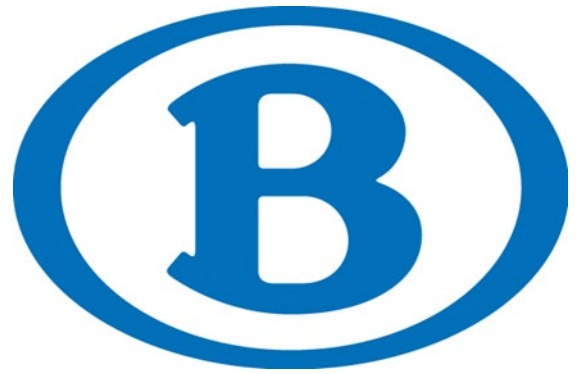


Het NMBS-logo en Henry van de Velde

Rond 1930 won het concept van industrial design alsmear aan belang. Rond die tijd begon NMBS het werk aan haar eerste metalen rijtuigen. Ze besliste hiervoor de hulp in te roepen van een artistiek adviseur. Die persoon werd Henry van de Velde, die op dat ogenblik de directeur-oprichter was van de Nationale Hogere School voor Sierkunst van ter Kameren in Brussel (de huidige École nationale supérieure des arts visuels - ENSAV). Van de Velde zou niet alleen zijn stempel drukken op het interieur van de nieuwe rijtuigen, maar bijvoorbeeld ook op de architectuur van de stations en gewone wisselposten.



Historische context: het gebruik van logo's

Wat is een logo? Een logo is een grafische voorstelling of een ideogram dat bedoeld is om een bedrijf, product, dienst of merk meteen te herkennen. Logo's bestaan in feite al erg lang.

De eerste ideogrammen¹ gaan terug tot de eerste schrifttekens. De Egyptische hiërogliefen, het spijkerschrift dat door de Soemeriërs werd uitgevonden, de Chinese karakters: het zijn allemaal visuele vormen die een idee of concept uitbeelden.

Later, in de middeleeuwen, combineerden wapenschilden en vaandels kleuren en vormen om een familie voor te stellen en de sociale status te bepalen. Richard II van Engeland (14e eeuw) eiste dat bierhuizen een bord aan hun deur hingen om het doel van hun zaak aan te duiden. Om zich te onderscheiden bracht iedereen een uniek en herkenbaar symbool aan.

Op het einde van de 15e eeuw gingen ook drukkers gebruikmaken van een uniek logo. Later, in de 19e eeuw, onderscheidden fabrikanten van rijtuigen en locomotieven zich door een metalen embleem of plaat aan te brengen op het materieel dat zij produceerden. Op die manier wilden ze zich identificeren en onderscheiden van de concurrenten.

¹ Een grafisch teken dat de betekenis van een woord weergeeft (concreet of abstract) en niet de klanken waaruit het bestaat.

Waarom een logo gebruiken ?

De menselijke hersenen herinneren makkelijker een ideogram dan een geschreven tekst, die geïnterpreteerd moet worden. Een abstracte vorm doet een psychologische link ontstaan tussen een concept, een merk, een bedrijf enz.



Insigne van een uniform: zilverkleurig gevleugeld wiel met kroon met de typische 'B' van NMBS (Ref. 2522)

Het gevleugeld wiel met kroon, dat algemeen gebruikt werd door vervoersbedrijven en spoorwegbedrijven, werd het embleem van de Belgische spoorwegen.

Er wordt wel eens gezegd dat dit embleem verwijst naar de Griekse god Hermes, de god van de reizigers. Pas later (1890-1900) dook het embleem ook op de uniformen. Op het drukwerk stond toen nog geen embleem.

Industrial design

Terug naar het begin van de 20e eeuw. In de wereld van kunstenaars en intellectuelen woedde het debat over de esthetische kwaliteit van objecten die het resultaat waren van nieuwe industriële ontwerp- en productiemethoden. Het industriële object deed zijn intrede in het denken van architecten. Walter Gropius, de stichter van de *Bauhaus*², was ervan overtuigd dat de synthese van de kunsten rond de architectuur zou leiden tot een nieuwe, meer rechtvaardige en harmonieuzere samenleving.

Dit streven naar industriële esthetiek ontstond op het ogenblik dat NMBS haar eerste metalen rijtuigen begon te bouwen, de K 1. Voor de bouw van deze rijtuigen zouden de onderdelen voor het interieur machinaal vervaardigd worden. Industrieel met andere woorden. Maar tegelijk werd ook gestreefd naar esthetische vormen. Op en top *industrial design* dus! Een artistiek adviseur was dan ook geen overbodige luxe.

