



“ASSURING SAFE, SECURE, ENVIRONMENTALLY SOUND, EFFICIENT AND SUSTAINABLE SHIPPING”

9e jaargang editie nr.2 april — juni 2018

Woord van de Directeur

Beste lezer,



Woord van de Directeur	1	Vervolg kennismaking	7
4e Lustrumviering MAS	2	In gesprek met.....	8
Pieka over zijn studie in UK	3	Gezondheidstip	9
Capacity Building	4	Recept van	10
De scheepvaart in ontwikkeling	5	Puzzel/Mop	11
Kennismaking met	6	Personalia	12

Twintig jaar geleden werd de Maritieme Autoriteit Suriname ingesteld ter verbetering van de uitvoering van de taken van de Dienst voor de Scheepvaart, op nationaal- en internationaal gebied. Op 14 mei jongstleden hebben wij ons vierde lustrum samen met het totaal personeel mogen vieren. Van deze plaats uit wil ik eenieder nogmaals feliciteren met dit heuglijk feit.

De MAS is een jonge, doelgerichte, ISO 9001-2015 gecertificeerde organisatie, welke diensten en producten van een superieure kwaliteit levert. Wij voeren geen middelmatigheid, maar excellence in ons vaandel. Wij hebben continue geïnvesteerd in ons “human capital” hetgeen resulteert in de verbetering van onze dienstverlening.

In ons SBP 2018 – 2023 is een van de speerpunten een professionele dienstverlenende organisatie, waarbij training van het personeel hoge prioriteit geniet. Vandaar, dat een medewerker van de afdeling Nautisch Beheer in UK is getraind in de cartografiematerie.

In het kader van “Capacity Building” waarbij uitwisseling van kennis en ervaring centraal staat, heeft de afdeling Nautisch Beheer als verantwoordelijke afdeling voor het opmeten van de rivieren, gezamenlijke metingen verricht met de US Navy.

Het oprichten van de Suriname National Maritime Association (SNMA) zal binnenkort een feit zijn. In dit overkoepeld orgaan zullen diverse bedrijven/organisaties zitting nemen, die de maritieme sector tot grotere hoogtes zullen tillen.

Andere belangrijke punten voor de komende periode zijn:

- * Havenmeesterschap voor geheel Suriname;
- * followup IMO audit;
- * aanbidding diensten MAS aan de regio.

Past success doesn't count. We need to go out of our comfort zone and keep striving for excellence!

Mr. M. Amafo LL.M
Directeur

4e Lustrumviering MAS

Op 14 mei jongstleden herdacht de Maritieme Autoriteit Suriname haar 20 jarig bestaan. Deze dag is samen met het personeel gevierd. De directeur hield een korte toespraak, waarna hij een toast uitbracht. Daarna hebben wij een groepsfoto gemaakt. Ook de onthulling van het nieuwe Havenmeestersbord vond plaats. De hele MASfamilie heeft gezamenlijk genoten van de lunch met wat background muziek. En als klap op de vuurpeil het aansnijden van de taart. De medewerkers hebben verder gezellig genoten van de muziek, hapjes en drank. Op naar 100 jaar! MAS PROFICIAT!



Gezellig chillen na de lunch



Luisterend naar de verjaardagsboodschap



Het uitbrengen van de toast



Het aansnijden van de taart



Onthulling Havenmeestersbord door de directeur en mw. Shakun



De MASmedewerkers

Anthony Pieka deelt zijn ervaring met ons

Anthony nam in de periode 8 januari tot en met 20 april 2018 deel aan de training "Hydrografische Data verwerking en de Maritieme Cartografie". De organisatie van deze training lag in handen van de UKHO en werd gehouden te Taunton, Engeland.



Er namen 10 deelnemers uit 9 verschillende landen deel aan de training te weten: Suriname, Bahrein, Nigeria, Indonesië, Vietnam, Zuid - Korea, Australië, Nieuw- Zeeland en Panama.

