

## OVER IJSLANDVAARDERS, IJSLANDVISSERS EN OVER HET VERSCHIL DAARTUSSEN

*Er zijn nogal wat verschillen tussen de twee mensen die we voor deze editie van HVB interviewen. Hij is van de westhoek, haar stek moeten we dan weer ver ten oosten van Oostende zoeken. Zijn kinderen lopen thuis nog rond, de hare zijn al uitgevlogen. Zij laat een verleden als schrijver van jeugdboeken achter zich, hij staat nog volop in het onderwijs. Hij weet alles over de IJslandvaarders, zij buigt zich over de verhalen van de IJslandvissers.*

*Want ja, ook daar is er een verschil. Dat is het eerste dat de twee me leren. IJslandvaarders zijn voor hen degenen die in de XIXde eeuw (en in het begin van de daaropvolgende) vooral vanuit de westhoek over de schreve trokken om in Duinkerke of Grevelingen in te schepen. Van daaruit vatten ze op de galetten (van het Frans goëlette, topzeilschoener), de traverse aan. Met IJslandvissers bedoelen ze een ander soort volk. Dat zijn degenen die omzeggens heel de XXste eeuw, vooral vanuit Oostende, naar IJsland voeren. IJslandvaarders vinden we terug op zeilschepen. IJslandvissers daarentegen voeren onder stoom en later uiteraard met dieselmotoren.*

### Naar IJsland

De ouderen onder ons hebben nog de IJslandvissers aan het werk gezien, want het laatste Vlaamse vissersvaartuig dat op IJsland voer, de O 129 Amandine, gaf er pas in 1995 de brui aan. Wie evenwel beweert nog IJslandvaarders aan het werk gezien te hebben, moet inmiddels al ver de honderd gepasseerd zijn.

In de visserij heeft auteur Katrien Vervaele haar sporen verdiend met de publicatie van het boek 'Vissersvrouwen' waarin ze zesentwintig interviews bundelde. Het boek vult een leemte in een sector waar normaliter alleen mannen aan het woord komen. Sindsdien heeft Vervaele de visserij-smaak te pakken en dat is wellicht ook te danken aan haar vriend die zijn wortels in de visserij heeft. Hoe dan ook, ze buigt zich sinds enige tijd over de straffe verhalen van de IJslandvissers.



*Johan Depotter: 'De galette (goëlette) is een scheepstype dat vanaf 1850 geweldig in opmars was. Van maart tot september werd ermee op IJsland gevaren. Van daar dat veel kermisjes in de westhoek vandaag nog altijd halverwege september vallen, want dan waren de mannen terug thuis. Maar de goëlette is eigenlijk gebouwd voor de koopvaardij. Het is een heel snel schip dat ook in de winter ingezet werd om zout, steenkool of fruit te transporteren.'*

*Op de galetten vertrokken ze uit Duinkerken met veertien à eenentwintig man om rond IJsland met de kollijn de visserij te bedrijven.*

Vervaele: 'Wanneer mijn boek "Vissersvrouwen" verschenen was, vroegen een aantal echtgenoten van die vissersvrouwen me of ze "het nu ook eens mochten vertellen..." Na maandenlang twifelen ben ik er dan ingedoken. Dat ik de oudste vissers zou bevragen, stond voor mij als een paal boven water. Maar dat het niet simpel zou zijn, wist ik ook wel. Na veel wikken en wegen ben ik me gaan focussen op de IJslandvisserij. Dus niet de vroege IJslandvaart met zeilschepen vanuit Duinkerke en Gravelines, maar de IJslandvisserij vanuit Oostende.'