Philippe van Isacker, minister van Verkeerswezen in 1930, stelde aan de NMBS³ Henry van de Velde voor als artistiek adviseur. Hij was op dat ogenblik de stichtend directeur van La Cambre, het hoger instituut voor grafische kunsten in Brussel. Hij was aan het einde van zijn loopbaan. Op 11 maart 1932 werd hij door de raad van bestuur van de NMBSW benoemd tot artistiek adviseur voor een eerste termijn van een jaar. De samenwerking leverde goede resultaten op, waardoor de raad van bestuur besloot de samenwerking voort te zetten, tot in 1939. Van de Velde was dan al 75 jaar!

In zijn contract staat dat hij "*advies zal verlenen over de verschillende kwesties die hem zullen worden voorgelegd*".⁴

² school voor architectuur en toegepaste kunsten, opgericht door Walter Gropius in 1919 in Weimar (Duitsland). Bij uitbreiding duidt Bauhaus een artistieke stroming aan die betrekking heeft op architectuur en design, moderniteit, maar ook op fotografie, kleding en dans. (Wikipedia)

³Oorspronkelijk werd de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aangeduid met de initialen NMBSW (of SNCFB in het Frans). Vanaf 1938, na de oprichting van de SNCF, wordt 'SNCF' (en NMBS in het Nederlands) geschreven om verwarring te vermijden.

⁴ Aanwervingscontract 15/04/1933

Zijn werk

Na zijn indiensttreding bij de NMBSW, zou de getalenteerde schilder, architect en ontwerper Henry van de Velde, gedurende verschillende jaren in dialoog gaan met de ingenieurs en samen met hen zoeken naar een functioneel gebruik van materialen zonder in te boeten op comfort en schoonheid. Hij wou een volmaakte esthetische coherentie bereiken in alles wat met de Belgische spoorwegen te maken had.



Dubbelzijdige treinbank met bagagedrager uit een K 1-rijtuig (Ref. 4798)



Vierledig motorstel type 1935 (Ref. 3748)

Als adviseur gaf hij zowel zijn mening over de inrichting van het spoorwagematerieel, zoals voor de banken van de K 1-rijtuigen, als over de studie van de vorm van de toekomstige elektrische treinstellen 1935.

Tot dan prijkte op de rijtuigen het opschrift 'CFB-BSM' (Chemins de Fer Belges - Belgische Spoorweg Maatschappij). Henry van de Velde vond dit echter een breuk met de vloeiende beweging van de horizontale lijnen op de wanden van de metalen K 1-rijtuigen die op dat ogenblik uit de fabrieken van de constructeurs rolden.



Het was waarschijnlijk Henry van de Velde die de directie aanspoorde om uiteindelijk voor dit laatste ontwerp te kiezen.

Daarom stelde hij voor om dit opschrift enkel bij de internationale rijtuigen te behouden.


Naar aanleiding van zijn opmerking vroeg de Raad van Bestuur de directie op 24 juli 1934 om een wedstrijd uit te schrijven om op zoek te gaan naar een embleem voor het materieel en voor de hoofding van het drukwerk, briefpapier enz. De ontwerpen moesten tegen 15 november 1934 worden

ingediend. Henry van de Velde was voorzitter van de jury, die bestond uit drie leden die door de directie werden aangeduid.

De jury had als taak om de tekeningen te beoordelen. Die werden uitgevoerd in zwart-wit, op karton en in het formaat 0,297 m x 0,210 m. Noch de notulen van de beraadslagingen van de jury, noch de namen van de winnaars van de 5 prijzen van respectievelijk 1.000 BEF, 750 BEF, 500 BEF, 300 BEF en 200 BEF werden teruggevonden. De naam van de winnaar daarentegen is wel bekend. Het was Jean De Roy, tekenaar bij NMBS. Hij stelde een B in een ovaal voor, waarschijnlijk

geïnspireerd op de 'B' van het automerk Bentley.

De precieze omstandigheden waarin de nieuwe afkorting ontstond zijn nog onduidelijk. In bericht nr. 88 van 24 oktober 1935 van de Dienst Materieel werd bepaald dat de Belgische leeuw omgeven door de letters CFB-BSM op de wanden van de rijtuigen vervangen moest worden door een 'B' met daarrond twee concentrische cirkels. Deze 'B' was terug te vinden op het materieel in 1935.

Er werd geen melding gemaakt van de 'B' van Jean de Roy. Pas in 1936 verscheen eindelijk de bekende  omringd door één ovaal op de omslag van het spoorboekje.