De training had tot doel de deelnemers de technische tekenvaardigheden en kennis bij te brengen voor het produceren van Elektronische Navigatiekaarten (ENC's) en papierenkaarten. Ook voor het updaten van de kaarten bij veranderingen zoals: vaarwegmarkeringen, obstakels, ondieptes enzovoorts. ENC's worden geproduceerd in overeenstemming met de Internationale Hydrografische Organisatie (IHO) S-57 standaard, die door alle hydrografische kantoren wereldwijd wordt toegepast voor de productie van overeenkomstige elektronische navigatiekaarten

voor hun rivieren. De training bestond uit een theoretisch - en praktisch gedeelte. Tijdens het theoretisch gedeelte werden de opdrachten uit het werkboek samen met de trainers behandeld. Terwijl bij het praktisch gedeelte op de computer de relevante nautische kaart inhoud in een database werd verzameld door middel van CARIS S-57 Composer en CARIS Base Editor. CARIS is een programma dat gebruikt wordt voor kaarten productie. Dit programma kan ook worden gebruikt voor andere doeleinden maar de MAS gebruikt het vooralsnog alleen voor de productie van nautische kaarten.

Er werden vijf modules behandeld. Na elke module werd er een tentamen gemaakt (theorie) en ook nog twee praktijkexamens. Op 20 april werd de training afgesloten middels een certificaatuitreiking.

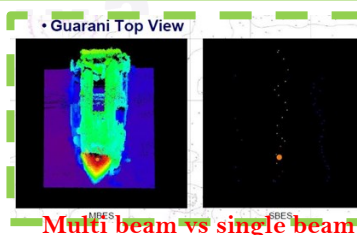
De training heeft Anthony als zeer leerrijk, enerverend en positief ervaren. Het zwaarste gedeelte tijdens de training voor Anthony waren echter de weersomstandigheden, het was hartje winter, er waren zelfs temperaturen van -15 graden. Het was dus even wennen aan het weer.

Cartografie is veel omvattend en gaat dus gepaard met veel werk. Alvorens te komen tot het eindproduct. Anthony heeft een logboek meegekregen waarin hij alle cartografische werkzaamheden moet invullen die geparafeerd zullen worden door de Manager Nautisch Beheer. Het logboek moet daarna digitaal opgestuurd worden voor UHKO voor goedkeuring. Alle opdrachten moeten binnen vijf jaar zijn ingevuld om uiteindelijk na goedkeuring een Cartograaf te worden.



De Cartografische unit is reeds opgezet, Nancy Yang is eerder al getraind in de materie. Met Anthony erbij is er versterking voor deze unit. Over een jaar zal de MAS geheel zelfstandig de Elektronische Navigatiekaarten en papierenkaarten produceren.

Van 7 mei tot en met 8 juni hebben de US Navy samen met medewerkers van Nautisch Beheer, Marwina en ICT, metingen verricht. De werkzaamheden zijn begonnen met de installatie van de multi beam op de Marwina, het plaatsen van getijdenstations nabij Geleidelicht in de monding van de Surinamerivier en de MAS. Het werkgebied behelsde de Surinamerivier van Lichtschipboei tot Paranam en ook langs de Kust voor het inmeten van het wrak Guarani. Het gedeelte vanaf LS-boei tot Resolutiebank zijn er metingen uitgevoerd met het multi beamsysteem en het gedeelte vanaf de Wijdenboschbrug tot aan Paranam met de sidescan sonar.



Multi beam vs single beam

Waarom die training?

De MAS is een samenwerking met de US Navy aangegaan ter bevordering van een veilige navigatie, informatie-uitwisseling en capaciteitsopbouw. Gelet op het feit dat de MAS wilt overstappen naar modernere apparatuur, en efficiëntere werkmethoden was deze training noodzakelijk. De US Navy is met hun equipment waaronder een multi beam gekomen om kennisoverdracht te doen van de nieuwe technologie en hoe het functioneert binnen het Surinaams werkgebied, welke zeer dynamisch en complex is. Eigenlijk heeft het team van de US Navy nooit eerder in zo'n dynamisch en complex gebied gewerkt, met zeer hoge sedimentgehalten (slib in vloeibare vorm) en ook de uurlijkse veranderingen voor wat betreft de rivierstromingen, getijden en zoet – zoutwater interacties in de rivier. De dynamiek van de rivier was een echte uitdaging om de juiste output met de multi beam te krijgen

