

Afgelegen eilanden binnen bereik
van globalisering

Schitterende afzondering?

'Het is zonder enige twijfel de belangrijkste gebeurtenis voor het eiland sinds de komst van Napoleon', zegt John Woollacott, een Brit die nu twee jaar in Sint-Helena werkt. Het eiland in kwestie is Sint-Helena en de "gebeurtenis" is de bouw van de luchthaven die in 2012 van start ging. Vijf eeuwen geïsoleerd bestaan zullen in 2016, als de luchthaven opengaat, eindigen. En daarmee wil Groot-Brittannië ook de economie van de meest afgelegen eilandjes in de zuidelijke Atlantische Oceaan "moderniseren".

door SYLVIE DE WEZE en ROEL DAENEN beeld SYLVIE DE WEZE

Dagelijks laat Lorimar "the weather man" Bennett om klokslag 11u15 zijn met waterstof gevulde ballon op.

› Sint-Helena is een kruimel land van 122 km², kleiner dus dan het Brussels Gewest. Een basalten vesting, in het zuidelijke deel van de Atlantische Oceaan, halverwege de kusten van Afrika en Zuid-Amerika. Ver van alles en iedereen. Ascension, een ander klein Brits eiland van vulkanische oorsprong, is het dichtstbijzijnde land op 1200 km. Sint-Helena en Ascension vormen samen met 'the most remote island in the world', Tristan da Cunha, een bestuurlijk geheel als een *British Overseas Territory*.

Wat, of beter wie, deze drie verafgelegen, uiterst geïsoleerde eilanden historisch met elkaar verbindt, is echter minder de Queen dan Napoleon Bonaparte. Na zijn spectaculaire ontsnapping uit Elba lieten de Britten in 1815, na de slag van Waterloo, niks meer aan het toeval over. De keizer werd een tweede keer verbannen, ditmaal naar een van de meest onherbergzame en minst toegankelijke plekken van het Britse rijk, Sint-Helena. De toen onbewoonde eilanden Ascension en Tristan da Cunha werden in één beweging mee gekoloniseerd en militair versterkt, kwestie van een eventuele ontzetting door de Fransen te bemoeilijken. Sint-Helena was al sinds de zestiende eeuw Brits grondgebied, en een belangrijke tussenstop op de heen- en terugweg naar India. Het was de Britse East India Company die het eiland militair uitbouwde tot een onneembaar fort, grotendeels met slavenarbeid. Elk jaar deden meer dan duizend schepen de haven van Sint-Helena aan. Het was toen makkelijker om Sint-Helena te bereiken dan vandaag. Vandaag is er slechts één manier om naar Sint-Helena te reizen of het te verlaten: het *Royal Mail Ship Sint-Helena*, het laatste postschip in de wereld.

Na Napoleons dood op Sint-Helena in 1821 verloor het eiland langzaam aan belang. Al had dat minder te maken met het verscheiden van de voormalige keizer, dan met de opkomst van

de stoomscheepvaart, waardoor de tocht van en naar India aanzienlijk minder lang duurde, en met de uiteindelijke consolidatie van het Britse gezag in de Kaap, waardoor de tussenstop in Sint-Helena overbodig was geworden.

GEMISTE GENERATIE, GEMISTE KANSEN

Sint-Helena is, net als de twee buureilanden, vulkanisch van oorsprong, beschikt niet over echt waardevolle grondstoffen en de landbouw is er kleinschalig. Amper 12,9 procent van de oppervlakte wordt gebruikt als landbouwgrond. Het eiland heeft geen economie die naam waardig. Enkel de koffie-export, met een bescheiden productie van ongeveer 12 ton per jaar, doet het relatief goed. Door de wetten van vraag en aanbod, en enigszins geholpen door de verfijnde smaak, behoort de Sint-Helena tot de duurste koffies ter wereld.

Het eiland haalt daarentegen wel inkomsten uit het toerisme, al zijn de aantallen toeristen die de tijd en het geld hebben om de lange reis te maken – drie dagen varen vanuit Ascension en vijf vanuit Kaapstad – beperkt. De voorbije jaren schommelde het aantal toeristen rond de tweeduizend, aldus de cijfers van het lokale bureau voor statistiek. Sint-Helena is een typisch voorbeeld van de grote sociaal-economische uitdagingen die de Australische geografieprofessor John Connell in zijn recente boek *Islands at risk? Environments, economies and contemporary change* beschrijft.