Het was waarschijnlijk Henry van de Velde die de directie aanspoorde om uiteindelijk voor dit laatste ontwerp te kiezen.

NMBS werd hiermee de eerste spoorwegonderneming die een monogram gebruikte. Pas in 1945 verscheen het monogram  ook op de rijtuigen.

Van NMBSW tot NMBS

Oorspronkelijk werd de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aangeduid met de initialen NMBSW (of SNCFB in het Frans). Het was pas vanaf 1938, na de oprichting van de Société nationale des chemins de fer français, die onmiddellijk de naam SNCF kreeg, dat de initialen gewijzigd werden in NMBS (of SNCB in het Frans) om verwarring te vermijden.

Vanaf 1938 en de invoering van de afkorting NMBS, werd het monogram veralgemeend gebruikt op al het materieel van het bedrijf.



BENTLEY

Logo van het merk Bentley, opgericht in 1919
(www.bentleymotors.com)



Spoorboekje van 4 oktober 1936 tot 31 januari 1937.

Beknopte bibliografie:

- Artikels:** BOURGEOIS V. Les nouvelles voitures métalliques de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, *L'Ossature Métallique*, Vol. 5, n° 03, 01-03-1936, K706999
- DUBOIS M. De treinstellen van Henry van de Velde, ill., *Interbellum*, n° 33/5, 01-11-2013, p. 13-15, K561853
- HUSTACHE A. Henry van de Velde - Une créativité insatiable, ill. *COLLECT Fr*, 01-09-2013, n° 438, p. 42-45, K557825
- HUSTACHE A. Henry van de Velde une créativité toujours en éveil - *COLLECT Fr*, 01-03-2013, p. 76-79, K548705
- van de Velde, de vader van ons monogram, ill., *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 07, 01-07-1976, p. 63, K540584
- van de Velde, le père du monogramme, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 7, 01-07-1976, p. 63, K567754
- WATERSCHOOT H. Henry van de Velde als artistiek adviseur van de N.M.B.S., 30-10-2013, *Museumleven. Jaarboek van de Vlaamse Museumvereniging*, 1988, p.19-32, K561090
- Boeken:** ADRIAENSSENS W., FOSSION B., VANHERCKE K., MARCELIS K. *Henry van de velde. La carrière mouvementée d'un artiste européen* - Bruxelles : MRAH/ KMKG, 2013. - 35 p. : ill.; C701040
- ADRIAENSSENS W., FOSSION B., VANHERCKE K., MARCELIS K. *Henry van de velde. De bewogen carrière van een europees kunstenaar* / - Brussel : MRAH/ KMKG, 2013. - 35 p. ill. ; C701041
- Henry van de Velde 1863-1957. - Brussel : Paleis voor Schone Kunsten, 1963-01-01. - 118 p. : ill. ; B08520
- NEUMANN A. - *Henry van de Velde in Weimar. "Das Haus unter den hohen Pappeln"* Brüssel : *Kunstsammlungen zu Weimar*, 2000-01-01. - 95 p. : ill. ; B08519
- SERULUS K., GIMENO-MARTINEZ J. *Panorama. Une histoire du design moderne en Belgique. Een geschiedenis van modern design in België. A history of modern design in Belgium* - Bruxelles/Brussel/Brussels : CFC Éditions : ADAM, 2017. - 208 p. : ill. ; C701028
- TEIRLINCK H. *Henry van de Velde. Monografieën over Belgische kunst* - Brussel : Elsevier, 1959. - 17 p. : ill. ; B08294
- TEIRLINCK H. *Henry van de velde. Monographies de l'art belge* - Bruxelles : Meddens, 1963-01-01. - 17 p. : ill. ; B08295
- VANDENBERGHEN J. *Esthétique industrielle et stylisme* - Bruxelles : SNCB, 1987-01-01. - 126 p. : ill. ; C3421

VANDENBERGHEN J. *Industriële vormgeving en stijl* - Brussel : SNCB, 1987-01-01. - 122 p. : ill. ; C3420

VANDENBERGHEN J. *M1 Rijtuig. Uittreksel uit "Het metalen reizigersmaterieel. 1835-1950. Deel I"* - [s.l.] : [s.n.], 1990-01-01. - 24 p. : ill. ; C0322

VANDENBERGHEN J. *Voiture M1. Extrait de "Le matériel métallique à voyageurs. 1835-1950. Tome I"* - [s.l.] : [s.n.], 1990-01-01. - 21 p. : ill. ; C0321

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: van de Velde Henry, logo

Museumcollectie: logo