De leermomenten

De multi beam is sowieso efficiënter in dataverzameling, je kan binnen zeer korte tijdsbestek veel meer gedetailleerde info verzamelen van een gebied, dus een groter oppervlak. Terwijl je met de single beam gewoon puntmetingen meet. Een voorbeeld zijn de metingen in de Surinamerivier, met de single beam waarvoor twee vaartuigen nodig zijn en drie maanden duurt met als resultaat minimale data van het gebied, terwijl met de multi beam het slechts één maand duurt en met slechts één vaartuig kan worden uitgevoerd en een gedetailleerd beeld verschaft van de bodem. Dus verschaft direct een beeld van alle objecten van een vierkante meter op de bodem. Vanuit de MAS is het een heel leerproces geweest van het nieuw systeem, vanaf de opzet, de nodige voorbereidingen, de werking, de dataprocessing, analyseren van de data, omgaan met de uitdagingen en het managen van het heel multi beam gebeuren. Beide teams hebben van gedachte gewisseld wat het beste past voor de Surinaamse omstandigheden. Ons personeel is geheel ingewerkt in het systeem en alles eromheen.

Vooruitzichten

De samenwerking tussen beide partijen is als zeer aangenaam ervaren en biedt meerdere mogelijkheden. Naar aanleiding hiervan zal de MAS een MOU tekenen met de US Navy voor een permanente samenwerking.

Ter afsluiting hebben alle participanten zowel van de MAS als de US Navy een certificaat ontvangen.



De participanten tijdens de certificatuitlevering



Dhr. Emmet geeft uitleg

De Caribbean Shipping Executives Conferences is een forum waar stakeholders in de scheepvaart en maritieme sector voornamelijk uit het Caribisch gebied en Noord-Amerika bij elkaar komen. De topics betreffende ontwikkelingen en toekomstperspectieven in de sector op economische- en technologisch vlak. Daarnaast zijn er netwerk momenten ingebouwd in het programma waarbij contacten gelegd kunnen worden met onder andere scheepvaartagenten, rederijen, havens en leveranciers van scheepvaart gerelateerde goederen en diensten.

Voor wat de economische vooruitzichten betreft is geconstateerd dat de internationale en regionale handel zich aan het herstellen is. Er is wel heel veel onzekerheid omdat de landen in de regio (waaronder Suriname) nog steeds gefocust zijn op de traditionele handel in grondstoffen en afhankelijk zijn van de ontwikkeling van de prijzen. Hierdoor moeten bedrijven die in deze sector opereren voldoende veerkracht hebben en steeds werken aan innovatie om de efficiëntie op te voeren.

De waarde van de wereldhandel wordt nu geschat op meer dan 16 triljoen Amerikaanse dollars. Hiervan wordt 80% vervoerd middels zeeschepen. Vanwege de transporten naar Suriname is de MAS ook een belangrijke schakel in de internationale "supply chain". De *supply chain* is het gehele proces vanuit de producent van een product aan de ene kant van de wereld tot aan de consument aan de ander kant van de wereld.

De transportwereld ondergaat grote veranderingen door technologie. De drijfveer is de verhoging van de efficiëntie en productiviteit. De commerciële scheepvaart staat ook niet stil. Er wordt gewerkt aan de bouw van volkomen autonome schepen (zonder of minimale bemanning) die de wereldzeeën kunnen bevaren. Deze schepen zullen bestuurbaar zijn op afstand waarbij de monitoring via high tech controlekamers zal plaatsvinden. Dat deze ontwikkelingen geen fictie zijn blijkt uit het feit dat nu de Internationale Maritieme Organisatie de regulering hiervan al op haar agenda heeft geplaatst. In Singapore is men ook bezig met proefprojecten voor de ontwikkeling van autonome vaartuigen waarmee de diensten (pilotage, sleepdiensten enzovoorts) in de haven verleend zullen worden.



Een ander ontwikkeling is de toepassing van *blockchain* technologie voor de uitwisseling van informatie. Vandaag de dag is internationaal transport onderhevig aan heel veel documenten. Dat systeem vertraagt het hele proces en is bovendien vatbaar voor fouten. Rederij Maersk in samenwerking met IBM, werkt daarom aan een eigen *blockchain*. Dit systeem is een digitaal platform die toegankelijk moet zijn voor de hele *supply chain*. Met een druk op de knop kan elke deelnemer zijn eigen digitale documenten aan de ketting toevoegen. Elke stakeholder zal toegang hebben tot zijn deel van de informatie. Dit systeem moet al het papierwerk, email en faxen vervangen en de efficiëntie van de sector verhogen.

De MAS is onderdeel van de *global supply chain*. De bovenstaande ontwikkelingen zullen ons

niet voorbijgaan. De uitdaging voor ons zit in het "future proof" maken van onze organisatie.

