



de loopbaan van motorist- eigenaar Hector Vanneuville.

Onder de vissers die het Oostendse visserij-
bedrijf groot hielpen maken kwamen er meerdere van
de Westkust, t.t.z. uit De Panne (Adinkerke), Koksyde, Oostduinkerke,
Nieuwpoort. De gemeente Koksyde (eertijds Coxyde) ligt bij De Panne
en bij het ontstaan van een vissersbevolking te Koksyde waren Pan-
nenaars en Oostduinkerkenaars betrokken (1).

De eerste vissers werden er vermeld bij een afgesloten
huwelijk op 26-4-1798. De bevolkingsregisters van 1823-1830 meldden
482 inwoners en 89 huizen. In 1867 telde Koksyde 982 inwoners, in
1870 woonden er 85 vissers, het aantal inwoners was in 1880 tot 967
gedaald. Tien jaar later telde de bevolking 1196 inwoners waarvan
87 vissers. In het tijdperk van bloei omstreeks 1890 tot 1900 telde
men er 158 vissers en kon de visser 100 fr per week verdienen. Ze
staken de maandag met hun boot in zee en keerden eerst de vrijdag of
de zaterdag naar huis. Veel vissers hadden nog een zandakkertje
waarop ze, (of de moeder of de grote kinderen) aardappels teelden.
Als mest gebruikten ze o.a. "zeevette" of vangstafval.

Op de IJslandvaart vanuit het Franse Duinkerke was se-
dert 1850 een flinke boterham te verdienen. Met de "Goëlette" ("Ga-
lette") of gaffeltopschoener werd de kabeljauwvangst bedreven, met
de door lood bezwaarde kollijn, op het ondereinde voorzien van een
geaasde haak. De kabeljauw werd opengesneden, ontdaan van graat, kop,
gezouten en in tonnen verpakt.

De vissers uit de Westhoek waren gegeerde bemanningsleden
op de Franse vaartuigen. De wet liet maar 1/4 vreemdelingen toe onder
de bemanning, waarvan de officieren de Franse nationaliteit moesten
bezitten. Op een normale bemanning van 21 leden mochten er dus 3
vreemdelingen monstereen, heel dikwijls Belgen. Koksyde kende tot 60
IJslandvaarders. Ze vertrokken in maart en keerden eerst begin sep-
tember thuis.

In 1890 telde Koksyde 39 vissersvaartuigen en 160 vissers.
Eerst in 1896 verschenen er officiële statistieken. Kende Koksyde in
1890 39 vissersvaartuigen, dan daalde dit cijfer vrij regelmatig, van
26 in 1896 tot 6 in 1906. In 1912 waren er nog 9 kleine schuiten + 1
open boot, en in 1919 3 schuiten en 4 open boten. Na eerst op het
strand geland te hebben liepen later veel vaartuigen door naar
Nieuwpoort, waar ze, met Oostduinkerker collega's (O.D.) aan de
westzijde van de voorhaven op een bank meerden.

Het aantal vissers nam uiteraard ook af, tot 142 in 1910
toen het inwoneraantal 1673 bedroeg.

Onder de Koksydenaars die met de Duinkerker zeilschoeners
naar de IJslandse gronden voeren, was er een zekere Isidore, Leopold
Vanneuville, die de IJslandtocht 11 keren meemaakte, van zijn 17e tot
zijn 28e levensjaar. Later huwde hij en voer met de "panneman" met
loggertuig. In 1921 stopte hij er mee.

Op 17 februari 1900 werd in het gezin van Isidore en Oc-
tavie, Marie Calcoen als vierde kind een zoon Hector geboren. Dit
kroostrijk gezin zou in totaal 10 kinderen tellen waarvan er echter
maar 6 in leven bleven.

(1) Koksyde - Oostduinkerke - Kust - Strand - Paardevisserij, door
Bert Bijmens. Uitgave V.V.V. 1974-1977-1985 .



De jonge Hector liep te Koksyde de lagere school door tot aan zijn 1e kommunie en zou ook varen, maar Wereldoorlog I deed die plannen in duigen vallen. Gans de oorlog werkte Hector bij de boeren. Eenmaal de grote ramp voorbij, en op gebied van scheepvaart de zee vrijgemaakt, kon terug gevaren worden. Hector stak als beginneling op 16 december 1920 in zee, aan boord van de éénmastschuit C (Coxyde) 10, onder gezag van schipper Pierre Coulier, met nog een matroos.

