

Jumpstart 2021



TEAMBUILDINGS- ACTIVITEIT AFDELING FINANCE / ICT

Datum: woensdag 24 maart 2021



Teamspirit is de motivatie tot succesvol halen van de targets van afdeling Finance/ICT. Om hieraan een extra boost te geven heeft de afdeling geparticipeerd aan een Jumpstart 2021 motivatiesessie. Het tonen van dankbaarheid voor wat ze bereikt hebben in hun persoonlijke en professionele omgeving. Ook het uitspreken van waardering/complimenten voor elkaars werk waren de momenten die als zeer positief zijn ervaren.

Clifton Tjoe Ny: het toepassen van zelfreflectie middels de vraag “*What else can we do?*” was één van de leermomenten die zal bijdragen aan de verbetering van de interne en de externe dienstverlening. Het is belangrijk om te beseffen dat er altijd veel ruimte is voor *improvement* en dat je vooral zelf hieraan sturing kan geven.

De sessie is afgesloten met het gezamenlijke voornemen van Excellence performance.

In gesprek met Dwight Jongaman

Dwight is geboren in het district Marowijne en is gezegend met een aantal broers en zussen wel 24 in totaal van vaderszijde. Dwight had een gezellige en leerrijke jeugd. Te Reeberg groeide hij als jongen op tussen de boeren die aan veeteelt en landbouw deden. Op twaalfjarige leeftijd hielp hij een melkboer s'middags met het melken van koeien met de hand. Dat was dagelijks ongeveer 100 tot 120 liters melk. Dwight kreeg van deze boer een stier die hij 'Beta' noemde (in het hindoestaans betekent 'Beta' jongen), een varken, enkele huiskippen en één paar doksen. Het was ook deze melkboer, toen voorzitter van de voetbalorganisatie 'Reeberg United' die hem liet voetballen in deze club. Dwight speelde voor de U-11, U-13, U-15 en U-20 selectie. Daarna rangdistricten maar vanwege zijn studie moest hij stoppen. Hij heeft de O.S Reeberg, MULO Schotelweg (tot de derde klas), de Technische school en de AMTO bezocht. Hij slaagde voor de MULO - en Technische school. Zijn keuze was de Technische school wat niet mocht van zijn moeder, omdat ze vond dat er alleen maar ondeugende jongens daar op school zaten. Hij raakte gedemotiveerd toen hij de MULO B-richting niet behaalde. Hij drukte toen door en ging toch naar de Technische school waar hij in de tweede klas werd geplaatst. Hij koos voor de richting Elektro-techniek. Op de AMTO deed hij Elektronica. Hij behaalde beide diploma's. Door de inspiratie en push van de boer zijn kweken, planten en voetballen tot op heden zijn hobby's. Dwight is Jehovah's getuige. Hij is getrouwd en heeft een dochter van dertien en een zoon van zes jaar.

Wat zijn uw dagelijkse werkzaamheden?

De werkzaamheden die ik als Matroos moet uitvoeren zijn:

- Onderhouden van het vaartuig;
- lossen en binden van het vaartuig;
- assisteren van de Stuurman en helpen uitkijken bij het manoeuvreren;
- verven van de boeien en onderhouden van de markeringen in de vaargeul;
- assisteren bij het plaatsen van markeringen in de vaargeul;



Hoe ervaart u werken bij de MAS?

in 2014 kwam ik in dienst bij de MAS als Aankomend Matroos op de Marwina. Binnen ongeveer een jaar werd ik Matroos. Als Matroos moet je van varen houden want je bent veel op het water en van huis. Door de jaren heen heb ik mezelf zien groeien in het werk. Ik ben Matroos maar ik kan ook assisteren in de machinekamer of ook zelfstandig raaien varen bij hydrografische metingen of de Kapitein of Stuurman assisteren. Om bij de MAS te werken is het een hele uitdaging. In het begin wist ik niets over boten maar Ik ben altijd leergierig geweest dus ik leerde het werk heel snel van mijn collega's. Ik hou van het werk voor mij maakt het niet uit wanneer er gevaren moet worden ik ben altijd ready, al is het s'morgens, s'avonds, regenachtig weer het maakt niet uit. Mijn werk is mijn hobby geworden ik hou verschrikkelijk van het werk. Daarom heb ik mij ingeschreven op het SMI en dit jaar is mijn laatste jaar op de school. Werken bij de MAS geeft me heel veel plezier en ik stel me open om te blijven leren van andere collega's. Mijn streven is om het beter te doen. De sfeer en de communicatie zijn goed.

DROGE HANDEN DOOR HET VELE WASSEN?

Met deze dermatologische tips vermijd je ze

Sinds COVID-19 kunnen we het niet genoeg blijven zeggen: je handen blijven wassen, blijft essentieel in de strijd tegen het virus. Maar dat vele wassen kan er wel eens voor zorgen dat je met droge handen achterblijft die in het ergste geval zelfs eczeem kunnen vertonen omdat je beschermende huidbarrière wordt aangetast. Het goede nieuws? Door je handen op de juiste manier te wassen en te verzorgen, kan je droge handen makkelijk voorkomen.