Ze interviewde vijfentwintig mannen die op IJsland gevaren hebben en in het stille Zuienkerke probeert ze nu een lijn te vinden in hun verhalen. Het wordt geen opsomming van schepen en er komt niet veel uitleg over visserijtechnieken. Het boek gaat over het leven aan boord. Opgetekend uit de mond van wat vandaag 'ervaringsdeskundigen' heet, aangevuld met wat achtergrond. Vervaele komt niet uit de sector en haar interesse voor de visserij is recent te noemen, maar ze vindt dat juist een



*Johan Depotter begon een kwarteeuw geleden de namen op te sporen van de mannen die uit de westhoek ter IJslandvaart trokken. Hij heeft er momenteel 970 geïdentificeerd.*

voordeel: 'Als je er niets over weet dan vraag je ook veel meer en dan kom je zaken te weten die in de sector misschien wel evident zijn, maar voor lezers die leken zijn helemaal onbekend. Zo'n boek is uiteraard ook bedoeld om gelezen te worden door mensen die over de visserij niets afweten.'

Op haar zoektocht naar informatie ontmoette ze de Franse Jean-Pierre Melis die over de IJslandvaart 'Les Goëlettes Flamandes' schreef. Hij bracht haar, enkele maanden geleden nog maar, in contact met Johan Depotter. En nu zitten ze hier samen, om door ons ondervraagd te worden, in Depotters landelijke woning, eertijds gebouwd door jawel een IJslandvaarder.

### Onze IJslanders

Johan Depotter (53) houdt zich al langer bezig met IJsland. Al een kwarteeuw verzamelt hij gegevens over de mannen die uit de westhoek naar Frankrijk trokken om er zee te kiezen. Een en ander resulteerde inmiddels al in de boeiende tentoonstelling 'Gebleven op Iseland'. (\*) Vlak voor de vernieuwde gebouwen van het visserijmuseum in

Oostduinkerke werd, op basis van zijn gegevens, ook een gedenkzuil opgericht, met daarop de namen van 129 westhoekjongens die niet meer van de traverse terugkwamen. Er komt nog meer. Hij bereidt een encyclopedisch werk over de IJslandvaart voor. Alfabetisch behandelt hij daarin 970 namen van IJslandvaarders uit de westhoek. Het boek 'Onze IJslanders' zal uit drie delen bestaan en - schrik niet! - 1800 pagina's tellen.

Johan Depotter, die wortels in de IJslandvaart heeft, wist niet zoveel af over die visserij. *'Want mijn overgrootvader mag dan wel op IJsland gevaren hebben, met het geld dat hij ermee verdiend had pachtte hij, tussen polders en duinen in, een stuk grond en hij werd... boer. Zo'n mensen vertelden nadien niet veel meer over de IJslandvaart, want het herinnerde hen teveel aan de tijd dat ze armoelijder waren.'*

De geschiedschrijving mag zich gelukkig prijzen dat Johan Depotter in zijn jonge jaren Anita leerde kennen, een meisje dat Calcoen heet en ook haar overgrootvader was IJslandvaarder geweest. *'Door met Anita te trouwen kwam ik volop terecht in de wonderlijke wereld van de visserij, want de Calcoens, dat is een vissersgeslacht van hier tot ginder.'*

Ja, dat is waar. Vele jaren lang kreeg de redactie van HVB een gestencild blaadje thuisbezorgd dat *Het Calcoentje* heette en dat, zo blijkt uit de titel al, over de Calcoens ging. We leerden eruit dat haast 'al wat kop en poten' had in de Nieuwpoortse en Oostendse visserij van ver of van dichtbij met die familie verbonden was.

Ook de jonge Depotter kwam in volkskundige blaadjes de naam Calcoen voortdurend tegen en hij leerde gaandeweg



IJslandvisserij op de O 129 Amandine tonen trots hun vangst (foto 1973).

alles over de vele vertakkingen van die familie: de Kottens, de Snoeks, de patattenboeren...

Ook om door het bos de bomen nog te kunnen zien begon hij een kwarteeuw geleden de namen van de IJslandvaarders uit de westhoek te inventariseren: *'Of ik ze inmiddels allemaal verzameld heb, weet ik natuurlijk niet voor honderd procent zeker, maar ik heb er toch wel 970. Van elk van hen heb ik de geschiedenis proberen te traceren. Hoe zat hun familiale situatie in elkaar? Hoeveel keer hebben ze de traverse gemaakt? Op welke schepen hebben ze gevaren en welk onheil is hen daarbij onderweg overkomen? Wat is er later met die mensen gebeurd: hebben ze een leven lang aan de IJslandvaart deelgenomen; zijn ze boer geworden; hebben ze uiteindelijk voor de kustvisserij gekozen?'*

