

LOOPBAAN VAN SCHIPPER MAURICE CLOET

Destijds waren de «Fierens» - voor de naam Vieren - gekende reders uit de visserijwereld.

Reder Louis liet zijn eerste vissersvaartuig bouwen in 1927, de houten motortreiler 0.231-ALEX-RACHEL, groot 28,5 ton netto en 61 ton bruto, uitgerust met een Zweedse - vermoedelijk een middel-druk- of gloeikopmotor - machine Munktel van 100 pk.

Broer Herman Vieren liet in datzelfde jaar 1927 ook een motortreiler bouwen, de 0.241-PROVIDENTIA, 26,5 nettoton en 68 brutoton groot en uitgerust met een Deutz-dieselmotor van 150 pk.

Twee jaar later, in 1929, liet Herman nog een tweede motortreiler bouwen, de 0.166 BONNE ESPERANCE, metende 27 ton netto, 74 ton bruto en bewogen door een Deutz-machine van 150 pk.

Gebroeders Vieren kochten in 1934 de stalen motortreiler 0.215-ALEX-MARIE (ex GABRIELLE - LUCIEN - 1930), groot 27 nettoton, 79 brutoton en aangedreven door een Deutz-motor van 200 pk.

In 1935 liet Alfons (alias Alex) Vieren, zoon van Louis, te Oostende op de scheepswerven Beliard, Crighton en C°, een stalen motortreiler bouwen, de 0.239-ANCRE-D'ESPERANCE, metend 35 ton netto en 110 ton bruto, gestuwd door een Deutz-dieselmotor van 240 pk.

De 0.220-MASSABIELLE, in 1935, was de 4e in de rij die een paar van de «Fierens» lieten bouwen te Oostende. De stalen motortreiler mat 35 netto- en 110 brutoton en werd aangedreven door een Deutz-machine van 240 pk.

In de loop van 1936 liet de rederij Vieren Isidoor en Zoon een nieuwe stalen motortreiler 0.241-PROVIDENTIA te Oostende bouwen. Het nieuwe vaartuig mat 39 ton netto, 139 ton bruto en werd bewogen door een Deutz-motor van 240 pk.

Louis en Herman Vieren, reeds 10 jaar reders, verkochten hun oude vaartuigen en lieten in 1937 op de Nederlandse Scheepswerf Figee, te Vlaardingen, ieder een nieuwe stalen motortreiler bouwen. Louis' vaartuig werd de 0.231-ANDRE-MONIQUE, 49 ton netto en 151,5 ton bruto groot, aangedreven door een, destijds moderne Deutz-dieselmotor, een 3-cilinder in blokmotor, van 300 pk. Hermans vaartuig, een zusterschip van de 0.231, kreeg het nummer 0.237 en de naam NELLY-SUZANNE.

Toen Wereldoorlog II uitbrak en ons land daarbij betrokken raakte vertrokken 2/3 van de Belgische vissersvaartuigen naar het westen, Frankrijk en Engeland. In Engeland werden ook Belgische vissersvaartuigen gevorderd door de Royal Navy.

Zo kwam de 0.228 terecht bij de ASR (Air & Sea Rescue = lucht- en zeeredding), de 0.231 en de 0.239 werden ingedeeld bij de hulppatrouillevloot op 14 juli 1940 werd de 0.241-PROVIDENTIA, die uit de West-Engelse haven Swansea op vangst uitvoer, in het Bristol Kanaal verrast door 5 vijandelijke vliegtuigen en met man en muis op de zeebodem geschoten.

Toen in het bezette België bekend werd dat de dagvisserij mocht beoefend worden, schoten de «Fierens» terug in beweging. Een vissersvaartuig kon uitsluitend uit hout, en met beperkte tonnage, oorspronkelijk maar in de vaart gebracht worden door een beroepsreder of een beroepsvisser.

Nog in de loop van het tweede halfjaar van 1940 liet Herman Vieren de kleine P(anne)-42 op de werf Hillebrandt A. ombouwen tot de 0.165-SAINTE MARIE met een inhoud van 1,65 nettoton en 5,2 brutoton en bewogen door een Britse Lister-motor van 12 pk.

