

## Berichtenbesteller

**Naam:** berichtenbesteller

**Beroepsdomein:** administratief personeel

**Vaardigheden:** contactberoep, intermenselijke en technische vaardigheden zijn essentieel

**Taken:** Telegraafbodes of berichtenbestellers werden al op zeer jonge leeftijd gerekruteerd bij NMBS. Vanaf 1949 voerde de onderneming naast een beroepsopleiding een klassieke opleiding in zodat ze na hun 21e voor NMBS konden blijven werken.

**Datum:** 1846 – rond 1970

**Oude benaming:** Telegraafbode



Dienstkleding van een machinist en van een telegraafbode van de Belgische spoorwegen in 1852, James Thiriar (Ref. 2380)

## Historiek

De functie van telegraafbode is een van de oudste functies bij de spoorwegen en het ontstaan hangt nauw samen met de opkomst van de post.

In 1835 waren de eerste spoorlijnen een moderne en innovatieve manier om post te vervoeren. De post en de spoorwegen werden in 1837 samen ondergebracht bij het Ministerie van Openbare Werken.

In 1846 werd de eerste telegraaflijn geïnstalleerd langs de spoorlijn Brussel - Antwerpen.

In 1849 deed de postzegel zijn intrede. Vanaf dan moesten afzenders hun brieven frankeren. Overal doken er postbussen op en ook alle stations moesten met een postbus worden uitgerust. Ze werden gelicht door de verantwoordelijke van het station.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Omzendbrief nr. 637 van 10/04/1850

Dat jaar werden de besturen van de posterijen, de spoorwegen en telegrafen samengevoegd tot één enkele entiteit: het bestuur der Spoorwegen, Post en Telegrafen.<sup>2</sup> De snelle bezorging van post was een van de prioriteiten van deze administratie. De spoorweg droeg hiertoe bij door vanaf 1840 postrijtuigen, speciaal ingericht voor het vervoeren en sorteren van post onderweg, in te zetten.

Het bestuur der telegrafen had een zeer uitgebreid netwerk van telegraafkantoren over het hele land en een zeer efficiënt systeem om telegrammen snel te verspreiden nadat ze waren binnengelopen op het kantoor. Er werden telegrambestellers ingezet om de telegrammen in alle uithoeken van het land zo snel mogelijk af te leveren bij de geadresseerde.

De twee besturen werden opgesplitst in 1865. Maar hoe verging het de bestellers bij de spoorwegen? We vinden pas opnieuw gegevens over hen net na de oprichting van NMBS in 1926. Het bedrijf wierf toen jongeren aan om pakjes en dringende berichten aan huis te leveren. De aanwervingscampagnes werden aangekondigd met affiches in de stations.

Wie zich kandidaat wilde stellen, moest in de eerste plaats de Belgische nationaliteit hebben, tussen de 14 en 17 jaar zijn en minstens een diploma lager onderwijs hebben.

Zodra ze 18 werden, nodigde het bedrijf hen uit om te solliciteren naar een job als arbeider, anders liepen ze het risico om op hun 21e te worden ontslagen.

Tot in 1949 slaagden maar weinig jonge berichtenbestellers voor de openbare examens voor klerk of wachter. Wie wel slaagde, had dat te danken aan hun eigen kunnen of aan hun onmiddellijke chef die hen hielp zich voor te bereiden. Maar de meesten slaagden dus niet.

Heel wat bestellers moesten daardoor arbeider worden of de spoorwegen verlaten, ook al wilden ze er graag blijven werken.

## De opleiding voor berichtenbestellers

NMBS wilde deze jongeren die de onderneming al wat kenden graag aan boord houden. Daarom voerde NMBS op 29 juli 1949 een speciaal opleidingstraject voor berichtenbestellers in.

Na hun aanwerving kregen ze een introductie in de verschillende taken van de 'Dienst der exploitatie' en konden ze deelnemen aan een driejarige opleiding.

Naast deze beroepsopleiding kregen ze ook een hoogwaardige klassieke opleiding die gelijkgesteld was met een diploma lager secundair onderwijs.

Tijdens de eerste twee jaar van hun opleiding werkten de berichtenbestellers terwijl ze afstandsonderwijs volgden. Aanvullend werden er op bepaalde zondagen 'mondelijke repetities' georganiseerd.

---

<sup>2</sup> Om praktische redenen volgden telegraafdraden meestal de spoorlijnen en werden telegraafkantoren vaak in stations ondergebracht.



Uittreksel uit het tijdschrift *Het Spoor* 1957 (Ref. K12780)

In het 3e jaar volgde de student twee dagen per week praktijklessen in het station. De overige vier dagen werden gewijd aan klassieke en beroepsgerichte cursussen in een van de zes opleidingscentra die verspreid waren over het hele net.

