

Het uniform van de Belgische spoorwegen

Het uniform is meer dan louter een handige tenue. Als erfenis van de militaire traditie draagt het sterke waarden uit, belichaamt het een identiteit en staat het symbool voor een beroepsgroep.

Daarom droegen spoorwegmedewerkers al vanaf de beginjaren van de spoorwegen herkenbare uniformen. In Engeland, Duitsland en België gaf de militaire snit van deze uniformen het personeel een opvallende uitstraling en allure.



Ceremoniekostuum van een eerste stationschef (Ref. 9251)

Historiek

Het begrip 'uniform' bij de spoorwegen verscheen voor het eerst in het koninklijk besluit van 1 september 1838, waarin de kleding van de ingenieurs werd vastgelegd.

Die tekst bepaalde, in navolging van het organieke besluit van het Bestuur van Bruggen en Wegen van 29 augustus 1831, het volgende: *"Het is strikt voorgeschreven om tijdens het werk een uniform te dragen; .../... het is noodzakelijk geworden om een soortgelijke maatregel te nemen ten aanzien van ambtenaren en medewerkers van de spoorwegen."* Voortaan droegen de leden van het Bestuur van Bruggen en Wegen en de ambtenaren en medewerkers van de spoorwegen dienstkleiding die voor elke rang gedetailleerd werd omschreven.

Oprichting van het kledingfonds

Op 31 maart 1840 werd bij ministerieel besluit een kledingfonds opgericht om tegen gunstige voorwaarden uniformen te leveren aan spoorwegmedewerkers met een bescheiden inkomen.

In het besluit werden eveneens de personeelscategorieën die verplicht werden het uniform te dragen en de modellen van de dienstkleiding vastgelegd. Het bepaalde ook de tarieven, legde de vernieuwingstermijnen vast en definieerde de voorwaarden voor de aankoop en ontvangst van stoffen.

Bij koninklijk besluit van 13 mei 1852 werd het kledingfonds voor het personeel van de spoorwegen gereorganiseerd en uitgebreid naar de posterijen, onder de naam: *Kledingfonds van het Bestuur der Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien*.¹

In 1865² werd de deelname aan het kledingfonds uitgebreid naar alle ambtenaren en medewerkers van de centrale overheidsdiensten van het departement Openbare Werken, het Bestuur van Bruggen en Wegen, het Korps der Mijningenieurs en het Bestuur der Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien.

Hoewel ze hetzelfde uniform droegen, kon je de medewerkers toch van elkaar onderscheiden aan de hand van de specifieke kenmerken van elke administratieve branche.

De ceremoniekledij



Ceremonieel kostuum van een hoofdingenieur eerste klasse van de Belgische Staatsspoorwegen in 1865 (Ref. 2375)

In die tijd was het dragen van ceremoniekledij verplicht tijdens officiële plechtigheden. De ceremoniekledij bestond uit een open rokjas van koningsblauw laken, met een rechte kraag, brede slippers en één rij van negen knopen.

De rest van de tenue bestond uit een half nauwsluitende broek met gouden boordsels of lakense banden (afhankelijk van de graad), een recht vest van wit piqué met bijhorende strik en lederen handschoenen.

Om het geheel te vervolledigen droegen de medewerkers een tweekantige steekhoed, waarvan de witte of zwarte pluimen de rang aanduiden, en een ordonnansdegen met een gedreven punt en verguld handvat.

¹ Het Bestuur der Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien in België was een entiteit die in 1849 werd opgericht en die de belangrijkste openbare diensten onder de auspiciën van de Staat samenbracht, vaak onder het ministerie van Openbare Werken. Het ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien werd pas opgericht bij koninklijk besluit van 16 juni 1884.

² Koninklijk besluit van 23 september 1865



Tweekantige steekhoed van de ceremoniekledij uit de 19de eeuw (Ref. 11752)



Degen van de ceremoniekledij (Ref. 9251)

Het diensthoofddekseel

In 1838 droegen de wachters een hoge hoed, terwijl de hoofdwachters en andere medewerkers reeds overgestapt waren op een kepie, waarvan het model varieerde naargelang de mode van het moment en de uitgeoefende functie. Aan die diversiteit kwam in 1872 een einde met de invoering van gestandaardiseerde modellen: de bestaande modellen werden vervangen door een cilindervormige kepie – waarvan sommige met baleinen – voor de ambtenaren en het rijdend personeel, en door schuin toelopende kepies voor het toezichtspersoneel en de arbeiders. De deurwachters en bodes kon je dan weer herkennen aan hun platte petten.

De diensthoofddekseels waren versierd met het gevleugelde wiel en daarboven een koninklijke kroon.