Tijdens de laatstgehouden meeting heeft Shailesh Badloe, Manager Finance, de MAS vertegenwoordigd.

Chjilton Harderwijk



Ik ben geboren op 22 december 1990 te Paramaribo. Ik kom uit een gezin van vijf van wie ik het oudste kind ben. Ik zit in een vaste relatie en ik ben nu

twee jaren gehuwd. Ik ben tevens vader van een zoon. In het alledaags leven ben ik bekend als computer-, telefoon- en laptopspecialist. Mijn hobby's zijn onderzoeken, schrijven, lezen, koken, schoonmaken, basketballen, uitgaan en creatief bezig zijn. Mijn eerste kennismaking met de MAS was tijdens mijn stageperiode in het jaar 2013. Na die periode heb ik als vakantiejobber gefungeerd binnen de MAS en daarna 3 jaren als IT consultant. Op 16 april 2018 ben ik als Allround ICT medewerker aangenomen bij de MAS op de afdeling ICT. Voor mij is het een nieuwe uitdaging omdat de ladder nu hoger ligt vergeleken met mijn vorige werkperiode. De samenwerking met de medewerkers verloopt verstandig, omdat iedereen een hand bijdraagt bij de gang van zaken binnen het bedrijf. Uiteraard is dit gezond voor de werksfeer en een positieve werkomgeving. Dit draagt bij tot prestaties van hoge kwaliteit.

Mijn motto is: "Never say you can't, the road is shorter if you run instead of walk"

Anjani Koenjbiharie

Ik ben Anjanidewi afgekort Anjani Koenjbiharie - Natha. Ik ben geboren op 13 januari 1987. In het jaar 2011 ben ik afgestudeerd van de Anton de Kom Universiteit van Suriname met als studierichting Infrastructuur; Civiele Techniek. Na mijn afstuderen heb ik zeven jaar werkervaring opgedaan bij verschillende instanties alvorens mijn indiensttreding bij de MAS. Op 1 april 2018 ben ik in dienst getreden bij de MAS op de afdeling Nautisch Beheer in de functie medewerker Hydrografie en Nautische Planning. Werken bij de MAS ervaar ik erg prettig, dynamisch en uitdagend. Zes jaar geleden ben ik in het huwelijksbootje getreden en ik ben moeder van twee lieve kinderen. Mijn vrije tijd breng ik graag door met mijn gezin, familie en kennissen. Mijn hobby's zijn zwemmen, koken en uitstapjes met familie en vrienden. Verder heb ik ook interesse in yoga, tuinieren, ontwerpen en modelleren van gebouwen en terreinen. Ik hoop op een goede samenwerking en een optimale werksfeer met de overige MAS-medewerkers.



Ik ben geboren op 1 november 1988 in het district Nickerie.

Saona Vrede - Lantveld

Ik ben op 10 februari 2017 gehuwd met Rulof Vrede. Wij hebben een prins van negen jaar genaamd Samar. Ik kom uit een gezin van vier kinderen, waarvan ik het tweede kind ben.



Mijn hobby's zijn: kick boxing, zwemmen, muziek, lezen en met kinderen bezig zijn.

Ik ben christen en bezoek de Volle Evangelie Gemeente.

Ik kom van het LTS en heb daarna het Surinaams Maritiem Instituut met goed gevolg doorlopen.

Ik heb voor de maritieme wereld gekozen, omdat ik een andere uitdaging wilde aangaan als vrouwspersoon en wilde groeien in mijn carrière. Ik heb ook altijd interesse gehad voor het technisch gedeelte, dit ook omdat mijn interesse uitgaat naar veldwerk. Als nieuw binnenkomer in de organisatie ben ik warm ontvangen. Zeker omdat ik al bekend was met de MASfamilie, gezien mijn periode als vakantiejobber. Ik ben vanaf 1 mei 2018 werkzaam op de afdeling Fleet & Maintenance in de functie Allrounder. En ik ervaar het als een eer om vooralsnog als enige vrouwspersoon op de afdeling te kunnen functioneren.

Channelfa Ost

Ik ben geboren op 30 april 1996 te Paramaribo. Ik kom uit een gezin van negen waarvan ik het jongste kind ben. Mijn vooropleidingen zijn de St. Antonius school (G.L.O.), St. Paschalisschool (MULO-A) en het IMEAO 2 (MBO). Ik zit nu op het FHR School of Business met als studie-richting Finance en ik doe me best om het binnen vier jaar af te ronden. Ik heb voor Finance gekozen, omdat ik altijd een passie heb voor cijferwerk. Ik geniet graag van de natuur en ik hou van feesten.