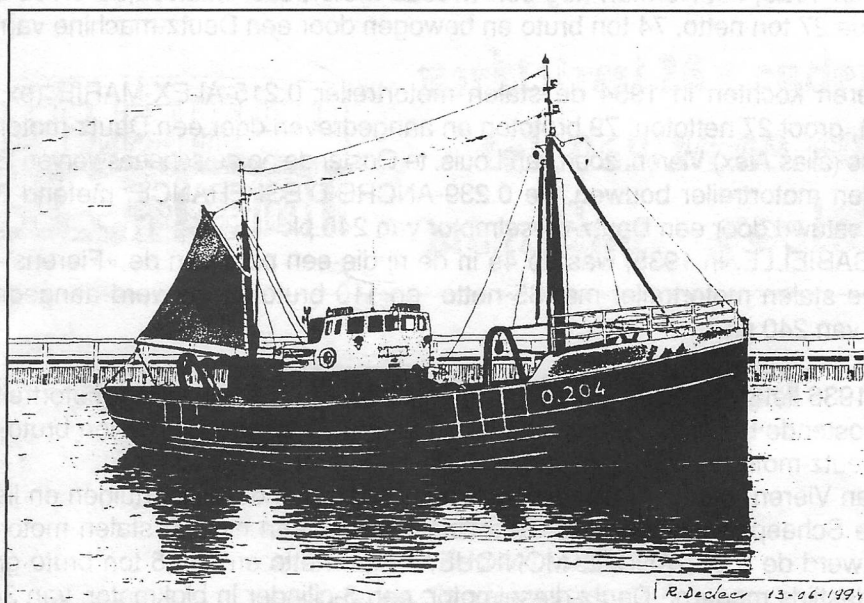
Reder Herman Vieren liet in 1941 op de scheepswerf Hillebrandt A. te Oostende nog een nieuwe houten kleine motortreiler bouwen, de 0.284 -ROBERT, metende 4,18 nettoton en 15 brutoton en uitgerust met een ABC-dieselmotor van 34 Pk.

Alfons (Alex) Vieren bracht ook in 1941 de 0.144-ANNA in de vaart, een open boot van 5 m lengte en 2 m breedte en voortgestuwd door een CLM(Compagnie Lilloise des Moteurs) -motor, in 1939 gebouwd, van 6 pk. De boot werd een jaar later evenwel uit de vaart genomen.

Het jaar 1943 bleek voor de reders Vieren een belangrijk jaar. Louis liet een houten motortreiler bouwen op de Oostendse scheepswerf van Borrey, bewogen door een AWA-dieselmotor van 100 pk. De 0.186-CREDO, mat 19 nettoton en 52 brutoton. In 1946 werd de AWA-machine vervangen door een krachtiger ABC-motor van 180 pk en werd ze bij het herregistreren van de scheepsnummers in 1946 voorzien van het nummer 0.186.

In het najaar 1943 bracht Herman Vieren een oud houten vaartuigje van 1921 in de vaart, groot 1,67 netto- en 5,2 brutoton, bewogen door een AWA-motor van 22 pk van 1943. Het scheepje stond geregistreerd als de 0.165 -SAINTE MARIE.

Later in het jaar liet hij op de werf Hillebrandt A. te Oostende een nieuwe houten motortreiler bouwen, de 0.93-MAURICE, metende 19 nettoton en 53 brutoton, uitgerust met een AWA-dieselmotor van 160 pk. Na het einde van de vijandelijkheden in Europa op 8 mei 1945 konden de Belgische vissersvaartuigen naar hun respectievelijke thuishavens terugkeren.



Van de eenheden die dienst deden bij de Royal Navy duurde dit zelfs tot in 1946. Ze werden van hun oorlogsuitrusting ontdaan en terug bedrijfsklaar gemaakt, waarna ze terug voor heel wat mensen hielpen de kost te verdienen op de tijdelijk visrijke Noordzee.

In 1949 kreeg de 0.231-ANDRE-MONIQUE de zoveelste jonge schipper aan boord. Niets voorzag dat hij, Maurice Cloet, aan boord van dit schip een zeldzaam record zou vestigen, n.l. hij bleef 31 jaar lang gezagvoeder op het vaartuig.

Maurice Cloet werd geboren in 1918 te Koksijde nabij de Galoper Steenfabriek. Vader Cloet was in 1914-1918 stoker geweest op een stoomtram. Na de oorlog werd hij zelfstandige en begon in de omgeving een boerderij waar hij varkens en kippen kweekte.

