

"Rokken waren te breed en hoeden te hoog": nieuwe expo Train World toont 200 jaar mode op de trein

[Artikel luisteren](#) | 10min

[Meer info](#)



Mode op de trein tijdens de jaren 70: ook het interieur evolueert mee met de tijdsgeest.

Van hoepelrokken te breed en hoeden te hoog voor de deur van een treinwagon, tot genderneutrale rokken voor het Eurostar-personeel. Mode op de trein heeft in iets minder dan 2 eeuwen een enorme evolutie doorgemaakt. Laat dat nu precies het uitgangspunt zijn van de nieuwe expositie 'Fashion & Trains' in spoorwegmuseum Train World in Schaarbeek, die vandaag de deuren opent.

Lisa Lefèvre

© vr 18 sep. 19u10

In het kort:

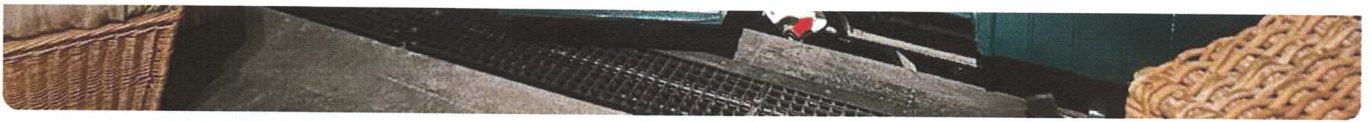
- De eerste trein in België reed in 1835 tussen Brussel en Mechelen, toen nog voorbehouden voor de elite in de mooiste kledij.
- Doorheen de jaren paste de mode zich noodgedwongen aan aan de smalle en lage treinwagons.
- Ook de handtas won enorm aan populariteit dankzij de trein, mede dankzij Belgisch luxehuis Delvaux.
- Sinds het ontstaan van de NMBS in 1926 zijn de uniformen sterk geëvolueerd. Zo mochten vrouwen vroeger geen treinbegeleider worden.

Wie vandaag op de trein stapt, trekt daar doorgaans geen speciale outfit voor aan. Een jeans, sneakers en (optionele) jas volstaan. In 1835 was dat wel anders.

"Toen de eerste trein in België dat jaar tussen Brussel en Mechelen reed, was een treinrit nog een bijzondere gebeurtenis", zegt Thierry Denuit, directeur en erfgoedbeheerder van Train World. "En wie zich een ticketje kon veroorloven, wilde daarbij ook gezien worden."

Een treinreis was een gelegenheid om met de nieuwste mode te pronken. Alleen: sommige modetrends bleken bijzonder onhandig op een trein.





Een van de eerste Belgische treinwagons, toen nog in hout: let op de smalle deuropening en het smalle gangpad.

Een jurk waarmee je amper op de trein geraakt

Neem bijvoorbeeld de crinolinejurk. Een enorme damesjurk met een metalen hoepelstructuur onder de rok. Erg modieus, zo midden de 19e eeuw. Maar vooral ook: gigantisch breed.

Op een druk perron was dat al een uitdaging. Maar op de trein werd het helemaal lastig. De deuren van wagons waren een pak smaller dan vandaag de dag. "Dames in zulke jurken pasten amper door het deurgat", vertelt een lachende Denuit.



Links: Een spoorwegbaas in hoge hoed (1857), rechts: een dame in crinolinejurk (1860).

Als ze al de trap op wisten te klimmen. "Door de hoepelstructuur hadden ze de grootste moeite om hun benen op te tillen."

Een imposant achterwerk

En dus schoof de mode op. Rond 1850 maakte de tournurejurk haar opwachting: een jurk met een strak bovenlijf en een opvallend uitstekend achterwerk. Gecreëerd met behulp van een onderkussen of een staaldraadconstructie.



Links: een tournurejurk met volume achteraan (1874), rechts: een tweedelige reisjapon (1870).

Nog steeds erg volumineus en niet bijzonder comfortabel om mee te zitten, maar de massa verschoof van de zijanten van de jurk naar de achterkant. Met andere woorden: je paste er dus al mee door het deurgat.

Hoeden hoog, hoger, hoogst

Ook de mannenmode bleek niet altijd aangepast aan de trein. Zo waren hoge hoeden in de 19e eeuw lange tijd een statussymbool. Maar met zo een imposante hoed op paste meneer niet in een treincompartiment.

"Dus werden de modellen lager", vertelt Denuit. "Uiteindelijk verscheen ook de bolhoed, die veel dichters tegen het hoofd zat."