De IJslandvisserij was belangrijk en kreeg dan ook vaak groot bezoek. Deze foto waarop geen jaartal vermeld wordt, plaatst ons voor een probleem. Sommigen houden voet bij stuk dat de afgebeelde knaap wijlen koning Boudewijn is, toen uiteraard nog prins Boudewijn. De reddingsboei op de achtergrond leert ons dat de jonge man zich op een vissersvaartuig bevindt, met name op de O.297 Rubens van de NV Motorvisserij. Wellicht is de foto genomen tijdens de maidentrip van het vaartuig. Dat het schip de in 1956 gebouwde Rubens (L.o.a. 62,50 m, GT 810, mazoutbrander stoommachine 1450 pk) zou zijn, is dan zeer



twijfelachtig, want Boudewijn was dan 26 jaar, al sinds 1950 koning en al langer geen knaap meer. Omdat de jongen op de foto erg veel trekken heeft van prins Filip rijst bij ons het vermoeden dat het om diens vader, Albert, zou gaan, die thans over Belgenland regeert als Koning Albert II. De encyclopedie leert ons evenwel dat Albert in 1956 ook al 22 was en dan evenmin de knaap op de foto kan zijn. Er is evenwel ook een vorige Rubens (50,60 m. tussen de loodlijnen, GT 535, stoommachine 850 pk) gebouwd geweest voor de NV Motorvisserij. Dat leren wij dan weer uit het boekje 'Trawlers, Tugs Coasters' van Cook, Welton & Gemmill Ltd' (1952) waarin deze Britse scheepswerf zichzelf en haar verwezenlijkingen voorstelt.

Die bouw gebeurde in 1946. Het schip kwam op dinsdag 25 juni van dat jaar uit Engeland naar België. Toen was Boudewijn 16 en Albert 12 jaar oud... en ja, het kereltje op de foto zou wel eens een twaalfjarige kunnen zijn... en is dus wellicht de latere koning Albert II.. Eigenaardig is dan wel dat Het Visserijblad rond die periode geen gewag maakt van een prinselijk bezoek aan het schip. Tenzij... de foto nog ouder is en genomen werd op nog een vroegere O 297 Rubens (gebouwd op de Oostendse werf Béliard, Crighton & Co, metende 320 BT, 38 meter lang, hoofdmotor 700 pk, hulpmotoren van 120 en 20 pk). Dat schip verging, in dienst van de Britse admiraliteit, wellicht op 21 februari 1941. In de oude jaargangen van HVB vinden wij een foto, waarop een aantal volwassenen en een aantal kinderen staan. De meesten onherkenbaar, maar er staan wel degelijk een drietal knapen op, allen met zuidwester. Het onderschrift vermeldt: 'Bij de inhuldiging van de Rubens in 1938. Vooraan bemerken we ex-gouverneur Baels met prins Boudewijn en den heer Lucien Decrop.' Boudewijn is in 1938 acht jaar.. Zou dit dan toch een foto van de jonge Boudewijn zijn?

## Een inkomen

Wie in Duinkerken ging inschepen om naar IJsland te varen deed dat uiteraard omwille van het geld. Een jongeman werd opgeroepen om zijn dienstplicht te vervullen en trok eerst nog naar IJsland om de ouders toch met enig geld achter te laten. Er moest geld gezocht worden om een stukje grond te pachten of iemand had ambities om een part te nemen in een kustvissersvaartuigje... Dan bood de traverse aan armen uit de westhoek een kans om enig inkomen te garen.