In het jaar 2016 leerde ik de MAS kennen. Op de afdeling Finance heb ik mijn afstudeerstage succesvol afgerond.



Per 01 april 2018 ben ik in dienst getreden bij de MAS als Financiële medewerker 3e klasse op de afdeling Finance. Mijn doel is om binnen deze prachtige organisatie te groeien met het oogmerk om bepaalde competenties te ontwikkelen. Verder kijk ik enthousiast uit naar de nieuwe uitdagingen.

Fariël Ramdass

Hallo, ik heet Fariël Ramdass, ik ben 23 jaar. Ik ben geboren op 6 december 1994 en de jongste kroost in huis.

Het best word ik omschreven als vrolijk, levenslustig, bescheiden, maar bovenal als een vooruitstrevende jonge dame die doelen stelt in het leven. Dankzij de liefde en ondersteuning die ik van huis uit ontvang mag ik met Godswil zeggen dat het realiseren hiervan mij aardig lukt.

Op 20-jarige leeftijd ben ik afgestuurd van de Anton de Kom Universiteit en verkreeg daarbij de titel Bachelor of Laws (LL.B.). Hierna heb ik mijn studie vervolgd in Nederland en ben op 22-jarige leeftijd afgestudeerd aan de Erasmus Universiteit Rotterdam (Erasmus School of Law). Hierbij verkreeg ik de titel Master of Laws (LL.M.) met als specialisatie Maritime and Transport Law.

In mijn vrije tijd breng ik het liefst tijd door met mijn geliefden. Ook vind ik bakken, kickboksen en reizen leuk.

Op 1 april 2018 ben ik officieel in dienst getreden bij de MAS en wel op de afdeling Legal Department. Ik ben trots dat ik mijn carrière hier mag beginnen en zal er dan ook hard aan werken om mijn ambities binnen het bedrijf te realiseren zodat ik de ladder hoger op kan klimmen.



In gesprek met Ricardo Rebin



Hij is geboren op 29 januari 1963 te Commewijne. Hij is de jongste uit een gezin van vijf, waarvan 1 kind reeds is overleden. De lagere school te Liliendaal heeft hij met goed gevolg doorlopen, daarna bezocht hij de LTS in Paramaribo. Na de LTS deed hij twee jaar OLNO (Opleiding Leraren Nijverheid Onderwijs), maar haakte vanwege bepaalde reden af. Rebin is reeds 13 jaar getrouwd met Esselien Kartoredjo en is vader van twee kinderen. Vroeger was zijn hobby voetballen. Hij heeft gevoetbald voor de voetbalvereniging S.V. Puwanani.

Wat zijn uw dagelijkse werkzaamheden?

Als Maintenance medewerker 1ste klasse ben ik belast met:

- ♦ Onderhoud van alle MAS objecten (loodsboten en gebouwen);
- ♦ lokaliseren en opheffen van storingen op de vaartuigen na opdracht van de leidinggevende.
- ♦ het coördineren en uitzetten van de dagelijkse werkzaamheden van de Fleet bemanning (loodsboten en Pasisi);
- ♦ plannen van de service+beurten;
- ♦ het assisteren van externe bedrijven met name Surmac
- ♦ gespecialiseerd onderhoud van de jets.

Hoe ervaart u werken bij MAS?

Ik trad op 15 december 1991 in dienst bij de toenmalige Dienst voor de Scheepvaart op de afdeling Technische Dienst. Op die afdeling was ik onder andere belast met het onderhoud van de loodsboten. De naam van de afdeling werd veranderd naar Fleet & Maintenance toen dit bedrijf verzelfstandigd werd.

De 27 dienstjaren binnen dit bedrijf ervaar ik als zeer prettig en leerrijk. Er is altijd een goede werksfeer tussen collega's. Aan de overige collega's wil ik dit meegeven: doe je best, concentreer je op het werk en maak geen grappen zodat je in staat bent om je gezin te kunnen verzorgen.