Zo kan het door de quasi onbestaande economie nauwelijks verbazen dat het bevolkingsaantal al jaren in vrije val is. Tussen 1999 en 2010 verliet ongeveer twintig procent van de 'Saints' tijdelijk of definitief hun thuis. Momenteel leven er nog slechts vierduizend mensen op het eiland. John Woollacott, zelf een jonge Brit die al twee jaar als apotheker werkzaam is in het enige ziekenhuis van Sint- ▶

Prosperous Bay Plain, hier komt een luchthaven.



© Sylvie De Weze

Helena, stelt het zo: ‘Op het eiland is een hele grote kloof op demografisch vlak. Mensen tussen pakweg 18 en 45 zijn er zo goed als niet. Dat komt omdat ze elders aan de slag zijn: op Ascension of de Falklands, in het Verenigd Koninkrijk of de rest van de wereld. Dit eiland heeft gewoon niet de lonen, banen, kansen, carrièremogelijkheden, werkelijk niets van wat jonge mensen willen. Zonder de luchthaven heeft het eiland over de jaren traag maar gestaag zijn beste, meest getalenteerde mensen én zijn jeugd verloren! De beleidsmakers in Londen hadden dus de keuze. Ofwel werd

Sint-Helena een soort van gepensioneerd-eiland waar enkel nog ouderen en allerjongsten wonen, ofwel moest het eiland een nieuwe, grote kans krijgen. Dat gebeurt nu met het aanleggen van de vlieghaven.’ Een gemiddeld loon op Sint-Helena schommelt rond de 88 Pond per week, terwijl zo goed als alles – van groenten, fruit, meubels en bouw materiaal – ingevoerd moet worden en dus erg duur is. Iedereen die kon, trok weg. Van de mensen die bleven, kon zo’n 85 procent terecht bij de overheid voor een baan, een economie die niet meteen overeenkomt met de ideologie die in de

Londense City of in Westminster beleden wordt.

EEN CULTUUR VAN ‘KRIJGEN’

Het Verenigd Koninkrijk pompt elk jaar rond 25 miljoen pond in Sint-Helena. Er zijn twee overheidsinstanties bevoegd voor het eiland: het *Foreign & Commonwealth Office* – Buitenlandse Zaken dus – en het *Department for International Development*. De Britse regering wordt ter plekke vertegenwoordigd door een door de Queen benoemde gouverneur. Begin 2012 zette de Britse regering definitief het licht op groen

voor de constructie van een internationale luchthaven op Sint-Helena. Dat gebeurde na een lang en uiterst bochtig parcours van onder meer een referendum waarbij de Saints zich in essentie konden uitspreken voor of tegen de luchthaven, een eerste formele toezegging en vervolgens oponthoud en héél veel onvrede daarover. De luchthaven wordt nu elke dag meer en meer tastbaar.

Tijdens ons bezoek zat de bouw van de luchthaven zelfs voor op schema. Het is een project van superlatieven waarbij, om een indicatie te geven van de schaal, zo’n 8 miljoen kubieke meter grond verplaatst wordt. Zes dagen op zeven wordt er gewerkt, de klok rond. De Zuid-Afrikaanse aannemer organiseert regelmatig werkbezoeken op zondag, en de belangstelling is naar lokale normen overdonderend. ‘De Saints willen met eigen ogen zien dat het echt aan het gebeuren is’, luidt het trots. Met de bouw van de luchthaven is een investering gemoeid van ongeveer 315 miljoen euro. Deze luchthaven past in het voornemen om van het sluimerende toerisme *the big thing* te maken. De tweeëndertigjarige Merrill Joshua is een van de managers van Tourism Sint-Helena, en hij belichaamt de hoop van de jonge generatie van het eiland. ‘Toen ik vier jaar geleden terugkwam, was Sint-Helena een gedemoraliseerde samenleving. Er was een grote emigratie en die ging bovendien erg snel. Nu zijn we erin geslaagd om die emigratiegolf te keren, en komen er ook mensen terug, zoals ikzelf’, zegt hij glimlachend. ‘Het is mijn overtuiging dat dit eiland de luchthaven echt nodig heeft! Die zal een boost geven aan onze economie en de privésector. We zijn namelijk héél erg lang afhankelijk geweest van de hulp van het Verenigd Koninkrijk. Daardoor zitten we nu ook met een *handout culture*, die moet omgevormd worden tot een cultuur van ondernemerschap. De mensen hebben daar schrik van, maar het is heel traagjes aan het keren. Het opdoeken van die *cultuur van krijgen* is een van de grootste hordes die we moeten nemen.’

