

TUSSEN SEIN EN WISSEL

In het maartnummer '65 van Het Spoor werd onder dezelfde kop geschreven dat « de kenletter van onze Maatschappij afkomstig was van Henry Van de Velde ». Vijfentwintig jaar later publiceert Hector Waterschoot, kunstcriticus en tevens gepensioneerd spoorwegambtenaar in het tijdschrift 'Museumleven' (Jaarboek 1988 van de Vlaamse Museumvereniging) een bijdrage over Henry Van de Velde, als artistiek adviseur van de NMBS. Omdat dit artikel de figuur van Van de Velde en de herkomst van onze **(B)** op een andere manier belicht, volgt hier een korte samenvatting.

H. VAN DE VELDE

Als in 1914 de oorlog uitbrak, verbleef Henry Van de Velde al veertien jaar in Weimar waar hij op verzoek van de groothertog van Saksen-Weimar een 'Kunstgewerbeschule' oprichtte. Toch had hij in België machtige en invloedrijke figuren die hem waardeerden en bewonderden en hem ook in het artistieke leven een rol wilden toebedelen. Zo werd hij in het begin van de jaren dertig door de NMBS als artistiek adviseur aangenomen. Dat kan met het NMBS-archief en andere bronnen thans nauwkeuriger gereconstrueerd worden. De onjuiste feiten en verkeerde voorstellingen ontstonden immers door gebrek aan onderzoek en informatie. Geen enkel 'Jaarlijks verslag van de exploitatie' uit die periode vermeldt evenwel dat Van de Velde tot artistiek adviseur van de Maatschappij benoemd was, hoewel in kranten en tijdschriften hierover wel getuigenissen verschenen.

Het vermoedelijk eerste document van de NMBS dat naar die activiteit verwees, is nogal geheimzinnig. Het is nl. getypt, heeft geen enkele dienst aanduiding en vermeldt ook niet de naam van de opsteller, noch van de geadresseerde. Daarin werd o.m. medegedeeld dat Van de Velde adviezen verstrekke aan de NMBS tijdens de periode 1930-1935.

DE AUTEUR VAN ONZE **(B)**



NMBS

PRIJS: 5 fr. 50

UITGAVE N° 3

BELGISCHE SPOORWEGEN



OFFICIEEL TREINBOEK

VAN 4 OCTOBER 1936 TOT EN MET 31 JANUARI 1937

UITGEGEVEN DOOR DE NLE MIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN. — NADruk VERBODEN.

De vraag rijst of de terughoudendheid van de NMBS ten overstaan van Van de Velde's medewerking te wijten is aan het feit dat zijn aanstelling zou opgedrongen zijn door de toenmalige minister van Verkeer, P. van Isacker. De Raad van Beheer, in aanwezigheid van de minister die dus ook het voorzitterschap waarnam, stemde op 11.3.1932 nochtans in met het voorstel om een artistiek adviseur in dienst te nemen. Toch konden de raadsleden hun hautaine onverschilligheid inzake 'het binnenhalen van een niet-statutaire artistieke wijsneus' niet verbergen. De 69-jarige Van de Velde werd door de Raad van Beheer aangenomen als artistiek adviseur 'voor 1 jaar op proef'! Vóór die officiële aanstelling had hij reeds voor de NMBS gewerkt, vermoedelijk met een Dienst van het Materieel aan de inrichting van nieuwe rijkstuggen. Dat blijkt uit het feit dat prestaties in de loop van februari, gehonoreerd werden. Hij behoorde evenwel niet tot het NMBS-personeel, zodat de Raad zich een jaar later over de verlenging van zijn overeenkomst moest buigen. De beslissing van de Raad werd op 15 april 1933 in een contract tussen de NMBS en Van de Velde vastgelegd. Daarin stond dat hij niet behoorde tot het personeel maar «... donnera des consultations sur les diverses questions qui lui seront soumises.» In de catalogus van de tentoonstelling 'Henry Van de Velde, 1863-1957', georganiseerd in 1963 in het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel, werd zowel begin als einde van de periode dat hij artistiek adviseur was, foutief vermeld. Aangezien die gegevens voorkomen in het hierboven genoemd document, gedateerd VIII, 1963, is het niet onwaarschijnlijk dat het werd opgesteld ten behoeve van de organisatoren van de tentoonstelling. Dat begin was immers niet 1930 maar wel februari 1932; het einde was al evenmin 1935, doch valt vermoedelijk tijdens het eerste semester van 1939. Tal van publikaties namen echter die onjuiste jaartallen over.