Dienstuniform van een wachter van de Belgische Staatsspoorwegen in 1838 (Ref. 2313)



Uniform van een hoofdwachter van de Belgische Staatsspoorwegen in 1845 (Ref. 2315)

Tot het begin van de 20ste eeuw bestond de versiering van de diensthoofddekseels uit twee belangrijke elementen: de symbolische heraldieke leeuw (gebruikt tot 1907) en een functietitelplaatje. Op dat plaatje stonden de initialen van de uitgeoefende functie of de graad van de medewerker. Het plaatje werd afgeschaft in 1903.

In 1872 werd door een nieuwe regelgeving van de Belgische staat het dragen van een uniform verplicht voor personeel dat rechtstreeks in contact kwam met het publiek.

De evolutie van het uniform van de 20ste eeuw tot nu



Blauwe overjas met een dubbele rij knopen
(Ref. MP228)

Tot aan de Eerste Wereldoorlog weerspiegelde het uniform strikt de hiërarchie en het beroep:

Voor het personeel varieerde de stijl naargelang het beroep:

- Personeel van de beweging: overjas, lange uniformjas en een vest van fijn blauw laken, broek van blauw wolsatijn
- Treinpersoneel en politie: korte uniformjas met rechte kraag (zeven knopen)
- Factage- en toezichtspersoneel: jasje van laken met rechte kraag (twee rijen van vijf knopen)
- Deurwachters en bodes: het dragen van een pandjesjas was verplicht.

Het ontwerp van het uniform werd meermaals gewijzigd.

Op de kraag van de overjas en het jasje waren kentekens genaaid die verschilden naargelang de administratieve betiteling van de medewerker en de dienst waartoe hij behoorde.

Medewerkers die enkel verplicht een diensthooftdeksel moesten dragen, konden de overjas en het kostuum zonder insignes krijgen, vergelijkbaar met de dienstkleding.

De ommekeer in de jaren 1930 en 1940

In 1934 werd de lange uniformjas officieel afgeschaft, hoewel de stationschefs van de belangrijkste stations het voorrecht behielden om deze tot 1949 te dragen bij ceremoniële plechtigheden.

Geleidelijk aan werden de strakke snitten met rechte kraag ingeruild voor modernere jasjes met gekruiste sluiting (acht knopen).

Het uniform begon daardoor meer te lijken op een gewoon kostuum met een jasje met een klassieke omgeslagen kraag en twee rijen van drie knopen.

De hervorming van het kledingfonds (1934)

De hervorming van het kledingfonds in 1934 had tot doel de werking van de organisatie in overeenstemming te brengen met de wet van 23 juli 1926, waarmee de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) werd opgericht.

Deze reorganisatie beperkte zich absoluut niet tot de omvorming van het administratief comité naar een paritair comité, maar had betrekking op alle aspecten van het fonds. Zo kwam er met name een aanpassing van de bijdrage van NMBS in de kosten van de uniformen.

Het was de bedoeling om de medewerkers tegen een zo laag mogelijke prijs te voorzien van hun voorgeschreven kledij en om bijkomende veiligheidsuitrusting (zoals veiligheidsschoenen of regenjassen) aan te bieden tegen voordelige prijzen.

De activiteiten van het fonds gingen veel verder dan enkel het aanleveren van uniformen en diensthoofddekseksels. Het personeel kon een brede waaier aan in serie vervaardigde artikelen bestellen die aan verschillende professionele behoeften voldeden:

De dienstkleding was bedoeld voor alle medewerkers die rechtstreeks in contact kwamen met het publiek en die een politionele taak of een taak van gezag, controle of toezicht uitoefenden.³ Ze moesten ook het voorgeschreven hoofddekseksel dragen.

De dienstkleding moest tijdens de volledige duur van de dienst worden gedragen. De dienstkleding was optioneel voor de medewerkers van de beweging die werkzaam waren in de vormingsstations voor goederentreinen.

Bij de voorgeschreven kledij hoorden ook een kepie of pet, zwarte schoenen, een zwarte stropdas en een witte boord/kraag. De medewerkers van de beweging kon je herkennen aan hun kepie.

De diensthoofddekseksels

Op basis van hun vorm konden de diensthoofddekseksels in vijf soorten onderverdeeld worden:

1/ de cilindervormige kepie, die vanaf 1934 de norm werd voor het hele personeel.

De oorspronkelijke imposante klep maakte in 1952 plaats voor een afgerond en ergonomisch model.

Dit hoofddekseksel was een waar hiërarchisch attribuut waaruit je onmiddellijk iemands rang kon afleiden: de stationschef was te herkennen aan zijn amarantkleurige kepie met een gouden ster, terwijl zijn adjuncten een blauwe kepie met een amarantkleurige band en een zilveren ster droegen.