Maurice volgde de lagere school te Koksijde tot hij 14 jaar oud werd. Dan moest hij helpen op de hofstede, maar eigenlijk - en dat was reeds vroeger bij hem opgekomen - wilde hij varen. Hij kon zijn vader uiteindelijk

zover bepraten dat hij mocht varen op een van nonkel Henri Cloet's schepen, de houten motortreiler 0.201-MELANIE-RACHEL, groot 25 ton netto, 64 ton bruto en bewogen door een ABC-motor van 110 pk, alles bouwjaar 1927.

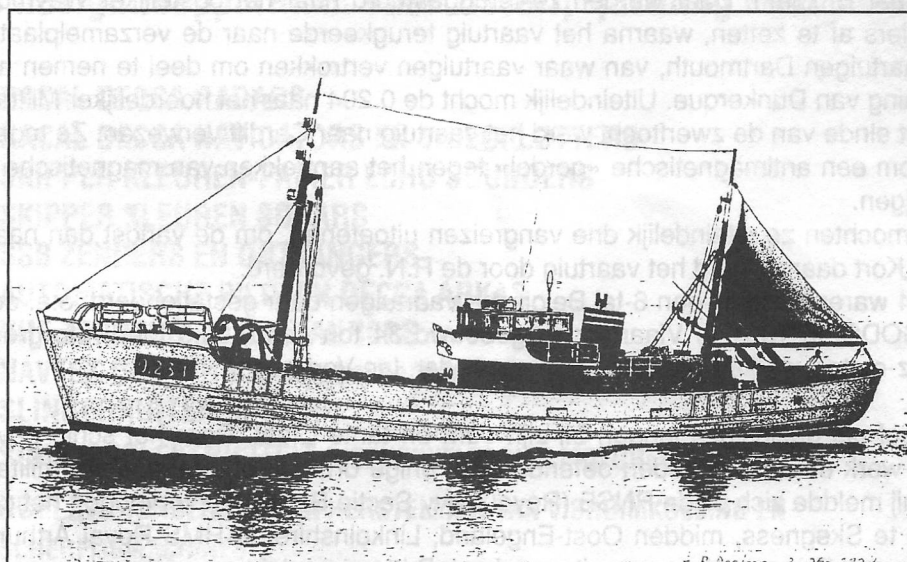
Maurice werd dus scheepsjongen en een van de 5 bemanningsleden op de 0.201. Het arbeidsveld was hem volkomen vreemd en tot overmaat van ramp was hij gevoelig voor zeeziekte. Maar deze zwakte kreeg hem er niet onder daar hij - een goede eigenschap van hem - het kon doorbijten.

Daar hij geen cursussen in een visserijschool had gevolgd, mocht hij geheel aan de onderkant van de trap beginnen. Maar dit mocht de voldoening van zijn eigen gekozen weg niet drukken. Hij moest alles nog leren door goed de ogen open te houden, te luisteren en zich af te vragen waarom zo en niet anders.

Het arbeidsritme - dag en nacht, zon- en weekdag doorwerken - kreeg hij snel onder de knie, al maakte het nachtelijk werk - een heldere vlek op dek in een inktzwarte omgeving - hem in het begin wat onzeker. Het schommelend scheepsdek onder zijn voeten - de ene maal erger dan de andere - was een zaak van gewenning. Onweer en storm deden hem wel af en toe vlugger slikken.

De nauwe openingen in het dek om de verschillende ruimten te bereiken en de smalle doorgangen in de opbouwen, leken hem oorspronkelijk zo eng dat hij enkele malen de ogen moest knipperen toen zijn verbeelding op hol sloeg en hij dacht wat er zou gebeuren bij een scheepsramp en alle mensen gejaagd door die nauwe openingen moesten om het vege lijf te redden.

Toen hij zijn matras in zijn slaapkooi deponeerde en hij de door schuifdeurtjes afgesloten kleine ruimte zag, vond hij het zaakje wel beklemmend.



Tot zijn opdrachten hoorden : hulpje van de machinist die tevens kok was en verantwoordelijk voor het warme middagmaal en de gebakken vis bij het avondmaal; helpen met de stuurman in het visruim bij het ordenen en stuwen van de ladingen vis die telkens aan boord kwamen; goed de gevaarlijke momenten onderkennen bij het schieten en het halen van het vangtoestel; met de schipper of de stuurman het kompas leren en het stuurrad hanteren in het stuurhuis, goed uitkijken naar alles wat op het water nabij of veraf bewoog, en kennis opdoen inzake navigatielichten en kenmerken van het vissend vaartuig op hun eigen en andere schepen.