Depotter: *'Die zeilschepen sleepten geen netten, want ze hadden geen trekkracht. Elke man viste met een lijn. De IJslandvaarders werden gezamenlijk per last betaald en een last bestond uit twaalf tonnen ingezouten kabeljauw, de morue. In zo'n ton zat 135 kilogram. Dat was een mooi systeem, want elkeen moest zijn lijn op tijd en stond links laten liggen om de functie van kok op te nemen of hij moest inspringen bij het herstellen van de zeilen, helpen bij het inzouten... In 1904 werden de vissers dan weer allemaal per stuk betaald, per staart, en dan werden de keeltjes geteld om te zien hoeveel je als individu verdiend had. Dan was het enthousiasme om andere taken aan boord op te nemen uiteraard veel kleiner. Omgekeerd geldt ook: de mannen werkten met meer enthousiasme als ze per staart betaald werden, omdat ze door hard te werken het verschil konden maken. Wie in zo'n systeem werkte en onderweg ziek werd had eventueel pech: hij verdiende dan... niets. Maar al vlug vonden de rederijen dat systeem te kostelijk, zodat er in 1905 alweer per last betaald werd. Soms liepen de twee betalingwijzen ook door elkaar.'*

De vis werd niet gemijnd. *'De vis werd in tonnen op de kaai gezet, en dan nog eens extra door de rederij gekeurd. Vis die voor de Parijse markt te klein bevonden werd, die beschadigd was of lichtjes bedorven, werd minder geschat dan grotere, gave exemplaren, zodanig dat de vissers achteraf moesten zien dat er wel dertien tonnen in een dozijn zaten, wat hun inkomen uiteraard negatief beïnvloedde. Het heeft tot 1909 geduurd vooraleer de matrozen aanwezig mochten zijn bij het herinpakken van de vis en dus een controle kregen over hun eigen inkomsten.'*

In de IJslandvisserij ging het er uiteraard anders aan toe. Katrien: *'Die vis werd gemijnd en de vissers kregen een vooraf afgesproken percentage op die besomming, zoals dat nu ook nog is. Bij de grote rederijen was er echter ook een maandloon dat dan aangevuld werd met een kleiner percentage op de besomming. Waar de IJslandvissers ook veel geld mee verdienden was met de verkoop van levertraan en kreeftjes, waarvan de opbrengst uitsluitend de bemanning toekwam. Dat was niet weinig en je mag zeggen dat ze die IJslandvisserij ook wel daarom verkozen,*



De NV Motorvisserij die talrijke stoomschepen uitreedde noemde al zijn vissersvaartuigen naar Vlaamse kunstschilders. Op de foto: de O 301 James Ensor tijdens de maidentrip.

*om de extra's die ermee verdiend konden worden. Werden ze er rijk van? Als je bij reders en schippers thuis komt zie je wel dat er welstand uit voortgekomen is. Bij de matrozen is dat dan weer anders. Ik heb ook wel navraag gedaan naar het inkomensverschil op de stoomschepen, de zogenaamde visbakken, en de latere middenslagvaartuigen. Wat was er beter? Je krijgt daar eventueel heel verschillende antwoorden op. Ik heb de indruk dat vooral de schippers op de middenslagtrawlers erg veel geld verdienden. Op de visbakken lagen de verschillen tussen de inkomsten dichter bij elkaar.'*

Depotter: *'Op de goëlettes werden de Vlamingen erg gewaardeerd. Ze hadden de reputatie hardere werkers te zijn dan de Fransen en die laatsten stonden ook meer op hun rechten. Gedurende korte tijden zijn er in Frankrijk ook protectionistische maatregelen genomen, bijvoorbeeld in 1848, waarbij het de Vlamingen moeilijker gemaakt werd om aan te monsteren, maar dat ging breder dan de visserij, want ook in de seizoensarbeid op het veld werd de rekrutering van Vlamingen toen bemoeilijkt.'* *'Je moet weten dat de meeste gronden in Koksijde en Oostduinkerke eigendom waren van vijf families.'* *'De eerste generatie IJslandvaarders uit de westhoek, in 1840-'50, waren mensen die echt niets hadden. Ze woonden in de duinen, in hutten die ze met ruïnestenen van de abdij opgetrokken hadden. Ze mochten er een stukje duinengrond pachten en daar hadden ze geld voor nodig dat ze met de IJslandvaart konden verdienen. Je kon natuurlijk ook wel als stalknecht gaan werken, maar IJslanders konden tot het driedubbele verdienen. En er was de "avance". Met dat voorschot betaalden ze dan de pacht. Soms ging het geld zelfs rechtstreeks van de reder naar de heren die de duinen in bezit hadden.'*