‘Je kunt ‘s avonds nergens een maaltijd krijgen, je kunt nergens deftig overnachten, er is geen water. Of we klaar zijn voor toerisme? Ha! Ha! Ha!’

De dienst toerisme zit alvast op die golf-lengte en heeft zichzelf in een nieuw grafisch kleedje gestoken, met eveneens een nieuwe, allerm minst van bescheidenheid blakende *baseline*: Sint-Helena, *the most extraordinary place on Earth*, zo lees je op de website en op elk document dat je in het toerismekantoor oppikt.

De ambities zijn er dus. Net als de plannen om die ambities om te zetten in harde valuta. De Saints zijn daartoe in zekere zin ook verplicht. Samen met het akkoord dat de luchthaven beloofde, ondertekenden de gouverneur en zijn raad een *Memorandum of Understanding*, een lijstje van te behalen doelstellingen. De belangrijkste laat zich als volgt samenvatten: na verloop van tijd droogt de jaarlijkse steun van vanuit Londen op. Van Sint-Helena wordt verwacht dat het met 30.000 tot 60.000 toeristen per jaar – de schattingen lopen nogal uiteen, en beginnen nuchter bij 10 tot 20.000, naargelang het optimisme van het rapport – op eigen benen zal kunnen staan. Raadslid Lawson Henry is zich bewust van de grootte van de uitdaging: ‘Ik ben optimistisch en we zullen de gevolgen duidelijk zien op het financiële vlak. Ik bedoel, dit is onze enige kans. We kunnen het ons gewoon niet veroorloven in een zetel te blijven zitten en te denken dat alles vanzelf zal gaan. We moeten het zelf doen werken, en de kansen grijpen die de toegang via de lucht met zich meebrengt. Ik denk aan kleine ondernemingen, zoals koffiehuisjes en dergelijke. De Britse overheid heeft het kader geschapen. Het is nu aan ons om die kansen te grijpen. Dat zal niet vanzelf gaan, maar ik ken de Saints: van zodra ze gemotiveerd zijn, zullen ze in gang schieten.’

DE OVERHEID PRIVATISEERT ZICHZELF

Mike Olsson, de beruchte –want door het gerecht veroordeelde– Zweedse uitgever van *The Sint-Helena Independent*, een van de twee wekelijkse kranten van het eiland, luidt een heel andere klok. Gevraagd naar wat hij denkt van de plannen van de over-▶



© Sylvie De Weze

heid zegt hij schamper: 'Ik zou ze zelfs niet gebruiken als toilet papier!' Olsson gelooft ook niet in het opnieuw aantrekken van voormalige bewoners. 'Deze mensen krijgen allemaal een contract van korte duur. Daarna vertrekken ze terug naar Ascension of de Falklands. Er zullen heus wel hotels komen, maar je kunt de chauffeur van een vrachtwagen niet zomaar aan de receptie van een hotel zetten.' Olsson denkt dat de overheid het helemaal anders moet aanpakken om van Sint-Helena een echte, functionerende maatschappij te maken. Want: 'Dat is het nooit geweest! Kijk naar de geschiedenis. Wat was Sint-Helena? Een tussenstop. De Nederlanders hadden de Kaap in handen, en hier was het de eerste veilige haven voor de schepen

op weg naar het Verenigd Koninkrijk. Sint-Helena is nooit zelfvoorzienend geweest. Hier kwamen de schepen zich bevoorraden, en al de rest moest geïmporteerd worden. Wat had je hier? Drank en bordelen. Dat was de economie van dit eiland. Sint-Helena zal nooit zelf voorzienend zijn, zelfs al komt er een miljoen toeristen.' De overheid antwoordt op die uitdaging door zichzelf min of meer te privatiseren. Om de privésector aan te jagen, heeft ze de *Entreprise Sint-Helena* opgezet. Die organisatie is opgezet om 'de groei van de economie van Sint-Helena te promoten, en dat door de ontwikkeling van de bestaande ondernemingen én de promotie van het eiland naar nieuwe investeerders en ontwikkelaars.'