HET (B)-LOGO

De catalogus uit 1963 vermeldde de 'letter B' als herkenningstekens van de Belgische Spoorwegen. Bij één van zijn teksten schreef Robert L. Delevoy, organisator van die tentoonstelling expliciet: «Men dankt aan hem ... het ontwerp van het B-teken». Ook dit werd sindsdien door diverse auteurs overgenomen. Naar aanleiding van een opmerking van Van de Velde i.v.m. het kenteken CFB-BSM, zou de Raad van Beheer op 24 juli 1934 beslissen om met een openbare wedstrijd een embleem te zoeken. Van de Velde vond immers dat dit opschrift de nieuwe metalen rijtuigen ontsierde. Dat blijkt uit een artikel gepubliceerd in 1934 in het tijdschrift *Bâtir* waarin de auteur schrijft dat Van de Velde 'obtient la suppression des larges inscriptions généralement placées sur les parois extérieures: inscriptions qui brisaient l'élan des lignes horizontales des voitures' en werd bevestigd door ir. J. Vandenberghen in zijn brochure «Industriële Vormgeving en Stijl», uitgegeven in 1987 door de NMBS.

Op 24 juli 1934 werd dus over de organisatie van zo'n wedstrijd een tekst opgesteld die voorgelegd zou worden aan de Raad van Beheer. In die nota stond o.a. dat het wedstrijdreglement opgesteld was samen met de artistiek adviseur. Verder zou de Maatschappij aan de laureaten vijf geldprijzen toekennen, maar behield ze toch de vrijheid om geen van de ontwerpen als embleem te gebruiken. De Raad keurde het reglement goed maar beperkte het voorgenomen gebruik. Het werd een 'concours pour la création d'un emblème pour le matériel roulant de la société'. Daarom moesten de ontwerpen ingediend worden 'à grandeur d'exécution'. De jury, bestaande uit drie leden aangeduid door de Maatschappij, werd voorgezeten door de artistiek adviseur. Al die feiten stellen uiteraard het auteurschap van Van de Velde in vraag, terwijl ook de geruchten die al decennia lang

zijn auteurschap betwijfelen en zelfs van 'plagiaat' gewagen, evenmin weerlegd worden. Een nota, toegeschreven aan de heer Théry, industrieel vormgever, destijds als tekenaar in dienst bij de NMBS op het bureau waar gewerkt werd aan ontwerpen van Van de Velde, handelt daarover. Van oudere collega's hoorde hij daar het verhaal over die wedstrijd waarvoor ze samen met een derde collega, Jean de Roy, ontwerpen hadden ingediend. Het ontwerp van De Roy werd als logo gekozen, doch hij werd van plagiaat beschuldigd. Théry wou daar meer over weten, zocht in 1965 de gepensioneerde De Roy op en schreef in die nota zijn relaas. Volgens Théry erkende De Roy dat hij het logo van Bentley had gecopieerd en als eigen werk had voorgelegd. Bentley zou zelfs een schade-eis hebben overgemaakt. Ook de dochter van Jean de Roy bevestigt het auteurschap van haar vader.

Een intern bericht van de Maatschappij, Algemeen Bevel nr. 88 van 24.10.1935 van de Dienst van het Materieel, deelde mee dat in de plaats van de Belgische leeuw met als randschrift de letters CFB-BSM een nieuw eigendomsmerk voor het goederenmaterieel zou gebruikt worden. Dan volgt de voorstelling van het logo, niet zoals De Roy het ingediend zou hebben, nl. in een ovaal, maar in dubbele concentrische cirkels. De vraag blijft of dat ontwerp ingediend werd door de winnaar van de wedstrijd of dat de Maatschappij een beroep deed op de clause uit het reglement om geen van de voorgelegde ontwerpen te gebruiken. Het ontbrekende juryverslag zou hierop een antwoord kunnen geven. Ook het relaas van de gebeurtenissen tussen 11 november 1934 (datum voor het indienen van de ontwerpen) en maart 1936 (maand waarin de (B) verschijnt) ontbreekt. Uit de beschikbare bronnen is het aandeel dat Van de Velde daarin had, niet te achterhalen. Op de kaft van het jaarverslag 1936 staat echter de huidige B waarop sinds maart werd overgestapt. Andere documenten uit dat jaar

tonen aan dat de NMBS dat logo verkoos, en niet alleen voor het rollend materieel.