# N.V. HOSTYN

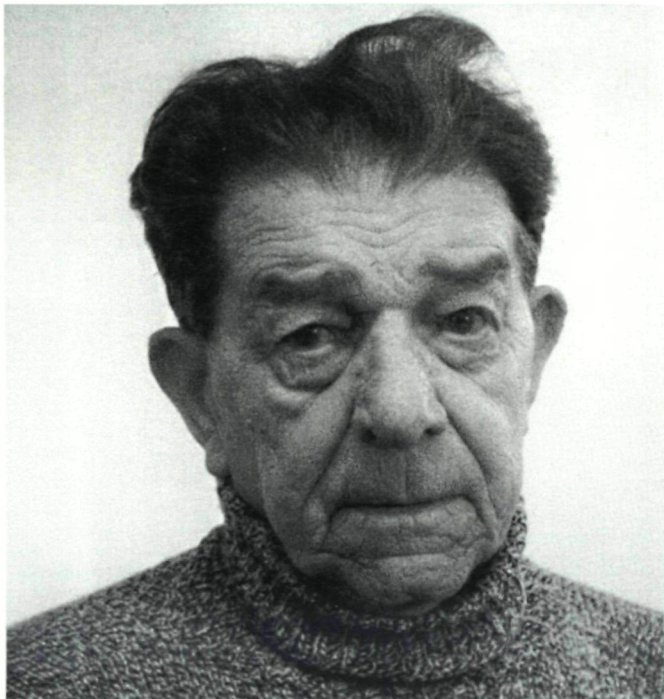
**De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen**

*Voor een vlugge bediening!*

Fortstraat 27 • Oostende

TEL: 059 33 99 37 • 0475 32 16 20 • FAX: 059 33 99 38

www.hostyn.be • contact@hostyn.be



Josef Ocket, een van de informanten van Katrien Vervaele.

*'Het familiale beeld in die duinen ziet er dan als volgt uit. Vader is op weg naar IJsland, moeder "dient" bij de boer, grootmoeder en de kinderen helpen haar bij het werk op de eigen zandakker in de duinen en grootvader trekt met het steeknet naar het strand.'*  
*'Langzamerhand verbeterden die kleine pachters hun situatie. Enerzijds door de IJslandvaart en anderzijds doordat ze in de duinen rogge en aardappelen kweekten. De eerste generatie was al eens IJslandvaarder voor 't leven, maar bij de volgende generatie zie je dat de traverse meestal aangevat wordt door jongeren, bijvoorbeeld om zich te vestigen, en dat die visserij zo vlug als mogelijk, door hen ook weer verlaten wordt.'*

De IJslandvisserij zorgde voor veel werkgelegenheid in Oostende. De familie Decrop reedde niet alleen schepen uit. In 1947 wordt het herstellingbedrijf Scheepsmetaalwerken opgericht. In datzelfde jaar ziet de Frigorifères du Littoral het daglicht. Decrop was daarmee de eerst ondernemer die in België een diepvriesbedrijf voor vis oprichtte. De merknaam Crop's werd alom bekend. Oostend Stores & Rope Works is al van 1922 in handen van de familie, maar wanneer de nieuwe fabrieksgebouwen (zie foto) in 1961 openen, is de lof voor het ondernemerschap van Lucien Decrop algemeen. De touwfabriek gaf dan ook werk aan honderden Oostendenaars.