Catherine Turner, de verantwoordelijke van het jonge Human Rights Bureau op Sint-Helena, ziet dat met lede ogen gebeuren: 'De overheid zorgde letterlijk voor een heleboel diensten die eigenlijk niet tot haar kerntaken behoorden: loodgieters, timmerlui, schoonmakers, enzovoort. Als je beroep wou doen op iemand, dan kwam je uit bij de overheid. Nu zijn die diensten allemaal geprivatiseerd. Met als gevolg dat die mensen - waarvan een heel groot deel vrouwen - plots zo goed als al hun rechten verloren. Het recht op vakantiegeld? Uitkeringen bij ziekte? Moederschapsvergoeding? Allemaal verleden tijd! En dan wil de overheid dat er meer Saints naar hun eiland terugkeren? Een werknemer kan je 's woensdags



© Sylvie De Weze

ontslaan, zonder opgave van redenen, al luidt het dan meestal 'wegens herstructurering'. En twee dagen later kun je heel goed in de krant een bericht lezen dat ze iemand zoeken voor jouw baan... Er is met andere woorden geen enkele bescherming meer voor de werknemers. Er zijn ook geen vakbonden waar je kunt aankloppen. Dus bij wie kun je terecht om je rechten te verdedigen of op te eisen?'

VERBINDEN OF AFSLUITEN?

Op goed anderhalf jaar van de opening lijkt er nog veel werk aan de winkel. Zo is er nog steeds geen enkele hotelketen die heeft toege-

zegd om de extra bedden te voorzien die nodig zijn wanneer er vliegtuigen aan- en afvliegen. En belangrijker nog: er is ook nog steeds geen zekerheid over welke maatschappij Sint-Helena met de buitenwereld zal verbinden. Daarbij komt dat de bootverbinding, die eveneens door de Britse overheid wordt gesubsidieerd, met een totale kost van bijna 9 miljoen euro, tussen Ascension, Sint-Helena en Kaapstad wordt opgedoekt. Dat was een van de voorwaarden van het *Memorandum of Understanding*. Bill Bolton, een van de drie koffieboeren verwoordt de aanpak en de communicatie van de overheid als volgt:

'Het is allemaal zo ingewikkeld, zo rommelig, zo... (blaast) Het zijn amateurs. Ze kunnen hun zaakjes niet op een professionele manier regelen, lijkt het. Ze modderen gewoon maar wat aan. Het bouwen van de luchthaven, dat verloopt echter wel goed. Maar niemand lijkt verder gedacht te hebben dan de dag van de opening. Er gebeurt verder niets. Wat met de wegen? De elektriciteit? De watervoorziening? Je kunt nergens 's avonds een maaltijd krijgen, je kunt nergens deftig overnachten, de elektriciteit valt voortdurend uit, er is geen water. Of we klaar zijn voor toerisme? Ha! Ha! Ha! *'

(links)
Jamestown, hoofdstad van St Helena, tussen twee "muren" van vulkanisch gesteente geprangd.

(rechts)
St Helena Airways: dromen van een eigen luchtvaartmaatschappij



FONDS PASCAL DECROOS
VOOR DE CULTUUR EN TOERISME
IN DE EILANDEN VAN DE FALKLANDS

Dit artikel kwam tot stand met steun van het Fonds Pascal Decroos

Sylvie De Weze is zelfstandig fotografe en gespecialiseerd in eilanden en eilandcultuur. Ze blogt en verzamelt haar werk op www.ellyseyeland.com. Roel Daenen werkt bij FARO, het steunpunt voor cultureel erfgoed, en is daarnaast ook redacteur bij AGENDA/Brussel Deze Week en Stripgids. Ze verbleven in de lente resp. vier en vijf weken op Ascension en Sint-Helena. Momenteel werken ze aan een publicatie en een tentoonstelling over De eilanden van Napoleon, voorzien voor volgend najaar.