2/ de grijze kepie die werd gedragen door chauffeurs en de blauwe kepie die werd gedragen door de deurwachters en bodes

3/ de platte pet, in het blauw of grijs, werd gedragen door ploegbazen en arbeiders. Daarbij werden op elke zijnaad één of twee strepen bevestigd in de kenmerkende kleur van de dienst. Het aantal boordsels of strepen en de kleur ervan werden bepaald door de administratieve betiteling van de medewerker.



Pet van een spoorlegger bij NMBS (Ref. 5187)



De platte pet van een treinbestuurder bij NMBS (Ref. 11107)

³ Het ging met name om de stationschefs van alle klassen, de adjunct-stationschefs, onderstationschefs, toegevoegd opstellers, stationsbodes en klerken, hoofdwachter-controleurs, hoofdwachters en wachters, politieofficiërs, opzichters en rangeeropzichters; hoofdchauffeurs en chauffeurs, treinbestuurders, deurwachters en bodes, kaartjesafnemers, bewakers, portiers en postbestellers.

4/ de dienstpet, met of zonder klep, werd gedragen door machinisten en stokers wanneer ze zich aan boord van de locomotief bevonden, en door de vaklui.

5/ de strohoed die door spoorleggers gedragen mocht worden bij extreme hitte.



Strohoed van NMBS, die in de zomer gedragen werd door spoorleggers (Ref. 2247)

Alle diensthoofddekseksels waren voorzien van een metalen gevleugeld wiel in goud of zilver, het symbool van de spoorwegen en een verwijzing naar Hermes, de god van de reizigers.

De grote verandering in de jaren 1960 en 1970: van grijs naar blauw

Tussen 1960 en 1986 onderging het uniform ingrijpende veranderingen om het imago van het personeel te moderniseren.

Zo was het vanaf 1968 toegelaten om in de zomer zonder jasje te werken. De snit van deze jasjes werd ook ronder, met nog slechts één rij knopen voor ambtenaren vanaf de rang van adjunct-stationschef.⁴



Hoofdwachter in 1986, foto: Goossenaarts, Leo (Ref. K00843)

Over het algemeen werden het aantal sterren op het kostuum en de kleur ervan strikt bepaald door de rang van de medewerker in de administratieve hiërarchie.

Eind 1974 werden de insignes op de kraag en de schouders en de gouden en zilveren knopen die de kostuums sierden, afgeschaft. Ook het vest verdween in 1975, maar maakte wel opnieuw zijn opwachting in 1986.

⁴ Voor alle andere medewerkers gold dat pas vanaf 1973.

Het systeem voor de levering van dienstkleidij, dat sinds de oprichting van het bedrijf in 1926 ongewijzigd was gebleven, werd op 23 december 1975 grondig herzien.

Voortaan werden de kledijbestellingen geplaatst via 35 particuliere verkoopcentra: de MARVAN-winkels. Elke medewerker kon dus vrij zijn uniform kopen in een winkel naar keuze.

De kleur van het uniform veranderde van grijs naar blauw en het blauwe overhemd met bijpassende stropdas werd de norm voor iedereen en in elk seizoen (ter vervanging van de combinatie wit overhemd/zwarte stropdas).

Voor de volledigheid vermelden we ook dat de hoofdtreinwachters sinds 1977 een documententas kregen.

In 1979 werden alle loopbanen toegankelijk voor vrouwen, in toepassing van de wetgeving rond professionele gelijkheid. Bij NMBS kreeg deze overwinning van de gelijkheid concreet vorm door de aanwerving van de eerste vrouwelijke treinwachters. Zij droegen een klassiek donker mantelpakje, een lichtblauwe blouse met een donkerdere stropdas en een klein nachtblauw hoofddeksel met gouden boordsel.



Uniform van een treinbegeleidster (Ref. K00264A)

In 1987 raakte de regelgeving van 1926 in onbruik, zonder dat ze officieel werd ingetrokken.

Enkel het personeel in de stations en de treinen was nog verplicht een vrij standaard en vereenvoudigd uniform te dragen. Het enige oorspronkelijke element dat nog overbleef voor hen, was de cilindervormige kepie of de platte pet, afhankelijk van de graad.

De nieuwe uniformen van 1999: van blauw naar grijs

In mei 1999 leverde het bedrijf Carven, gespecialiseerd in werkkledij, na maanden van studies en testen maar liefst 6000 nieuwe uniformen voor het mannelijke en vrouwelijke NMBS-personeel waarvoor de uniformplicht gold.

Het stations- en treinpersoneel ruilde zijn traditionele blauwe uniform in voor een nieuwe outfit met grijs jasje en donkergrijze broek.