Zijn hart ging echter uit naar de grote vaart op de koopvaardij en na een dikke maand op de schuit, trok hij naar Antwerpen om zijn droom waar te maken. Hector had een slechte periode gekozen want te Antwerpen heerste een staking onder de zeelieden, en zijn inspanningen waren tevergeefs. Met hangende kop keerde hij naar huis.

Uit teleurstelling monsterde Hector aan op de 0.206-EDOUARD NIERYNCK, stoomtreiler van de rederij J.H.Nierynck op 8 februari 1921 onder schipper Coene Louis.

In 1912 kocht de rederij S.A.Delta, te Oostende, gesticht in 1908, onder directeur J.H.Nierynck, in Frankrijk de stoomtreiler SURCOUF, die tot 0.172-PRESIDENT BARBANSON werd omgedoopt. Gebouwd te Duinkerke, mat het vaartuig 135 netto- en 270 brutoton, bewogen door een 510 pk stoommachine, destijds de grootste stoomtreiler te Oostende.

In de registers bekend als "haringvisschersstoomboot" ving het vaartuig met de drijfnetten 1.400 tonnen gezouten haring en 2590 tonnen verse haring, voor een totaal bedrag van 66.695 fr.

Op 15 april 1914 werd de 0.172-PRESIDENT BARBANSON (ex-SURCOUF) naar de haven van Boulogne verkocht. Naast de PRESIDENT BARBANSON beschikte de rederij S.A.Delta over de 0.171-DELTA A, 77 ton netto, bewogen door een 430 pk stoommachine en de 0.172-DELTA B, 75 ton netto groot, met een 435 pk stoommachine. Beide stonden geregistreerd onder 'vischstoomboten'.

Alle stoomrederijen uit Oostende weken begin Wereldoorlog I naar het buitenland. De 0.171-DELTA A werd op 21 april 1918 gezonken door een Duitse onderzeeboot, waarbij de bemanning gered werd. De 0.172-DELTA B werd op 2 juni 1915 gezonken door de Duitse onderzeeboot U-3, ook hier werd de bemanning gered.

In 1919 stichtte J.H.Nierynck een eigen rederij en liet op de scheepswerven te South Shields, Engeland, twee nieuwe stoomtreilers bouwen, n.l. de 0.206-EDOUARD NIERYNCK, en de 0.207-PIERRE-FRANCOIS-DESWARTE. Tussen januari en juni 1920 kwam daar nog de 0.203-BARON L. DONY, bij. De 0.206 mat 67 ton netto, 279 ton bruto en werd bewogen door een 450 pk stoommachine; de 0.207 mat 67 nettoton, 270 ton bruto en werd eveneens door een 450 pk-machine bewogen. De 0.203 werd in South Shields gebouwd en mat 66 ton netto, 195 ton bruto en voerde eveneens een 450 pk-machine.

Op 14 november 1922 stopte de rederij J.H.Nierynck haar bestaan en de schepen werden naar Fleetwood, Engeland, verkocht.

Aan boord van de EDOUARD NIERYNCK maakte de jonge visser Hector deel uit van een 15-koppige bemanning: schipper, stuurman, 1e machinist, 2e machinist, 1e stoker, 2e stoker, tremmer, kok, 5 matrozen, 1 lichtmatroos, 1 scheepsjongen. Gezagvoerder was schipper Coene Louis. Na een maand varen werd door een staking in het visserijbe-drijf, Hector en zijn collega's uitgeschakeld, en zocht hij werk aan land. Dat vond hij in het bouwbedrijf en bleef metser tot het hem - intussen in 1924 gelukkig gehuwd - te machtig werd en hij op 1 maart 1927 terug naar zee trok.

Hij monsterd als matroos op de 0.126-NEPTUNE van de rederij Société Anonyme Pêcheries Ostendaise, die op 1 mei 1923 door de erfge-



namen van de rederij Aspeslagh omgevormd werd tot naamloze vennootschap. In de visserij werd de maatschappij nog altijd rederij Aspeslag genoemd.