Het lezen van voedsel etiketten

Als je voorverpakt voedsel koopt, kijk dan op het etiket altijd na hoeveel vet en vezels het product bevat. Op voedingsetiketten kan je het aantal kilocalorieën (kcal) per portie aflezen. Ook kan je op het etiket zien hoeveel vet, natrium, koolhydraten en eiwit het product bevat per gewicht en procentueel. De etiketten geven niet alleen de totale hoeveelheid energie van het voedsel aan, maar ook de hoeveelheid energie uit vet. De hoeveelheid vet per portie wordt vermeld, samen met de dagelijks aanbevolen hoeveelheid vet. Kies altijd voor het product met het laagste percentage van de dagelijkse aanbevolen hoeveelheid vet. Laat je niet voor de gek houden door een laag percentage; het is de hoeveelheid die gezond wordt geacht als je 2000 calorieën per dag eet en dagelijks 65 gram vet nuttigt. Je dagelijkse hoeveelheid kan hoger of lager zijn afhankelijk van je energiebehoefte. 65 gram vet per dag op een dieet van 2000 calorieën betekent dat je 30 procent aan energie uit vet nuttigt, wat de uiterste hoeveelheid is om af te vallen.

Onthoud ook dat als je 2 keer zoveel eet als de aangegeven portie op de verpakking, je dan ook 2 keer zoveel eet van alles wat er in het product zit, en dus ook 2 keer zoveel vet. Op het etiket wordt ook de samenstelling van het voedsel vermeld. Het hoofdingrediënt wordt als eerste genoemd en het ingrediënt waar het minste van is gebruikt als laatste. Als er op het etiket van een product eerst appel staat vermeld en dan pas suiker, bevat het meer appel dan suiker. Let op de totale hoeveelheid vet op het etiket. Er staat soms op vermeld hoeveel gram meervoudig onverzadigd vet, enkelvoudig onverzadigd vet, cholesterol en vetzuren een product bevat. Omdat je alleen producten wil kopen met weinig of geen vetten moet je uitkijken voor artikelen die olie, bakvet, boter, chocolade, of melkchocolade, cacaoboter, room, ei, eierdooier, glycerol, reuzel, mono- of diglyceriden, niervet of volle melkbestanddelen bevatten. Om geen onnodige suikers binnen te krijgen, moet je ook uitkijken voor producten die 1 van de volgende stoffen bevatten, vooral als ze het hoofdbestanddeelvormen, of als er meerdere van deze stoffen in 1 product voorkomen: ahornstroop, dextrose, fructose, geconcentreerde vruchtensappen, fructose, glucose, glucosestroop, honing, lactose, maltose, melasse, stroop, sucrose, suiker.

Laat je niet voor de gek houden door etiketten met woorden als light of licht. Deze woorden kunnen slaan op de kleur, de structuur, de smaak, het alcoholpercentage, het natriumgehalte of het vetgehalte. Sojasaus light kan bijvoorbeeld weinig natrium bevatten. Olijfolie light kan licht van kleur zijn en nog steeds uit 100 procent vet bestaan. Als het etiket light op het vetgehalte slaat, betekent het dat het voedingsmiddel een derde of de helft minder calorieën bevat dan het gewone product. Met light wordt doorgaans bedoeld dat het om een product gaat met een verlaagd vetgehalte in vergelijking met het klassieke levensmiddel. Niet dat het effectief een vetarm product is. Ook de vermelding cholesterolvrij op het etiket kan misleidend zijn. Het betekent dat het voedingsmiddel niet meer dan 2 milligram voeding cholesterol bevat en 2 gram verzadigde vetten per portie. Maar het product kan dus nog steeds onverzadigde vetten bevatten. Plantaardige olie is bijvoorbeeld cholesterolvrij, maar bestaat bijna volledig uit onverzadigde vetten. Zelfs een etiket als 95% vetvrij kan misleidend zijn, omdat het op het percentage vetvrij gewicht kan slaan en niet op het percentage vetvrije energie. Van kalkoenfilet wordt bijvoorbeeld in advertenties gezegd dat hij 95% vetvrij is, maar meer dan de helft van de energie van kalkoenfilet bestaat uit vet. Zuivelproducten moeten tussen de 0,5 en 2 procent melkvet bevatten om het etiket mager te krijgen. Mager vlees mag niet meer dan 10 procent vet bevatten.

Recept van Bernice

Recept van Oma – Agatha Mahabier- Ramdajal

Mijn naam is Bernice Mahabier, Manager Nautisch Beheer bij de MAS. Ik hou van koken en deel graag het recept van mijn oma. Een lekkere pom is gewoon onmisbaar in de Surinaamse keuken.