Toen hij op een morgen op dek kwam en hij met moeite de onderdelen van het vaartuig kon onderscheiden door een dichte mist, voelde hij zich wat eenzaam.

De seinen die dan uit de luchthoorn moesten gegeven worden waren een geruststelling maar er moest toch ingespannen geluisterd worden naar nabije vaartuigen.

De latere opstelling van de radar heeft hier veel aan de veiligheid van de bemanningen verholpen.

Hij moest helpen bij het herstellen van de schade aan het net, eerst met het vullen van de breinaalden, later werd van hem verwacht dat hij in dit opzicht het zelf kon doen; gewillig zijn bij de aangename en minder aangename opdrachten van schipper en bemanning; bijtijds slapen en vlug wakker worden toen iedereen aan dek moest om de kor te halen.

Die dingen bleken allemaal geen geringe opgave maar «al doende leert men» was Maurice's lijfspreuk en als schrandere jongeman kreeg hij een en ander vlug onder de knie, en hij wende vlug aan zijn nieuw bestaan.

Daarbij bleek nonkel Henri een goede leermeester te zijn.

Als de O. 201 einde reis huistoe voer moest hij helpen het schip schoonmaken. Na het afmeren aan de vismijn moest hij 's anderendaags daar vroeg terug zijn ,om de vangst te helpen lossen en «schoonschip» maken hoorde daar ook bij, maar toen hij 's middags naar huis mocht met zijn «deelvis» en de paaje was hij fier als een gieter.

In 1936 vond reder Cloet Henri dat zijn vaartuig een krachtiger machine nodig had en liet een ABC-motor inbouwen van 150 pk. Maurice voer dan reeds 4 jaar op de MELANIE-RACHEL, deed zijn best, was betrouwbaar en reeds een paar jaar matroos.

In 1937 werd de 0.201 verkocht naar het Franse Lorient, departement Morbihan. Nonkel Henri had nu nog zijn 0.204-MADELEINE-HUBERTINE, een stalen motortreiler, te Temse gebouwd in 1931, metende 50 ton netto, 115 ton bruto en aangedreven door een Deutz-dieselmotor van 200 pk.

Maurice breide zijn kennis zonder veel moeite meer en meer uit, want hij zag zijn horizon iets hoger.

En onvermijdelijk kwam hij in 1940-45 in de oorlogsmoeilijkheden terecht. In mei 1940 stak hij op de 0.204, afgeladen met familie van de bemanning in zee richting west. Te Dieppe maakten ze het voor de Belgische vissers dramatische bombardement van de Luftwaffe mee, waarna ze de oversteek ondernamen naar Brixham. Daar werden ze teruggestuurd naar het oostelijker Weymouth, Dorset, om de passagiers af te zetten, waarna het vaartuig terugkeerde naar de verzamelplaats van Belgische vissersvaartuigen Dartmouth, van waar vaartuigen vertrokken om deel te nemen aan het epos van de ontruiming van Dunkerque. Uiteindelijk mocht de 0.204 naar het noordelijker Milford Haven.

Nog niet op het einde van de zwerftocht werd het vaartuig naar Cardiff verwezen. Ze moesten daar in het droogdok om een antimagnetische «gordel» tegen het aantrekken van magnetische mijnen aangemeten te krijgen.

Vanuit Cardiff mochten ze uiteindelijk drie vangreizen uitoefenen, om de vangst dan naar Londen te zien afvoeren. Kort daarop werd het vaartuig door de R.N. gevorderd.

Naast de 0.204 waren destijds een 6-tal Belgische vaartuigen daar gestationeerd, o.a. ook de 0.304-DE GRATIE GODS, in 1931 te Vlaardingen gebouwd 34 ton netto, 90,5 ton bruto groot, bewogen door een Deutz-motor van 200 pk, eigendom van reder Jan Verhaeghe.