## Van de IJslandvaart naar de IJslandvisserij

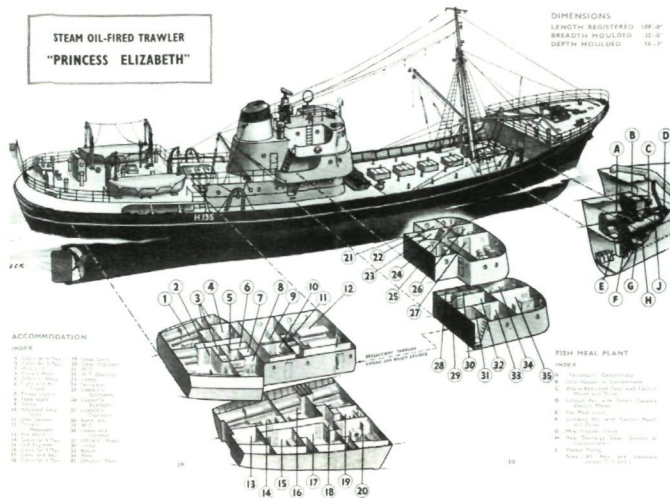
IJslandvaarders en IJslandvissers mogen dan verschillen van elkaar, er zijn ook wel overeenkomsten, zo vertelt Depotter ons: *'Doel van beiden was uiteraard de IJslandse wateren te bevissen. Ook zijn er nogal wat nazaten van IJslandvaarders die IJslandvissers geworden zijn. Er is onder zeil ook wel enige IJslandvaart vanuit Oostende geweest en zelfs iets meer vanuit Nieuwpoort. Het Hollands bewind (van 1814 tot 1830) schreef premies uit van bijvoorbeeld 500 florijn om de IJslandvaart te stimuleren en er werden in Oostende schippers en stuurliu gerekruteerd die hun sporen al eerder in Duinkerken verdiend hadden, om ook vanuit Oostende IJsland of de Faeröer te leren bevissen. Dat was evenwel van korte duur, want de schepen die in Oostende gebouwd werden, waren daar niet voor geschikt. Ze waren te klein en gebouwd om op de Doggerbank te vissen, met negen man aan boord, terwijl ze in Duinkerken met veertien à eenentwintig man vertrokken. Toen België van Nederland onafhankelijk werd, vielen die premies weg, ook omdat er een overeenkomst tussen de twee naties bestond, waarbij gestipuleerd werd dat Nederland veel vis naar België mocht uitvoeren en omgekeerd de Belgen gestimuleerd werden om de noorderburen van steenkool te voorzien. Vanaf het ogenblik dat het akkoord in werking treedt, vallen de premies weg en zie je dat gezouten kabeljauw uit Nederland de Belgische markt overspoelt.'*



Na het succes van haar boek *Vissersvrouwen* ging Katrien Vervaele dit keer langs bij de oud-IJslandvissers. Het boek ligt tegen juli volgend jaar in de winkel.

*Later verandert dat nog wel. Er komen weer premies en dan neemt de interesse voor IJsland weer toe, maar nooit in die mate dat het voor Oostende een belangrijke visserij werd. Maar vanuit Nieuwpoort en Oostende trokken er omgekeerd wel vissers naar Duinkerken om er aan te monstere, vooral uiteraard wanneer er ginder een bemanningstekort aan het ontstaan was. Wat dan weer bij de Oostendse reders voor zure oprispingen zorgde omdat men hun mannen kwam weggapen met interessante aanbiedingen.'*  
*In Frankrijk was de IJslandvaart wel heel belangrijk. Depotter: 'In Frankrijk telden ze vele duizenden IJslandvaarders. Wie die zou inventariseren komt ergens tussen de 20.000 en de 35.000 uit.'*

*Maar hoe is er dan uiteindelijk een einde aan gekomen? Depotter: 'In Duinkerken ging het inderdaad over vele tientallen schepen. rond 1860-'70 waren het er zelfs meer dan honderd. Hoe het daar dan aan zijn einde gekomen is? In Oostende stapte men al vanaf 1884 over op stoomschepen, maar de IJslandvaart uit Duinkerken en Gravelines maakte die sprong niet. Er zijn in het begin van de XXste eeuw wel enkele pogingen geweest om van daaruit onder stoom op IJsland te varen, maar die mislukten. Er was tegen die tijd ook een consumentenprobleem aan het ontstaan, want de mensen gaven, vanaf de invoering van het ijs als bewaarmiddel voor vis, hoe langer hoe meer de voorkeur aan verse vis en de interesse voor de gezouten kabeljauw uit*



Na de oorlog werd in Oostende een poging ondernomen om de stoomtrawlers te moderniseren. De stoommachines werden niet langer met kolen aangevuurd, maar met olie. De oliebrander Princess Elisabeth van de North Cape Fishin Co uit Hull werd gebouwd op de werf Cook, Welton & Fennell Ltd te Beverley, werf waar ook de NV Motorvisserij veel schepen liet bouwen.

