

catie. Een verder doorgedreven taalvervolmaking is echter noodzakelijk.

De taalbarrières die zich voordoen in de wetenschapscommunicatie met het grote publiek worden toegelicht door A. Faché. Hij vertrekt van de vaststelling dat de arbeidsdeling in onze samenleving de afstand tussen „experten” en „buitenstanders” heeft doen toenemen. Volgens hem kan elke wetenschappelijke theorie tot op zekere hoogte worden uitgelegd aan niet-geschoolden, en dat dit niet gebeurt ziet hij dan ook als een bewijs dat deze taalbarrières opzettelijk in stand worden gehouden. In wat volgt, toont hij dit exemplarisch aan m.b.t. wetenschapscommunicatie in en om de industriële respectievelijk dienstverlenende sector. Het moderne bedrijfsbeleid heeft de arbeid gedegradeerd tot louter routinetaken. Wetenschapscommunicatie met de werknemers bestaat nauwelijks; de kennis wordt aangewend ten behoeve van het management. Hetzelfde geldt m.b.t. de relatie tot de consument: i.p.v. openhartige informatie in zijn belang wordt veeleer misleidende reclame tégen hem gebruikt. De auteur vraagt zich af of die evolutie nog wel omkeerbaar is, al stelt hij wel enkele positieve ontwikkelingen vast.

De slotconclusies ondergraven eigenlijk het thema van het symposium: niet zozeer taalbarrières vormen de kern van het probleem, de fundamentele oorzaak ligt bij de sociale verhoudingen in onze samenleving, waarbij de wetenschapsbeoefening een bepaalde ideologische functie vervult. Als instituut staat ze te ver van de alledaagse werkelijkheid, wat zich uit in een gebrek aan openheid om het grote publiek als mondig te aanvaarden, en zich ten dienste te stellen van het algemeen belang.

Natuurlijk zou een discussie over taalbarrières niet volledig zijn zonder daarbij te verwijzen naar

de verhouding Noord-Zuid. J. Fleerackers schetst in het kort oorzaken en gevolgen van de bestaande problemen, en ziet in het herstel van de taal- en culturele eenheid binnen de Nederlandse gemeenschap vooral een taak voor de overheid, die met het pas ondertekende Taalunie-verdrag niet is beëindigd, maar pas goed een aanvang heeft genomen.

Vermelden we volledigheidshalve nog dat het boek afsluit met twee korte bijdragen i.v.m. de - eveneens in maart gehouden - tentoonstelling over „Grafische boek-ver-beelding”.

*Eric van den Heuvel*

A. Grypdonck (red.), *Taal en de communicatie van kennis*, Heidelberg-Orbis, Hasselt, 1981, 220 p.

## **Brugge en de Zee.**

Een veelkleurige cocktail van zeevruchten, of, om de waarheid te zeggen: een bont zootje vis van zeer uiteenlopende kwaliteit. Op één of hooguit twee uitzonderingen na, een bundel compilatie.

Niet minder dan twaalf auteurs werden verzocht in hun pen te klimmen om de ruimte rondom de 280 prachtige illustraties te vullen met 34 kortere of langere bijdragen, gespreid over 317 bladzijden. In feite zijn het 14 artikelen, die chronologisch de geschiedenis verhalen, zoals de ondertitel aanduidt „van Bryggia tot Zeebrugge”. Tussendoor een reeks goede beschrijvingen van (alleen maar) oude sloopstypen die de Vlaamse wateren bevoeren, geschreven door Jules Van Beylen. Het niet gespecialiseerde publiek ontbreekt het hierbij echter aan een beknopt glossarium van sloopstypen. Ik geef maar één voorbeeld: „Fluiten van 70 tot 80 last waren bewapend met twee gotelingen, twee kamerstukken en vier steenstukken aan boord” (p. 95).