Een eerste 0.126-NEPTUNE, gebouwd in 1901, werd op 26 december 1916 door een vijandelijke onderzeeboot getorpedeerd, waarbij de bemanning gered werd. In 1923 werd een andere stoomtreiler in Engeland gekocht, in 1917 te Aberdeen gebouwd, en te Oostende in de vaart gebracht onder 0.126-NEPTUNE. Ze mat 117 netto, 194 brutoton en werd bewogen door een stoominstallatie van 500 pk. Ze voer onder schipper Rochus Legein een niet gauw van z'n stuk te brengen schipper en ervaren visser.

Daar de NEPTUNE geen elektrische uitrusting had, werden de navigatielichten (top- en zijdelichten) met petroleum gevoed en de werkverlichting op het voordek met carbid. De carbidgenerator was opgesteld in de machinekamer en in het vooronder was een lampenhok ingericht waarin de petroleumlampen bij dag en de reserveonderdelen, o.a. petroleumvoorraad, ondergebracht werden.

Een matroos was voor een maand belast met het onderhoud en het opstellen van die verlichtingsmiddelen, die bij valavond moesten ter plaats zijn. Was het vaartuig vissende dan moesten de navigatielichten vervangen worden door de vislichten en de dekverlichting. Zocht het vaartuig een andere visgrond op, dan moesten terug de navigatielichten (petroleum-) worden aangebracht. Het was dus goed mogelijk dat deze matroos 's nachts soms drukke tijden kende. De "bekjes" van de lantaarns moesten in de loop van de dag bij de "meester" (1e machinist) worden gebracht, die over de nodige werktuigen beschikte om die delicate organen deskundig te reinigen, eventueel vervangen.

Bij de heen- en de terugreis, of bij flinke verplaatsingen ging de Cherubslog uit. Voor het diepen werd het handdieplood gebruikt.

Hector heeft op de IJslandse gronden de "mouwfreters" leren kennen (= pijnlijke verzweringen rondom de polsen en de bovenhand door wrijving van-met-koud-zeewater-doordrenkte of bevroren arbeidskledingstukken) evenals " 't fort snot" (= pijnlijke verzweringen tussen de vingers op de handrug door het vuil van de ingewanden bij het "gutten" van de vis, voornamelijk schelvis).

Na 1 jaar en 25 dagen, op 25 maart 1928 gebeurde het drama. Op de heenreis naar de IJslandse gronden, juist bij het klaar maken van de lichten on 's nachts ongeveer "'t Gat" (2) in te varen, liep de 0.126-NEPTUNE omhoog op de rotsen. De schok was hevig. Hector werd vierkant over de rand tegen de stoofbak gesmeten. De "voorpit" (= ruimte tussen voorsteven en aanveringsschot) liep vol met water. Bij "schip verlaten" lieten de 18 bemanningsleden de boot te water en verlieten het wrak. Er liep een "visbak, voorbij en de schipbreukelingen trachtten met allerlei middelen de aandacht te trekken, maar niets mocht baten. Ze tastten met de roeiriemen naar dieper water om door de branding naar de wal te roeien. Zo scharrelden ze naar de ruige oever, hielpen elkaar omhoog, en strompelden het Schotse land in, tot ze na enig zoeken bij een hofstede kwamen. De boeren brachten de 18 zeelieden naar de plaatselijke school, ontstaken 2 haarden en hielpen de schipbreukelingen zoveel mogelijk. Ze troffen schikkingen om de Belgen naar hun land te helpen. Drie dagen na hun vertrek uit Oostende kwamen onze mensen de woensdagnamiddag met de maalboot thuis, Hector nog op z'n "kloeffen". Alle bemanningsladen waren hun eigen spullen kwijt.