Voorkomen is beter dan genezen: herken tijdig de symptomen

Er zijn heel wat symptomen waaraan je droge handen kan herkennen. Hoe sneller je de symptomen herkent, hoe sneller je de oorzaak kan aanpakken. De meest duidelijke symptomen zijn schilfering of vervelling, kloven, scheuren en wondjes met eventueel zelfs bloedingen. Zij worden vaak vooraf gegaan door minder opzichtige symptomen zoals jeuk aan de handen, roodheid, een pijnlijke, ruwe huid, fijne lijntjes en kleine velletjes bij de nagelriemen. Pak je ze snel aan, dan voorkom je dat je huid gaat scheuren of dat er wondjes ontstaan – erg belangrijk om te vermijden want net die zones zijn extra vatbaar voor bacteriën.

Pak je droge handen bij de oorzaak aan

Droge handen worden veroorzaakt door een vochttekort. In normale omstandigheden wordt de verdamping van vocht gereguleerd door de hoeveelheid talg en vet in de huid. Dit huidvet, dat zich tussen de hoorncellen van de huid bevindt, zorgt voor een beschermende laag. Maar wanneer die bescherm laag is aangetast, kan er te veel vocht verdampen en drogen je handen onvermijdelijk uit. Merk je dat je handen droog zijn, dan is het belangrijk om de oorzaak te achterhalen zodat je de bescherm laag zo snel mogelijk kan herstellen en nadien kan voorkomen dat ze opnieuw uitdrogen.

RECEPT VAN ESHA KALLOE

Mijn naam is Esha Kalloe, medewerker op de afdeling Quality & Control. Covid heeft tenminste een voordeel meegebracht en dat is het leren koken. Ik ben geen chef-kok, maar op aanwijzingen lukt het aardig.

Kwie-kwie in massala



Ingrediënten:

- 6 kwie-kwie's
- 1 grote ui
- 6 teentjes knoflook
- 1 peper
- 1 tomaat
- 2 chinese tayer (optioneel)
- 2 eetlepels massala
- ½ theelepel zwarte peper
- 1 theelepel gemalen komijn (Djiera)
- 2 takken soepgroenten

Bereidingswijze:

Bak de kwie – kwie's in hete olie. De uien, knoflook en peper bruin bakken gevolgd door de tomaat. Voeg hierna de overige kruiden en zout naar smaak toe. Breng het geheel aan de kook door wat water toe te voegen en de Chinese tayer voor ongeveer 3 – 5 minuten (of totdat de Chinese tayer zacht is). De gebakken kwie – kwie's toevoegen in de mengsel en laten koken. Als het vastplakt, kunt u 1 ½ liter heet water toevoegen en laten opkoken tot de saus is aangedikt. Als het geheel bijna klaar is kunt u de soepgroenten bij doen. Voeg indien nodig wat meer zout of specerijen toe. Serveren met lekkere warme rijst.

Smakelijk eten!

MAS WEETJE

Een droogdok is een vaste bouw- of reparatieplaats voor schepen, die men door middel van een mechanische aangedreven pompinstallatie onder water kan laten lopen, of droog kan zetten.

Het meest gebruikelijk is tegenwoordig een permanente rechthoekige constructie gemaakt van beton waarvan de bodem enkele meters dieper is dan het te bouwen of te repareren schip. Het droogdok heeft aan drie zijden een vaste muur en wordt aan het waterfront afgesloten door een deur. De deur van grote droogdokken is vaak een schipdeur. Na plaatsing wordt ze volgepompt en sluit zo het dok af van het omringende water. Als de deur geopend wordt, kan het schip binnenvaren en nadat dit in droogdok gepositioneerd is, begint men met het leegpompen. Na enige tijd (meestal enkele uren) is alle water weggepompt en staat het schip op zijn blokken.

Naast het dok op de dokwanden zijn vaak kraanbanen aangebracht. Kranen met een groot hijsvermogen kunnen hierover langs de volle lengte van het schip rijden om zware uitrustingstukken op of van het schip te hijsen.

Normaal gesproken wordt een droogdok toch geassocieerd met scheepsbouw en scheepsreparatie.

In het verleden werd een droogdok vaak in de vorm van een sloopgebouw gebouwd, met ronde vormen waar de dokbodem overgaat in de muren. Hierdoor waren de (water) krachten op de wanden gemakkelijker af te voeren, maar ook had men het voordeel dat men veel minder water hoefde te verpompen. Gezien de doosvormige vorm van het middendeel van moderne schepen worden nu alle moderne droogdokken doosvormig uitgevoerd.



De vaartuigen Kutai en Pasisi in droogdok

Personalia 2021

Periode

01-01-21 t/m 31-03-21



Bigi Yari

A.K. Abdulkadir

Fleet & Maintenance

08-02-21

55 jaar

Dharmradj Narain

Fleet & Maintenance

04-03-21

50 jaar

Caryl Bellamy

Maritime Administration

12-03-21

35 jaar

Cornelis Jonathas

Maritime Administration

22-03-21

55 jaar

Jubilea

Tosca Pinas

Quality & Control

14-01-21

12½ jaar

Geboren

Op donderdag 11 maart 2021

Ezechiël Jayden Kayden

Zoon van Daniel Venlo

Pilot Service

Op vrijdag 19 maart 2021

Enver Arno

Zoon van Arno Palman

Pilot Service



**welcome
little one!**