Het laatste jaar werd afgesloten met een eindexamen dat georganiseerd werd door de Examencommissie. De resultaten werden met veel luister bekendgemaakt in aanwezigheid van hoge ambtenaren, vertegenwoordigers van de vakbonden en veel ouders. Een artikel dat op 1 november 1957 gepubliceerd werd in *Het Spoor* (het interne tijdschrift van NMBS) vermeldt: "het Salonorkest van de spoormannen onder de leiding van M. Wellens vrolijkte het feest op, met de medewerking van Mw. Annie Van Bosstraeten, zangeres, en M. Delvaux, tenor, beiden van de Directie C".<sup>3</sup>

De kandidaten die slaagden werden dan klerk of wachter. Klerken konden vervolgens via vergelijkende examens doorgroeien als opsteller, stationschef, tekenaar, boekhoudhulp, boekhouder ...

Wachters konden op hun beurt hoofdwachter of hoofdwachtercontroleur worden of van vakgebied veranderen door deel te nemen aan de proeven voor de administratieve graden van opsteller, tekenaar of boekhouder.

## Een levensschool

Voor de meeste jongeren die zich inschreven, was bij de spoorwegen gaan werken in zekere zin de eerste keer dat ze het familienest verlieten. In het begin waren ze dan ook vaak wat onwennig. Maar hun ervaren collega's leken hen goed op te vangen. Al snel raakten ze vertrouwd met het station en voelden ze er zich thuis.

Het was hard werken. Ze reden door weer en wind rond met hun fiets om tijdig pakjes of dringende berichten af te leveren.

Uit een enquête in 1958 bleek dat iedereen over het algemeen tevreden was over de goede sfeer in de stations. Men hield van het leven op de dienst van de exploitatie, van de juiste mate van discipline die er gevraagd werd (zonder in



Platte pet voor een lader, weger of berichtenbesteller van NMBS, 1955-1990 (Ref. 2441).

<sup>3</sup> Dit is de voormalige commerciële directie

tirannie te vervallen) en van hoe de collega's elkaar hielpen.

Ook de vereiste kwaliteiten worden door sommige genoemd: "Het werk van een besteller is inderdaad niet complex, maar vergt wel discretie, eerlijkheid en beleefdheid. Je moet je wereld kennen en constant ernaar streven om de toevertrouwde taken goed uit te voeren."

De opleiding was een uniek sociaal model: jongeren werden betaald om te kunnen studeren en hun situatie te verbeteren. Het afstandsonderwijs was een goede voorbereiding op het derde jaar en tijdens de klassikale lessen konden de jonge rekruten onderling contacten leggen.

## Hun hoop

Uit de enquête van 1958 bleek dat de meesten van hen klerk wilden worden en daarna stationsfacteur.<sup>4</sup> Velen wilden graag carrière maken in de beweging. Sommigen gaven de voorkeur aan het leven als wachter. Maar ze wilden allemaal hun situatie verbeteren via zelfstudie, of door een cursus of een nieuwe opleiding te volgen.

Het beroep van berichtenbesteller verdween in de jaren 1970.

Catherine Walravens  
December 2023.

---

<sup>4</sup> De stationsfacteur was verantwoordelijk voor veel kleine taken zoals: treinbewegingen, kaartverkoop, bagage en pakjes registreren, enz.

## Beknopte bibliografie

- Artikels:** Des porteurs qui deviennent commis ! Un moyen attrayant et sûr de faire une belle carrière. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*. 01-09-1957, p.26, K12780
- Ecolage des porteurs d'avis. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-11-1957, p.26, K12868
- De scholing van de berichtenbestellers. Uitslagen van de 8ste sessie. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-11-1957, p.26, K12875
- Het Spoor en Le Rail peilen de opinies. Wat denken de berichtenbestellers over hun toestand? *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 19, 01-03-1958, p.4-8, K20634
- Une enquête de LE RAIL et HET SPOOR. Que pensent les porteurs d'avis de leur situation? *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, nr 19, 01-03-1958, p.4-9, K20633
- LOONTJENS R. Les télégrammes remis à la poste. *Le philatéliste belge - De Belgische Filatelist*, nr 16, 12-2015, K715648
- MICHEL M., CULOT E. ; GREFFE B. ; FEVRIER M. Nos porteurs d'avis. Une course dans la neige. Notre école de Namur. Ce qu'ils pensent de leur écolage... Un ancien de l'écolage est déjà devenu rédacteur. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-07-1956, p.10-12, K12023

***Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :***

***Catalogue Bibliothèque : spoorwegpersoneel***

***Collection musée : spoorwegpersoneel***