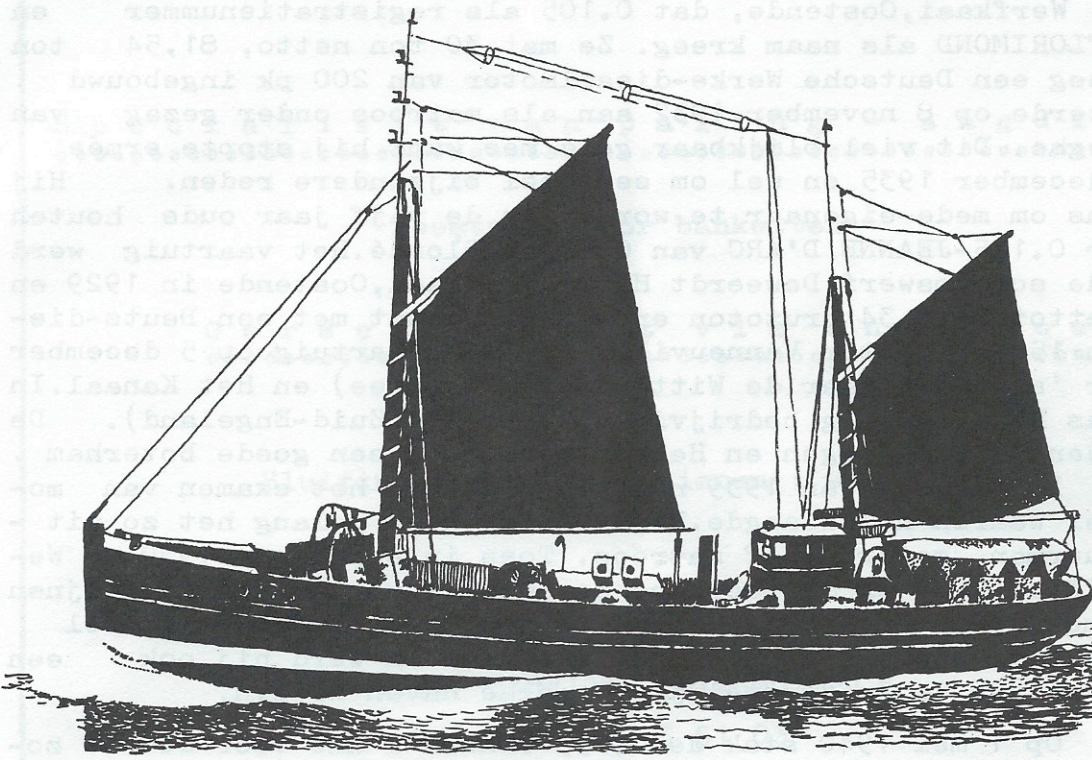
Wat bekomen van de emotie's monsterde Hector op 18 april 1928 als matroos op de 0.253 van reder Hennaert Jules, tevens schipper aan boord. De bemanning bestond verder uit de beide zonen Hennaert, E - miel en Pedro. Het kleine motorscheepje was uitgerust met een Deutz-mach - ine van 50 pk.

Ruim 11 maanden later, op 13 april 1929, stapte Vanneuville over op de 0.130-PENTIRE, een in 1910 te Lowestoft, Engeland, gebouwde

zeilsmack, die in 1929 omgebouwd werd tot motortreiler door de inbouw van een Deutz-dieselmotor van 100 pk. Het vaartuig mat 31 ton netto en 57,61 ton bruto. Eigenaar en schipper was Ghys Maurice. Hector verdiende behoorlijk en bleef er bijna 14 maanden, tot 6 juni 1930 aan boord.

Op 9 juli 1930 stak hij in zee als matroos op de houten motortreiler O.240-BERTHA-MARCELLE, van de rederij Jules Coulier. Coulier was de schoonbroer van Hector en de O.240 was datzelfde jaar afgebouwd op de scheepswerf Hillebrandt, Werfkaai, Oostende'. Ze mat 18,12 nettoton, 68,05 brutoton en had een Industrie-dieselmotor ingebouwd van 130 pk. De vangreizen duurden maar 3 dagen en er werd gevist in de Zuidelijke Noordzee tot de omgeving van Lowestoft en in Het Kanaal.

Na enige tijd bleek de voortstuwingsinstallatie evenwel niet te beantwoorden aan de verwachtingen. Nu eens was het de motor,



O.135 - JEANNE D'ARC - 1930

dan de keerkoppe - ling, ver - der de schroefas en de -ko - ker. De vangst diende telkens voor min of meer lange tijd onderbro - ken, zodat de vangtijd beknot werd. De aanvoer in de vis - mijn, verge - leken met soortgelij - ke eenheden liet te wen - sen over en de verdien -

sten waren "navenant". De atmosfeer aan boord leed onder deze toe - stand, wrevel verpeste de levensomstandigheden. Hector kon het nog aanzien tot 23 december 1930 waarop ook hij er het bijltje bij neer - legde, na 5 maanden en 15 dagen vaart.