Maurice verbleef als gezinsloze jongen bij zijn oom en tante Cloet. Daar het schip gevorderd was, viel hij zonder werk en de overheden oefenden wel enige druk uit op Maurice om militaire dienst te vervullen. En hij meldde zich bij de RNSB (Royal Navy Sectie België) en vervoegde het centrum voor Basisopleiding te Skegness, midden Oost-Engeland, Lincolnshire, in HMS Royal Arthur. Naast Belgen waren daar ook Fransen, Noren en uiteraard ook Britten in opleiding.

Daar kregen de rekruten les in drill, hanteren handvuurwapens, schietoefeningen, parade, militaire zeemansopleiding, reddingsoefeningen; morse met licht en vlaggen, knopen leggen, schadekontrôle, sloep roeien, schip verlaten, e.d.

Na 6 weken intensieve training, reisde hij als lichtmatroos af naar West-Schotland, HMS Lochinvar, om het mijnenvegen te leren. Matroos Cloet bleek een goed student, handig en tuchtvol. Van Lochinvar trok hij naar de haven Stornoway, op het noordelijk eiland Lewis van de Outer Hebrides, om te varen op HMS PHRONTIS voor patrouillewerk. Maurice werd vlug «leading seaman» en na verloop van tijd deed hij examen voor onderofficier op aanraden van Ct Ceulemans.

Bekwaam geacht, werd Cloet ingedeeld bij de 118e-mijnenveegflottielje, die te Harwich, Zuid-Oost-Engeland, gestationeerd was. Het flottielje behoorde tot het «Nore-Command», en kreeg op 25 mei 1942 gestalte bij de aankomst van de eerste houten mijnenveger HMMS-188. Later kwamen er 5 bij zodat het 118e-veegflottielje uit 6 eenheden bestond, allen bemand en onder gezag van Belgische zeelieden, hoofdzakelijk vissers. Hun taak bestond er in de Passen van Harwich bij dag mijnenvrij te houden.

Maurice Cloet voer op meerdere eenheden van het flottielje en onder meerdere gezagvoerders.

Op 5 oktober 1944 verliet het flottielje het «Nore-Command» en stevende naar Oostende waar ze om 4 u 's namiddags toe kwamen. Op 7 oktober vertrok de groep naar zee voor de Belgische kust op mijnenjacht en vernielde er 5.

Na de bevrijding van de Schelde kregen de tien flottieljes mijnenvegers waaronder de 118°, de opdracht de Schelde tot Antwerpen te zuiveren.

In 22 dagen werden 285 mijnen onschadelijk gemaakt. Veiligheidshalve werd ook op de Oosterschelde gewerkt waarbij Zierikzee en Yerseke werden aangelopen.

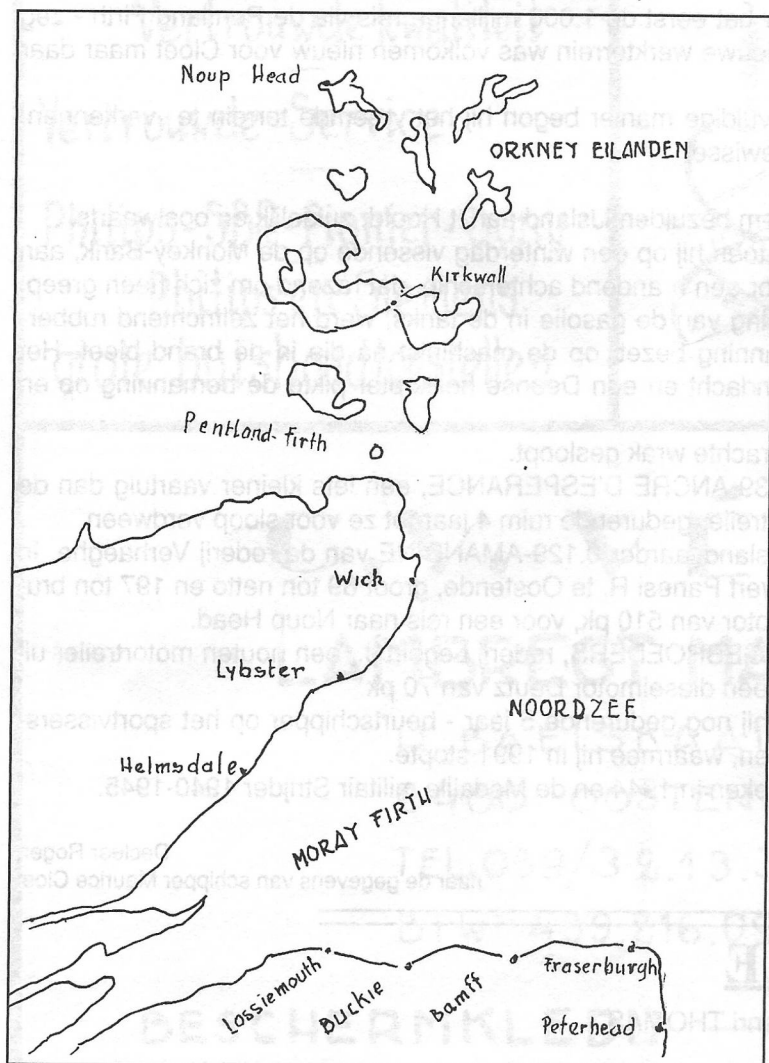
Nadien werd druk geveegd in de Noordzee op vaarroutes voor de Navy- en koopvaardischepen, ter ondersteuning van de optrekkende legers te land.

