

## Kapitein Réjane Gyssens diensthoofd MRCC

Marc Loy

*Ooit was Réjane Gyssens de eerste vrouwelijke kapitein ter lange omvaart van ons land. Vandaag is ze nautisch diensthoofd van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende. Dit is het meldpunt van alle incidenten op zee.*

De enorme glazen uitkijkpost bovenop het voormalige directiegebouw van de Oostendse vismijn herbergt zowel de Scheepvaartbegeleiding als het MRCC. Een vermiste surfer, man over boord, gekapseisd vaartuig, lekkende olietanker... Bij al die calamiteiten binnen de Exclusief Economische Zone (EEZ) en de territoriale wateren, zeg maar onze elfde provincie, organiseert het MRCC de reddingsactie.

Réjanes grootvader was stoker op de mailboot Koningin Astrid die in 1949 op een mijn liep en zonk. Samen met zijn 4 collega's sloot hij de tussenschotten om het schip zo lang mogelijk drijvende te houden. Dit betekende meteen hun dood. Verder herinnert de kapitein zich nog een oom marconist en zeeloods. „Vissers waren er niet in mijn familie. Maar ik voelde me van kleins af aangetrokken tot de zee en het avontuur en mijn jeugd jaren bij de scouts hebben die passie nog aangewakkerd.”

### **In 1982 kiest u al voor de Zeevaartschool.**

Réjane Gyssens: „We zijn met 5 vrouwen ons eerste jaar gestart aan de studies. Uiteindelijk zijn er daarvan twee blijven varen. In 1990 was ik wel de eerste Belgische vrouwelijke officier die het brevet van kapitein ter lange Omvaart behaalde. Ik heb 10 jaar gevaren voor rederij Ahlers Shipping op containerschepen, general cargo, tankers, fruitschepen...”

### **Niet scheef als vrouw bekeken toen of later?**

„Nee, als andere zeelui zien dat je je ‘mannelijke’ staat, word je rapper aanvaard in

die mannenwereld. Toch bleef het knokken!”

### **Welk type van vrachtschip lag u het best?**

„Vaartuigen met general cargo omdat je daar als eerste stuurman nog een grote en boeiende verantwoordelijkheid draagt: zo ben je verantwoordelijk voor het laadplan, want zo'n schip heeft meestal nog eigen laadbomen aan boord en je blijft meestal ook iets langer in een aanloophaven liggen.”

### **In de 10 jaar dat u de wereld rond voer, maakte u een grote evolutie mee in het maritieme vrachtverkeer.**

„Veel van onze Belgische rederijen vlagden uit, er kwamen meer vreemde bemanningen aan boord, de marconist en de bootsman viel stilaan weg en de eerste stuurman kreeg alsmaar meer taken te doen. De schepen werden alsmaar groter, de crew kleiner, de reizen langer en het bevrachten korter. Mijn langste reis duurde toen 7,5 maand. Nu zijn de arbeidsvoorwaarden veel gunstiger en is er o.a. het 'equal terms'-systeem: 4 maanden varen en 4 maanden thuis.”

### **In 1996 blijft u aan de wal. Eerst als havenkapitein van de Oostendse stedelijke en later de autonome haven. Dan verkast u naar het kustloodsenstation in Zeebrugge als nautisch diensthoofd.**

### **In juni 2009 volgt u kapitein Jacques Loncke op als diensthoofd MRCC.**

„Ik denk dat ik die functie maar aankan door al wat ik voordien op nautisch vlak heb gedaan. Binnen het MRCC hebben we met zo'n 17 partners te maken. Zowel op zee als aan de wal. Mijn carrière als kapitein ter lange omvaart komt me nu goed van pas. Net als die van havenkapitein en mijn passage in het loodswezen.”