Het wonen te Koksyde van het gezin Vanneuville begon Hec - tor zwaar te vallen. De varende visser kreeg per week vaart 1 dag vrij. Op 12 à 14 dagen zee kreeg hij er 2 (48 uren). Maar destijds moest ge - heel de bemanning de vangst in de vismijn helpen lossen, dus moest ie - dereen al naar gelang de ligplaats aan de mijn, vroeg, (bvb om 4 uur) aan boord zijn. Na het lossen moest het vaartuig proper gemaakt worden, het visruim uitgewassen, het dek "aan de kant" en schoon gespoten met dokwater, losgerei opgeborgen en bevestigd, deels verdeeld (= vis dat ieder bemanningslid gratis kreeg voor thuis). Dan van kledij verande - ren, plunjezak maken en toeknopen, "pangel" met vis met de zak verbinden. Helpen schip "verhalen" naar de ligplaats, plunje op de schouder en naar de halte van de kusttram. Wachten op het eerstkomende rijtuig en naar Koksyde. Bij thuiskomst was een flink stuk van de vrije tijd voorbij.

Moest aan boord korren of visgerei gewijzigd of vernieuwd worden; dan moest de bemanning 's anderendaags tijdig aan boord zijn om de klus te klaren. Met vroege tram uit Koksyde vertrekken naar Oosten -



de, eenmaal de zaak opgeknaapt, met de tram, vroeg of laat, terug naar Koksyde. 's Anderendaags was het terug varen ! Hector en de zijnen waren het tijdverlies en het "trammen" grondig beu, en in de loop van 1930 werd naar Oostende verhuisd.

Op 19 januari 1931 werd hij matroos op de 0.215 - ALEX-MARIE van de rederij David Lambrecht, een stalen motortreiler in 1930 te Oostende gebouwd, metende 26,84 ton netto, 78,76 ton bruto en aangedreven door een viercilinder- 4 takt-Deutz - dieselmotor van 200 pk. Schipper Lambrecht voerde het bevel. Na 1 jaar en 4 maanden monsterde Vanneuville af.

Van de vier broers Verhaeghe, Louis, Thuur, Jan en Henri, had de laatste een nieuw houten vaartuig in afbouw op de scheepswerf Jules Denye, Werfkaai, Oostende, dat 0.105 als registratienummer en JACQUELINE-FLORIMOND als naam kreeg. Ze mat 30 ton netto, 81,54 ton bruto en kreeg een Deutsche Werke-dieselmotor van 200 pk ingebouwd. Hector monsterde op 8 november 1932 aan als matroos onder gezag van Henri Verhaeghe. Dit viel blijkbaar goed mee want hij stopte ermee eerst op 3 december 1935 en wel om een heel bijzondere reden. Hij kreeg de kans om mede-eigenaar te worden in de vijf jaar oude houten motortreiler 0.135-JEANNE D'ARC van Georges Blondé. Het vaartuig werd gebouwd op de scheepswerf Deweerdt Henri, Werfkaai, Oostende in 1929 en mat 26,45 nettoton, 70,34 brutoton en was uitgerust met een Deutz-dieselmotor van 150 pk. Hector Vanneuville op zijn vaartuig op 5 december 1935 en voer 's zomers naar de Witte Bank (Noordzee) en Het Kanaal. In de winter was het vaartuig bedrijvig op de West (Zuid-Engeland). De reizen duurden 13 à 14 dagen en Hector verdiende een goede boterham.

In de loop van 1939 nam hij deel aan het examen van motorist, proef waarin hij slaagde. Hij voer al naar gelang het zo uit - viel als stuurman, motorist of matroos. Toen in september 1939 Wereldoorlog II uitbrak en de Noordzee gevaarlijk werd wegens de mijnen van de overmoedige Grootmachten, bepaalde Hector zich, zoals zoveel collega's, tot de westelijk gelegen visgronden en werd hij ook een trouw bezoeker van de Zuidwestelijke Engelse haven Newlyn.