POM

Benodigdheden:

2 kg pomtayer

1 hele Surinaamse kip

1 kleine fles mosterd

1 kleine fles chinese vruchten

1 cup sinaasappelsap

1/2 pak boter

2 tomaten

5 eetlepels marinade

1/2 uien

3 teentjes knoflook

5 takjes soepgroenten

5 maggiblokjes

2 eetlepels zonnebloemolie

zout

Bereiding

Kip stoven

Hak de kip in stukjes en goed wassen en laat uitlekken. Snij de uien, knoflook, tomaat in blokjes. Daarna wat olie heet maken, daarin de uien en knoflook in bakken, vervolgens doe je de kip erbij met 2 maggiblokjes. Laat even bakken. Doe de tomaten erbij, 5 eetlepels marinade en breng op smaak. Voeg 250 ml water toe en laat het 20 minuten doorkoken op een laag vuurtje. Let wel er moet voldoende saus zijn voor de pom. Snij de chinese vruchten in kleine blokjes en voeg toe aan de saus

Tayer voorbereiden

Leg de tayer in een kom, voeg de saus, de fles mosterd, de fijn gesneden soepgroenten, twee maggiblokjes een beetje adjee en de sinaasappelsap toe. Mix het geheel met een lepel.

De pom bakken

Verwarm de oven.

Een bakblik beboteren. Leg een laagje tayer op de bodem van het bakblik, leg de stukjes gestoofde kip naast elkaar en strooi genoeg saus, maar laat nog 2 tot 3 lepels saus. Zet de tweede laag tayer over het vlees en strooi de saus aan de bovenzijde van de tayer. Verwarm 50 gram boter in een pan en strooi aan de bovenkant van de tayer. Leg de pom in de oven en laat het op 350graden plus-minus 1,5 tot 2 uren gaar bakken.



Eet smakelijk

Puzzel

soort hagedis	▼	flard	▼	slaap- plaats	▼	smekend verzoek	▼	Oosters tapijt	▼
reisgoed		vrijgevig						volmaakt	
▼	▼	▼	▼			pl. in Gel- derland	▼		
bedompt	▼			pleger	▼	bewijs- stuk	▼		
strijd- gewoel				lerland					
▼	▼			▼	vrucht	▼			
					zwaar- gebouwd	▼			
soort hert		hijs- toestel	▼				vallei		pausen- naam
▼	▼	een zekere	▼	troep herten	▼		▼		▼
				lidwoord	▼				
beneden	▼					tennis- term	▼		
ver- wonding									
▼	▼			lucht- sprong	▼				

MOP

Voetballen



Twee voetbalclubs staan tegenover elkaar op het veld, maar de sterspeler van de thuisploeg is er nog niet. De trainer zegt: ik weet zeker dat hij op tijd komt. De scheidsrechter zegt: goed, als de andere club geen bezwaar heeft wachten we. De gastploeg heeft er geen bezwaar tegen en er wordt gewacht. Na tien minuten is hij er nog niet, na 20 minuten ook niet en ook nog niet na een half uur. Belt de trainer naar de speler: waar zit je, je had hier al een uur geleden moeten zijn. Wat????, zit je nog thuis, hoe komt dat? Hoezo het is mijn schuld! Zegt de sterspeler: je hebt zelf gezegd dat we vandaag thuis zouden spelen!

PERSONALIA 2018

Periode

01-03-2018 t/m 30-06-2018



Bigi Yari

Ronodirjo Soetrismo

Maritime Administration

10-04-18

45 jaar

Douglas Jerry

HRM

06-06-18

50 jaar

Haime Emile

Fleet en Maintenance

18-06-18

55 jaar

Mangalie Stephan

Fleet en Maintenance/Marwina

28-06-18

55 jaar

Jubilea

Atmowiriono Kenneth

HRM

12-05-18

35 jaar

Gerdijk Stenly

Maritime Administration

16-05-18

35 jaar

In dienst

Ost Channelfa

Finance

Op 01-04-2018

Lantveld Saona

Fleet en Maintenance

Op 01-04-18

Ramdass Fariël

Legal Department

Op 01-04-2018

Anjanidewi Natha

Nautisch Beheer

Op 01-04-2018

Harderwijk Chjilton

ICT

Op 16-04-2018

Uit dienst

Klas Rinaldo

Fleet en Maintenance

01-06-2018

Gerdijk Stenly

Maritime Administration

01-06-2018

Wan Switi



Manspasi