Toen de Royal Navy in 1945 haar taken opgaf werden de leden van de RNSB ondergebracht op een oude maalboot die uit Engeland was overgebracht.

Terwijl Cloet wachtte op definitieve orders liep hij school bij Br Annobert die destijds op het Hazegras tijdelijk les gaf - de Vrije Visserijschool Paster Pype was opgeëist door het Britse leger - met het oog op het behalen van het brevet schipper 2e klasse, opdracht waarin hij schitterend slaagde.

In de loop van 1946 werd nr DSBJx69 - het militair kenteken van Maurice Cloet - na 5 jaar en 3 maanden dienst gedemobiliseerd en kon hij terug in het burgerleven.

Terug thuis te Koksijde deed Maurice enkele reizen op de 0.204, onder gezag van schipper Alex Blondé en een reis op de 15 jaar oude 0.326-COSTES & BELLONTE, de stalen motortreiler van August «Jut» Vileyn, onder gezag van schipper Maurits Vileyn. Ze mat 40 ton netto, 115 ton bruto en werd voortgestuwd door een Deutz-motor van 200 pk.



Als aanstaande schipper moest Maurice zich nu meer toeleggen op het leefgedrag van de voor hem belangrijke vissoorten, en de plaatsen waar ze zich in hun levensloop gevonden, hun trek, de studie van netvormen, de scherende werking van de visborden, de uitvoering van het loodzeel, e.d.

Op de 0.212 voer hij als beginnend schipper. Hij voelde weinig voor de vangsten in Het Kanaal en vond meer armslag in de minder beperkte Noordzee, waar hij behoorlijk zijn brood verdiende.

In 1947 werd Maurice Cloet schipper aan boord van de 0.231 van reder Louis Vieren, een stoere boot die tegen een stootje kon. Daar zou hij 31 jaar schipper op blijven, wat wel een zeldzaamheid is.

Wijlen Wardje Pieters was wel 32 jaar motorist aan boord van hetzelfde schip geweest, maar de taak van een niet-eigenaar ligt, dunkt ons, moeilijker.

Tussen hem en reder Louis groeide een respect en een verstandhouding dat later kon uitgroeien tot het korte, veelbetekenende korte gesprek, dat als volgt verliep Maurice: «Alex» die zijn zieke vader verving, »hier ter hoogte van X zijn de

omstandigheden geëvolueerd dat ik graag uw mening kende». Waarop Alex (Louis) antwoordde: »Maurice, gij zijt ter plaats, doet maar voor 't beste».

Na enige tijd zoeken en een proefreis vond Maurice zijn stek in de Moray Firth, voor de vissers «de Merrie», een baai in de Noord-Oostelijke Schotse kust. Firth betekend brede riviermond en deze beslaat een oppervlakte van nagenoeg 2.200 vierkante mijl en is verbonden via meerdere Loch's naar het Westelijke Firth of Lorne.

Inmiddels had Cloet - in Juni 1950 - het brevet van Schipper 1e klasse - met vrucht behaald. Langzaam maar zeker werd hij een specialist op deze visgrond. Nooit in april en mei, maar vanaf oktober en verder in de winter, werd er duchtig op o.a. gullen, wijting en schelvis gejaagd, 's nachts aan de noordzijde, bij dag op de zuidzijde. Daar bleek ook de Smith's Bank heel geschikt voor. Bij slecht weer werd binnengelopen in een nabijgelegen haven. Zo leerden de bemanningsleden aan de Zuidkant van «de Merrie» meestal Buckie, en af en toe Banff Lossiemouth en aan de noordzijde Wick, Helsdale kennen.