Het nieuwe uniform paste perfect bij de nieuwe visuele identiteit van NMBS, die vanaf dan bestond uit lichtgrijze, rode en blauwe tinten, zoals je ook kon zien op het nieuwe materieel uit die tijd (bijvoorbeeld de motorstellen van het type 'Break', de I 11-rijtuigen, de motorstellen van de schijf 1996 enz.)

Vrouwelijke medewerkers mochten zelf kiezen tussen een donkergrijze rok of broek.

Een blauwe anorak maakt de officiële outfit compleet.

De kepies en andere diensthoofddeksels waren bijpassend, maar de rang van de medewerkers werd er niet langer op aangeduid (met boordsels, sterren ...). Het einde van een tijdperk...

De nieuwe stilistische wending van Olivier Strelli: grijs en oranje



Uniformen van de treinbegeleiders, augustus 2010, L. Goosenaarts (Ref. L3610-74)

Elf jaar later, na de opsplitsing van het bedrijf in drie operatoren in 2005, kon het personeel zich vanaf 4 oktober 2010 kleden in uniformen van Olivier Strelli.

Bij de presentatie van de nieuwe outfits bevestigde ontwerper Olivier Strelli dat het zijn bedoeling was om te breken met de traditionele normen/stijl. Hij wilde afstand nemen van het militaire aspect om NMBS een moderner en menselijker imago te geven.

De ontwerper koos voor een gewaagde kleurencombinatie – grijs en oranje – en benadrukte dat deze tinten tot dan toe nog ‘nooit waren gebruikt’ door een spoorwegmaatschappij. Bovendien waren de zomer- en winteruniformen visueel verschillend, om zo de eentonigheid van een vast uniform te doorbreken.

Het uniform bestond uit een kepie (een hoedje voor de vrouwen), een overhemd (of blouse), een jasje (blazer voor dames), een broek (of rok) en een riem, een stropdas of een sjaaltje dat met een broche werd vastgespeld. De winterkledij bestond uit een pullover (een cardigan voor de vrouwen), een broek of rok in dikkere stof, een sjaal en een anorak.

2020 en de duurzame vernieuwing met Xandres: terug in het blauw

Na 10 jaar werd er afscheid genomen van het grijze uniform. Om dit nieuwe decennium in te luiden, werkte NMBS samen met het Belgische modehuis Xandres om een uniform te ontwerpen dat aansluit bij de huidige trends en de nieuwe visuele identiteit.

Voor de lancering hebben een dertigtal medewerkers de kledingstukken een maand lang in de praktijk getest.

Het definitieve ontwerp is gekozen door een jury die rechtstreeks het personeel vertegenwoordigt.

Vanwege de coronacrisis werd het uniform aangevuld met een donkerblauw mondmasker met NMBS-logo.



Donkerblauwe kepie en hoedje met felblauwe boord en biezen (Ref. 13111 en 13110)

Het nieuwe uniform, dat door ongeveer 4300 medewerkers (begeleiders, onderstationschefs en loketbedienden) wordt gedragen, moest vooral praktisch en duidelijk herkenbaar zijn.

Blauwtinten staan centraal: de blazer en jas zijn donkerblauw, terwijl de hemden en blouses lichtblauw zijn voor het treinpersoneel en felblauw voor het stationspersoneel.

Nieuw is dat de dames naast een broek of een rok ook een jurk kunnen kiezen.

Het NMBS-logo prijkt trots op de borst en op de kepie of het hoedje.

Een belangrijke innovatie in dit contract: het ecologische aspect!

Xandres heeft zich ertoe verbonden de oude uniformen en versleten kledingstukken te recyclen tot isolatiemateriaal of andere duurzame oplossingen.

Beknopte bibliografie

- Artikels:** 1er SEPTEMBRE 1838.- Arrêté qui règle la tenue de service sur les travaux et au chemin de fer. (Bull. offic., n. cxxxvI.), *Pasinomie*, n° 1302 (1838), BIB_K803393
- De kleren maken de man en de vrouw, *PRO'S! (nl)*, nr 8, 01-09-2020, p.18-19, BIB_K710123
- Het kledingfonds, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-09-1965, p.9-13, BIB_K37287
- Leve de "wachtsters", *Spoornieuws NMBS*, nr 3 (1979), p.16, BIB_K710206
- Met een nieuw uniform naar de 21ste eeuw, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-09-1998, p.22, BIB_K23225
- VANHENGEL G. Revolutie bij het kledingfonds, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 03-1976, p.6-9, BIB_K707518

- Boeken:** Les agents de la SNCB arborent un nouveau look / NMBS-personeel in een nieuw kleedje, Bruxelles, Brussel, 1999, 4p, BIB_P197

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

Bibliotheekcatalogus: uniform

Museumcollectie: uniform