Voor de derde maal in één jaar tijd worden wij in een nieuw boek over Brugge geconfron-

teerd met de hypothesen omtrent de oorsprong en de eerste stichting van de stad. Hier herhaalt Marc Ryckaert nog eens de synthese die V. Vermeersch en J.A. Van Houtte vóór hem reeds gemaakt hadden van de luttel archeologische, topografische, historiografische en etymologische gegevens die door een handvol auteurs in de laatste veertig jaar werden verzameld. Hij voegt er echter een nieuwe reeks aan toe, afkomstig van het geologisch onderzoek van de laatste dertig jaar. Het komt mij voor dat deze laatste op steviger gronden stoelen dan de voorgaande. Zo blijkt het dat Brugge zijn ontstaan niet te danken heeft aan Het Zwin, dat nooit tot Brugge reikte, maar dat het wel zijn grote bloei te danken heeft aan dit Zwin, waarmee het vanaf 1100 verbonden was.

Deze bloei en de daaropvolgende, achteruitgang van de stad worden door dezelfde auteur in de twee volgende hoofdstukken op boeiende wijze beschreven, maar hier ontbreekt dan een (moderne) kaart die het de lezer mogelijk maakt een aantal waterlopen (Passageule, Zwarte Gat, Nieuw Gedelf, enz.) te situeren.

Eén van de beste hoofdstukken uit dit boek is van de hand van André Vandewalle. Het behandelt de aanleg, in de zeventiende eeuw, van het waterwegennet, dat de verbinding in oost-westelijke richting van de Vlaamse steden met de zee moest verzekeren, nadat, tengevolge van politieke omstandigheden, de monding van de natuurlijke waterlopen die allen in zuid-noordelijke richting lopen, was afgesloten.

Daarop volgen enkele hoofdstukken die een excursie vormen in het historische betoog. Zij zijn gewijd aan schippers, scheepsbouwers, havenarbeiders (A. Vandewalle), de visserij en de vissershaven (Dirk Michiels), - waarvan ik mij afvraag hoe de wetenschappelijke leiding van

dit werk een dergelijk onsamenhangend en onbeduidend artikel heeft kunnen opnemen -, een pedant maar degelijk artikel van Dirk van den Auweele over het Brugse Zeerecht, dat hoofdzakelijk gewijd is aan de beschrijving van de „Rollen van Oléron”, die model gestaan hebben voor dit zeerecht. Daarna volgt een bijdrage van Valentin Vermeersch over Het Maritieme Brugge en de kunst, die alleen maar een voorwendsel is om mooie illustraties op te nemen, en tenslotte alweer een goed gedocumenteerde bijdrage van Jules Van Beylen over Maritieme volksgebruiken en devoties langs de Vlaamse kust.

Zo komen wij tot de beste en meest originele bijdrage, geschreven door Romain Van Eenoo: Het ontstaan van Brugge-Zeehaven. Een schitterende, vlotgeschreven en zeer verhelderende studie die het hele boek onmisbaar maakt en waarde geeft. Hierin wordt niet alleen de geschiedenis geschetst van de negentiende-eeuwse beweging voor een verbinding van Brugge met de zee, maar deze wordt ook geplaatst in het algemeen Europees economisch verband (de bouw of uitbreiding van een hele reeks Europese havens, als gevolg van de evolutie van het maritiem transport). Belangrijk ook is de plaatselijke en nationale politieke context waarin de auteur deze beweging situeert. Op plaatselijk niveau was deze haven zo'n dwarsligger „dat de opties in verband met de aanslibbing van doorslaggevend betekenis waren dan de Schoolwet of de moeilijkheden met de landbouwsector” (p. 209). Op nationaal niveau was deze haven een twistpunt, en is het tot op heden gebleven, zoals andere bijdragen in dit boek met passie onderstrepen.