Een hoge hoed uit 1838 en een iets minder hoge variant uit ca. 1850-1870.

Beide hoeden bestonden lange tijd naast elkaar. "De bolhoed werd gezien als de meer praktische reisgenoot. Eenmaal op hun bestemming konden de heren zich eventueel opnieuw omkleden, en kozen ze vaak toch voor hun hoge hoed."

Gevaar voor wegvliegende hoofddeksels

Ook dameshoeden moesten kleiner en praktischer. De spoorwegen gingen zelfs veiligheidsregels opleggen.

"Grote hoeden waren erg in trek en bleven toegestaan. Maar de metalen spelden waarmee zo'n hoed werd vastgemaakt, waren niet meer toegelaten op de trein."

Een veiligheidsvoorschrift om medepassagiers te beschermen. "Een hoed met zo een speld kon immers behoorlijk hard aankomen, als die losschoot bij een plotse beweging of felle windvlaag."

Omdat een grote hoed zonder speld erg onhandig was, duwde de trein ook de dameshoedenmode wat dichters tegen het lichaam. De capote werd een populaire keuze, een kaphoedje dat met strik onder de kin kon worden vastgebonden.

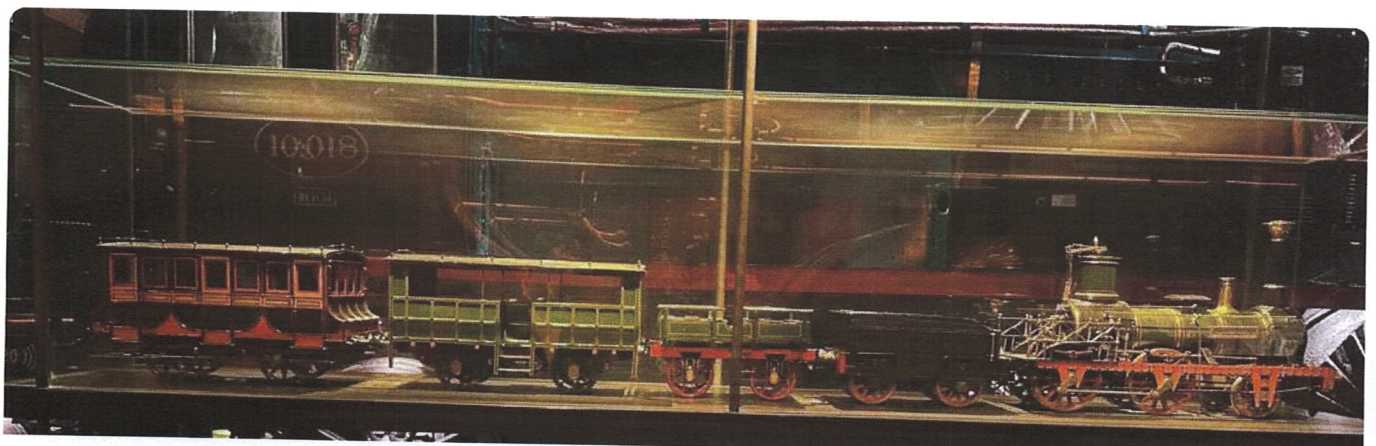


2 voorbeelden van een capote (1840 en ca. 1815-1848).

3e klasse: roet, rook en regen

Al snel wordt het treinverkeer toegankelijker voor het brede publiek. "België bouwde in hoog tempo een uitgebreid spoorwegnet uit. Treinen reden van stad naar stad, maar ook van dorp naar dorp", zegt Denuit.

"En dus werd de trein voor steeds meer mensen een dagelijkse manier om zich te verplaatsen." De wagons werden opgedeeld in 3 klassen. De prijs van het ticket bepaalde waar je zat. En vooral: in hoeveel comfort je reisde.





Een maquette van een vroege stoomtrein met 3 klassen, met de onoverdekte 3e klasse vlak achter de locomotief.

De verschillen zijn opvallend. "De 3e klasse zat vooraan, vlak achter de stoomlocomotief. Deze rijtuigen waren aanvankelijk niet overdekt, dus zij kregen al het roet, de rook, de regen, de wind et cetera op zich af."

De 2e klasse was wel overdekt en bood iets meer beschutting. De eerste klasse zat helemaal achteraan de trein in een afgesloten rijtuig, met veel meer comfort.