Op 1 mei 1940 stak de 0.135-JEANNE D'ARC voor de zoveelste keer in zee, westwaarts. Toen op 10 mei 1940 ook België bij de ramp betrokken werd, liep Vanneuville naar Newlyn om de vangst te verkopen en wou hij naar Oostende terug keren om de familie's aan boord te nemen om uit te wijken. De omstandigheden beletten dit, doch zijn gezin wist aan boord van de 0.223-ROGER-JEANNINE van de rederij Engel Calcoen Oostende te verlaten en kon Le Havre bereiken. Ook Hector kon deze haven bereiken en zijn familie aan boord nemen, waarop hij terug naar Brixham koerste. Na een nacht verblijf kreeg de 0.135 de opdracht naar Weymouth te varen om de niet-zeeliden te laten ontschepen om Londen te vervoegen. Daarna mocht de 0.135 samen met de 0.115 -IRMA -ALICE, rederij Lebluy Maurice, terug naar Dartmouth, alwaar 19 dagen gewacht werd. Hector kreeg toelating om naar Newlyn te keren, het schip onder te waterlijn te kuisen en een woning te zoeken. Daar kregen ze te horen dat ze met soldaten naar Fowey moesten om dan te varen naar de haven van Plymouth, waar ze 8 dagen bleven liggen op de stroom.

Twee maanden lang lag de 0.135 naast een oorlogsschip, waar het diende als extra logement, en daartoe ook later verbouwd werd. Daar moest Vanneuville uiteindelijk de nodige stukken tekenen waarbij hij zijn vaartuig aan de Royal Navy overdroeg. Dit ging enkel onder protest want hij voelde zich tegenover zijn collega's van dergelijke eenheden, tekort gedaan. Teleurgesteld mocht hij zijn gezin vervoegen te Londen en een betrekking zoeken. Zijn familie had een onderkomen gevonden bij Britse burgers, 2 uur bewesten Londen. Hij vond een baan als arbeider in de vliegtuigindustrie waar in ploegen dag-

en nacht, zon- en weekday, doorgewerkt werd. Zijn opdracht als niet-vakman betrof zwaar werk.

Na de oorlog kwam het gezin Vanneuville half 1945 naar Oostende. De O.135 werd eerst later vrijgegeven en moest op de scheepswerf Richar Panesi, Werfkaai, grondig onderhanden worden genomen, o.a. een nieuwe kiel aanbrengen (5 ton zwaar), het vóór- en achterschip vernieuwd. Wat tegenslag deed dit karwei duren tot begin



1947. Intussen moest er brood op de plank en ging Hector varen als matroos op de O.267-VICTORIA van de rederij Boels N.V., een viertal schepen in bedrijf onder de leiding van dhr Heffinck. De houten motortreiler werd gebouwd op de scheepswerf Borrey J., Werfkaai, Oostende in 1944. Ze was 18 ton netto, 46,61 ton bruto groot en uitgerust met een Industrie-motor van 105 pk. Na 2 reizen stapte Vanneuville over op de O.277-MADELEINE-HENRIETTE van de rederij Laplasse Theophiel, voor een reis van 18 dagen. De O.277 was een houten motortreiler, te Oostende gebouwd in 1929 op de scheepswerf Richard Panesi, Werfkaai, groot 24,4 ton netto, 66 ton bruto en uitgerust met een Deutz-machine van 150 pk.

Deze reis voltooid, werd Hector matroos op de O.120-GABRIELLE, van de rederij Vileyne Georges. Deze houten motortreiler, in 1928 gebouwd op de scheepswerf Hillebrandt, Werfkaai, Oostende, van 25,18 ton netto en 63,33 ton bruto, kreeg in 1931 een 150 pk Deutz-dieselmotor ingebouwd. Hector bleef er drie maanden aan boord, en voer de laatste reis als motorist.

En eindelijk was zijn trouwe O.135-JEANNE D'ARC nedrijfsklaar. Ze vertrok terug naar zee met Hector als motorist, die op 14 april 1947 aanmonsterde. Met afwisselend hoogten en laagten voer de O.135 trouw ter visserij, weer en wind trotserend. Hector voer afwisselend als matroos en motorist en wist goed wat de motor toekwam. Ze ploegde door de jaren heen en legde nog duizende zeemijlen af op jacht achter de vis.

In 1960 stopte Vanneuville het varen en ging in 1965 met rust. De O.135 werd verkocht aan de rederij Vanlul.

Onlangs vierde het krasse echtpaar Vanneuville -Hector wordt straks op 17 februari 1990 90 jaar oud - haar briljante bruiloft.

Roger Decler ,
naar de gegevens van motorist -
eigenaar Hector Vanneuville .