Carlos Vlaemyck presteerde verdienstelijk werk met zijn beschrijving van de twee Brugse havens tijdens de twee wereldoorlogen. Daarna vervallen wij in

twee bijdragen van Geert Laporte e.a. (over de Wederopbouw en de geleidelijke expansie, vooral van de haven te Zeebrugge), die meer behoren tot het gebied van de publiciteit en de propaganda dan tot dat van de geschiedschrijving. Het heeft dan ook weinig belang op te sporen welke plannen en projecten, die toch niet uitgevoerd werden, niet vernoemd worden. Toch wil ik erop wijzen dat het in deze bijdragen, die samen met het technische artikel van Robert Simoen over de recente uitbreidingswerken slechts 40 bladzijden beslaan, wat nog niet één zevende van het hele boek is, ontbreekt aan dieper perspectief en verantwoording van de in uitvoer zijnde plannen. Er wordt al te haastig gegleden over de opeenstapeling van mislukkingen, goede voornemens en verkeerde resultaten die de geschiedenis van de moderne haven vanaf haar ontstaan begeleiden.

Deze haven is tot relatieve bloei gekomen in de jaren vijftig, hoofdzakelijk op initiatief van het Westvlaams Economisch Studiebureau - dat niet éénmaal vermeld wordt -, door het ontgeven van terreinen langs het Boudewijnkanaal, waar buitenlandse bedrijven ongehoorde faciliteiten kregen om zich te vestigen. De meeste van deze vestigingen, die niet watergebonden waren, zijn, nadat ze door hun „wittebroodsweken of -jaren” heen waren, weer in het niet gezonken, net zoals de vele revolutionaire plannen van handige reisonderneemers, waarvan de mislukking in dit boek al te gemakkelijk toegeschreven wordt aan het ontbreken van officiële steun vanuit Brussel. En Brussel ligt niet ver van Antwerpen, vooral gezien vanuit Brugs perspectief.

De industrialisering speelt in op meer vitalere belangen dan het behoud van enkele mooie polderlandschappen, en ieder zinnig mens kan dit aanvaarden, op voorwaarde dat de landschapszorg toch niet al te vlug plaats

moet maken voor industriële archeologie. Laat ons dan maar geloven dat de peperdure nieuwe zeesluis niet het lot zal beschoren zijn van het beroemde helend vlak van Ronquières, veronderstellen dat de energie aangevoerd zal blijven worden over zee, en hopen dat geen enkele raket de niet te missen schiet-schijf, die de LNG-terminal vormt, ooit zal raken, want dan zullen eens te meer de Brugse - niet de Antwerpse - klokken luiden.

*Luc Schepens*

*Brugge en de zee. Van Bryggia tot Zeebrugge. Onder leiding van Valentin Vermeersch, Antwerpen, Mercatorfonds, 1982, 333 p., ill.*

## **Quand flamboyait la Toison d'or.**

De Bourgondische periode is in onze geschiedenis een tijdperk dat altijd al sterk tot de verbeelding heeft gesproken. Sommigen zijn onder de indruk gekomen van de pracht en praal van de kunstwerken die ze heeft voortgebracht; voor anderen is die periode aanleiding geweest tot politieke dagdromerijen. Bloei en verval, macht en decadentie zijn waarschijnlijk nooit inniger vervlochten geweest in een dramatisch samenspel dan in die Bourgondische periode, die schitterde in het aanschijn van de buitenwereld, maar terzelfdertijd reeds de kiemen van haar ondergang in zich droeg. Over de diverse aspecten van de periode zijn de historici reeds vrij goed ingelicht en aan waardevolle publikaties ontbreekt het geenszins. Het ontbreekt vakmensen echter vaak aan een gezonde synthetische visie en aan een zeggingskracht en schrijftalent die ook een ruimer publiek kunnen aanspreken.

Die visie, kracht en talent zouden we alvast de voornaamste kwaliteiten kunnen noemen van het hier voorgestelde werk. De auteur, Jean-Philippe Lecat, werd geboren te Dijon, in het