IJsland vermindert rond 1900. En laat dat nu juist de specialiteit geweest zijn van de IJslandvaarders uit Duinkerken, want de "morue de Dunkerque" was echt befaamd om haar kwaliteit en werd geprefereerd boven die van de Bretoenen. Ik vermoed verder dat de investeerders uitweken naar winstgevendere zaken (de metaalnijverheid maakte toen in Frans Vlaanderen grote opgang) en dat degenen die wel in de visserij actief bleven een conservatieve houding aannamen tegenover de nieuwigheden. De bouw van zo'n stoomschip was ook veel duurder dan een goëlette.'

Katrien Vervaele: 'De IJslandvisserij vanuit Oostende is pas ontstaan toen er in meer nabije visgronden al tekenen van overbevissing zichtbaar werden. Door de invoering van de stoomkracht in de visserij was die overbevissing al heel vlug een feit. Het eerste Belgische stoomschip wordt in 1884 uitgereed en er wordt nog voor het begin van de XXste eeuw aan de noodrem getrokken: de vis raakt op! Men loste het probleem op door steeds verder te gaan vissen en al vlug trok men naar IJsland, dat gebeurde zeker al voor het begin van de XXste eeuw. Die vis werd natuurlijk niet gezouten, zoals dat bij de IJslandvaarders uit Duinkerken het geval was, maar in ijs bewaard.'

Depotter: 'De Oostendse know how voor de IJsland vissers kwam

# ACOD

# ABVV

## Openbare Diensten

## SECTOR OVERHEIDSDIENSTEN

# ROODNODIG



## HET ZEEVISSERSFONDS

fonds voor bestaanszekerheid

Zeevisserfonds  
Wandelaarkaai 4

8400 Oostende

Tel: 059 50 95 55

Fax: 059 50 95 25

info@zeevissersfonds.be

Openingsuren:

Van maandag t/m donderdag  
van 8.30u tot 12.15u - 13u tot 17u  
Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u

niet uit Duinkerken, maar uit Engeland, want daar trokken de stoomschepen al in 1870 richting IJsland. De Pannenaars die in Oostende ook veel bijgedragen hebben tot de ontwikkeling van de IJslandvaart (denk maar aan de familie Decrop van de NV Motorvisserij) hadden hun know how niet uit de IJslandvaart gehaald, maar uit de moderne Britse IJslandvisserij.'

### De boeken

Katrien Vervaele kan ons al met enige zekerheid zeggen dat haar boek in juli in de winkelrekken zal liggen, maar ze twijfelt nog aan een titel: 'Misschien wordt het Naar IJsland, met als ondertitel Over IJsland vissers en IJslandvaarders. Ofwel Korre weg, met als ondertitel Een kuil vol verhalen.' Misschien is de kwestie inmiddels beslist, want daags na dit interview had Katrien een afspraak met haar uitgever en misschien zou de knoop daar doorgemaakt worden.

Voor wat het naslagwerk van Johan Depotter betreft is de datum van publicatie nog een beetje onzeker. Depotter: 'Maar we hopen op 2011. Heel het manuscript moet eerst nog nagelezen worden, en ja, het gaat wel over 1800 bladzijden die minutieus gecorrigeerd moeten worden, voorwaar een monnikenwerk. De publicatie is overigens een project dat Europese steun geniet; subsidie waarmee de Europese Unie de samenwerking tussen grensgebieden wil bevorderen. Hier aan de schreef betekent dit dat een deel ervan ook eerst nog in het Frans vertaald moet worden. Wat inmiddels wel zeker is dat het in het Nederlands "Onze IJslanders" zal heten.'

Flor Vandekerckhove

(\* Nog tot 21 december. Meer info: Nationaal Visserijmuseum, Pastoor Schmitzstraat 5 te 8670 Oostduinkerke (058 51 24 68 of per e-mail naar info@visserijmuseum.be — web: www.visserijmuseum.be.