Af en toe was er een uitschieter naar Noup Head - zeg maar O Peed - op een der noordelijke eilandes van de Orkney-Eilanden, waar jacht werd gemaakt op Schotse schollen en eens naar het noordwestelijke Stornoway op de Outer Hebrides, in The Minch, voor de vangst van kabeljauw. Toch van daar kwam hij eens naar huis met 1.150 bennen haai.

Omstreeks 1955 toen de IJslandse visgronden niet alleen meer door de grote stoom- en motortreilers (500 pk en meer) werden bezocht, en ook kleinere motortreilers - sommige rederijen gingen over tot het verlengen van bepaalde eenheden - er naar toe trokken om daar hun kans te wagen - zeker in de zomermaanden - kreeg Maurice opdracht van reder Vieren om ook eens IJsland te proberen.

Op goed geluk af maakte de 0.231 voor het eerst de 1.000 mijllange reis via de Pentland Firth - zeg maar «'t Gat» -naar het noorden. Het nieuwe werkterrein was volkomen nieuw voor Cloet maar daar had hij geen schrik van.

Op zijn gewone, bedachtzame en zorgvuldige manier begon hij het vreemde terrein te verkennen, voortdurend op zijn hoede voor het ongewisse.

Zijn meest gezochte waren de kreeften.

Hij viste op diepten van 110 tot 115 vadem bezuiden IJsland aan 't Hoofd, zuidelijk en oostwaarts.

De grootste morele klap kreeg Maurice toen hij op een winterdag vissende op de Monkey-Bank, aan de Noord-Deense kust, verrast werd door een brandend achterschip, dat razend om zich heen greep. Denkend aan de gevaarlijke dampvorming van de gasolie in de tanks, werd het zelfrichtend rubbervlot te water gelaten en door de bemanning bezet, op de machinist na die in de brand bleef. Het brandend vaartuig trok uiteraard de aandacht en een Deense helikopter pikte de bemanning op en bracht ze veilig aan land.

Drie maanden later werd het binnengebrachte wrak gesloopt.

Maurice Cloet werd schipper op de 0.239-ANCRE D'ESPERANCE, een iets kleiner vaartuig dan de 0.231, van Alfons Vieren. Hij voerde de treiler gedurende ruim 4 jaar tot ze voor sloop verdween.

Daarop werd hij gezagvoerder op de IJslandvaarder 0.129-AMANDINE van de rederij Verhaeghe. In 1961 uit staal gebouwd op de scheepswerf Panesi R. te Oostende, groot 69 ton netto en 197 ton bruto, bewogen door een Industrie dieselmotor van 510 pk, voor een reis naar Noup Head.

Twee reizen voer hij op de N.706-DE 3 GEBROEDERS, rederij Legein J., een houten motortreiler uit 1927, groot 17 ton bruto, bewogen door een dieselmotor Deutz van 70 pk.

Niet genoeg krijgend van de zee werd hij nog gedurende 5 jaar - beurtschipper op het sportvissersvaartuig MARCELLA voor korte dagreizen, waarmee hij in 1991 stopte.

Marice Cloet is drager van het Zee-Ereteken in 1944 en de Medaille militair Strijder 1940-1945.

Decler Roger,
naar de gegevens van schipper Maurice Cloet

DE IJSPATROUILLE

Wandelaar et Sur l'Eau - april 1948 - Henri THOMAS

Omstreeks mei zal het ijsseizoen beginnen. De kotter USG (United States Coast Guard) EVERGREEN belast met een taak van het hoogste belang voor de zeevarenden, zal dienst doen als oceanografisch schip en zal tweemaal per maand een stroomkaart opstellen die de bewegingen van de gevaarlijke ijsbergen beïnvloeden. Dit werk zal het schip naar de Groenlandse wateren, Labrador en New Foundland leiden. Twee patrouillekotters, de «MENDOTA en MOCOMA, maken gebruik van de door EVERGREEN verleende gegevens om de drijvende ijsschotsen op te zoeken en via radiuitzendingen de beroemde «ijsbulletins» te geven bestemd voor de zeevarenden die de Noord-Atlantische wateren bevaren.