### **Wat zijn voor u de belangrijkste uitdagingen in die nieuwe job?**

„Er ontstaat meer en meer een gebrek aan gekwalificeerde gewezen zeelui om uit te putten voor de rekrutering van personeel bij o.a. het MRCC en scheepvaartbegeleiding. Een van mijn opdrachten is het om ook mensen die niet uit het maritieme milieu komen de extra nautische kennis bij te brengen, nodig voor een job bij het MRCC. Voorts moeten we er op beducht zijn om ook in rustige tijden uiterst alert te blijven en door training en simulatie altijd paraat te staan en op het ergste voorbereid te zijn.”

### **Een stresserende job?**

„Vooraf een veeleisende job. Je wil niet weten hoeveel uren ik werk. Pas op ik klaag niet, het is een heel boeiende functie die ik erg graag doe. Maar ik moet wel de klok rond stand-by zijn, want we liggen aan de drukste zee ter wereld en een incident, groot of klein, laat zich niet voorspellen.”

### **De laatste grote ramp voor onze kust was het kapseizen na een aanvaring van de autocarrier 'Tricolor'. Als diensthoofd bent u tot vandaag van grote calamiteiten gespaard gebleven.**

„Ja, in 2008 was er de redding van het personeel van een werkplatform van C-Power op de Thorntonbank dat op drift dreigde te raken bij stormweer. Twee keer is ook een reuze heipaal van 60 meter lang, 5 meter diameter en 330 ton zwaar voor het windmolenpark van Belwinds op de Blighbank tijdens het transport vanuit Zeebrugge op drift geraakt met alle problemen van dien voor de drukke scheepvaart. Vorig jaar hebben we ook 15 keer moeten intervensies doen voor springtuigen, bommen en mijnen, die bij de verdieping van de nieuwe aanlooproute naar de nieuwe Oostendse havengeul werden gedetecteerd. Eén keer zelfs zo dicht bij de kust dat we het drukke klein strand, waar een volleybalcompetitie bezig was, hebben moeten ontruimen. Ook dit jaar zijn al 5 springtuigen onschadelijk gemaakt. Dan was er het Nederlands vissersvaartuig dat nonchalant in het visserij-

ok aanmeerde met een zware bom op dek. Zonder iets te melden vetrok de bemanning vrolijk naar huis. Dezelfde dag raakte bij baggerwerken in Zeebrugge een vliegtuigbom in de zuigarm van de Jade River. Twee keer prijs op één dag. Verder herinner ik me ook een neergestort sportvliegtuigje en een aantal verdrinkingen.”

### **Een alternatieve kustwacht vormen de massa toeristen op het zomerse strand, de dijk of de vele flatbewoners die af en toe iets loos door hun kijker menen te ontwaren en bij u alarm slaan.**

„Dat gebeurt vooral in de zomermaanden, het hoogseizoen van de 'valse alarms'. Mensen zien een lege luchtmatras of opblaasbootje zeewaarts drijven en vermoeden meteen het ergste. Of de kleine is vermist op het strand... We nemen iedere binnenlopende noodoproep ernstig.”

### **Wie zijn uw moeilijkste 'klanten'?**

„De pleziervaarders. Ondanks de media-campagne over de nieuwe aanlooproute naar de Oostendse haven moeten we bijna dagelijks tussenkomen omdat velen de nieuwe bebakening niet respecteren.”

### **Mist u de zee niet?**

„Als de gelegenheid zich voordoet, vaar ik nog wel eens mee met één van de vaartuigen die onze kusthavens aanlopen en in mijn vrije tijd ben ik een fervent diepzee-duikster. Maar natuurlijk ben ik het drukst benomen door de vele meetings met de zoveelste partners: de scheepvaartpolitie, het MIK, de strandreddingsdienst, de buitenlandse kustwachtpartners, de collega's in Den Helder, Dover Coast Guard..... Er is nu eenmaal veel overleg nodig, maar ik heb een gloeiende hekel aan vergaderen om te vergaderen.”

### **De kinkhoest hoort bij kindertijd zoals de zeeziekte bij de zeeman. Last?**

„Jawel. Vooral de eerste dag op zee en vooral bij een stevige noordoostenwind heb ik ervan. Ik zal er wel nooit van genezen, zoals ik nooit van de zee zal genezen!”