Dat Van de Velde om artistieke redenen niet kon instemmen met het ontwerp van de B in een dubbele concentrische cirkel is niet zo verwonderlijk aangezien het qua design de klok zowat 75 jaar terugzette. Zijn verzet hiertegen was daarom geen verrassing. Hoewel zijn inbreng als verdediger van het ontwerp dan ook niet gering is, is hij er nog niet de ontwerper van. Dat is zelfs onwaarschijnlijk omdat het onvoorstelbaar is dat hij eerst zou meewerken aan het opstellen van een wedstrijdreglement en later zelf een ontwerp zou creëren.

Waarop steunde Delevoy dan om het (B)-logo aan Van de Velde toe te schrijven? Hij vermeldde geen bron; ook hier blijft de vraag dus open of hij de tussenkomst van Van de Velde, waarnaar de auteur van het artikel in *Bâtir* verwees, als dusdanig aanvaardde. Van de Velde is echter niet de auteur van het logo omdat hij een nieuw embleem bepleitte. Is De Roy, die toegaf het Bentley-logo gecopieerd te hebben, dan toch de auteur? Van een klacht van autoconstructeur Bentley over plagiaat is echter geen sprake. Het (B)-logo in ovaal was zelfs geen nieuwheid in 1934 bij de NMBS. De eerste locomotieven droegen een naam, later een nummer. Dat was ook zo voor de rijtuigen en wagens. Het eigenlijke kenmerk was een rechtopstaande leeuw met daaronder in boogvorm *Etat-Belge*. Dat kenmerk met leeuw verdween later en in het spoorwegmuseum in Brussel-Noord kan je op schaalmodellen van oude locomotieven een evolutie zien naar een eenheidsvorm. Eerst bevindt het nummer van de locomotief zich in een enkele of dubbele concentrische cirkel. Rond de eeuwwisseling kwam een ovaal de cirkel vervangen, eerst een dubbele, later een enkele. De Belgische Spoorwegen hadden dan al een aantal privé-spoorlijnen overgenomen, zodat vormen, kleuren en kenmerken vermoedelijk geharmoniseerd

werden. Op een schaalmodel van een platte wagen, gebouwd in 1930 in de Centrale Werkplaats te Mechelen, staat aan de zijkant zelfs het nummer onder een ovaal met daarin de letter B, zodat De Roy zijn inspiratie niet moest halen in de auto-industrie.

Het samenstellen van dat logo met sinds decennia bestaande symbolen en vormen vereiste voor een ontwerper van de NMBS dus weinig creativiteit. Dat verklaart wellicht waarom het nieuwe logo geen echt eigentijds karakter vertoonde. Die verwantschap met het design van een kwarteeuw voordien, verklaart misschien de voorkeur van Van de Velde voor het ontwerp. Maar daarom eiste hij niet het auteurschap op. De vondst van De Roy die Bentley zou geplagieerd hebben, was in feite dus geen nieuwheid binnen de Maatschappij. Wat niet betekent dat aan het verhaal van de collega's van De Roy en diens bevestiging over het auteurschap als kopiïst moet getwijfeld worden.

Met deze concretere informatie kunnen we dus nog niet het precieze aandeel van Van de Velde in die episode van de spoorweggeschiedenis vaststellen. Toch kunnen bepaalde feiten historisch juist gesitueerd worden en wordt ook de Van de Velde-mythe ontkracht. Die mythe is voorzeker niet door Van de Velde zelf ontstaan, daar hij in zijn biografie zijn aandeel als artistiek adviseur bij de NMBS zelf beperkte tot het ontwerpen van rollend materieel. Hij kan dus nog moeilijk als ontwerper van het (B)-logo aangewezen worden. □

Museumleven, jaarboek 1988, kan bekomen worden door overschrijving van 400 fr. op PRK 000-2001586-88 van Museumfonds, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Koloniënstraat 31, 1000 Brussel.