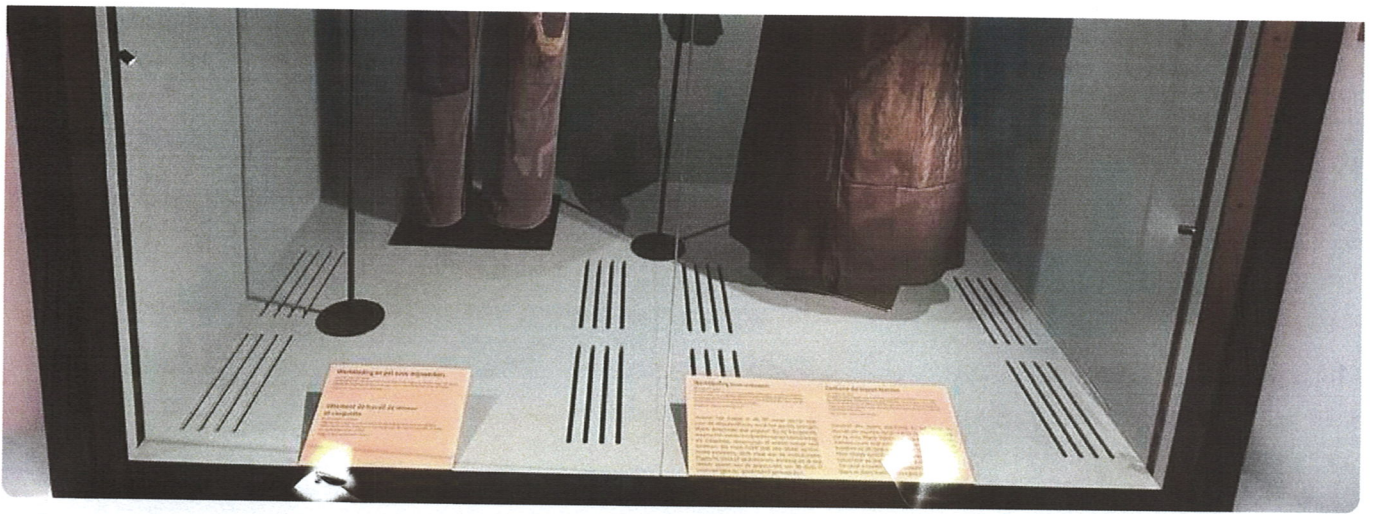
Van treinelite tot treinpendelaar

Dat verschil in comfort zie je ook terug in de kleding van reizigers. De praktische katoenen werkkledij in de tentoonstelling vertelt het verhaal van mensen die de trein niet voor een uitstapje namen, maar om elke dag naar hun werk te gaan.

De trein democratiseert en het woon-werkverkeer is een feit. Zo verandert het openbaar vervoersmiddel trouwens ook de manier waarop mensen wonen en werken.

"Arbeiders die met de trein naar een fabriek of naar de mijn kunnen pendelen, hoeven niet noodzakelijk vlak bij het werk te wonen in de typische arbeiderswijken van weleer."





Links: werkkleding voor mijnwerkers, rechts: werkkleding voor vrouwen (einde 19e, begin 20e eeuw).

De nood aan een handtas

Misschien wel het leukste modewetje uit de tentoonstelling gaat over de handtas.

"Vroeger namen treinreizigers grote, stevige koffers mee", vertelt Denuit. Het Belgische luxehuis Delvaux startte zo bijvoorbeeld al in 1829 met het ontwerpen van reiskoffers.

"Maar bagage werd tijdens langere reizen opgeborgen, waardoor reizigers niet bij hun spullen konden. Daardoor ontstond de behoefte aan een kleinere tas voor zaken die ze onderweg nodig hadden." Denk aan reisdocumenten of kostbaarheden.



Ook Delvaux sprong mee op die boot. Of in dit geval toepasselijker: op die stoomtrein. In 1908 registreerde ontwerper Charles Delvaux het allereerste octrooi voor een gestructureerde lederen dameshandtas. Voor een ontwerp genaamd 'Le Princesse.'

'Militaire' uniformen volgens hiërarchie

Ook het uniform van de treinbegeleider heeft een enorme weg afgelegd. "Pas 3 jaar na de eerste Belgische spoorwegverbinding (dus vanaf 1838, red.) worden er regels opgelegd over hoe spoorwegmedewerkers zich moeten kleden", zegt Denuit.

"De inspiratie kwam opvallend genoeg van het leger. Het aantal strepen op de kepie maakte duidelijk welke rang de spoorwegwerknemer had. Van treinbegeleider tot stationschef: hoe hoger de functie, hoe meer strepen."



De eerste spoorweguniformen, nog voor het ontstaan van NMBS: hoe meer strepen op de kepie, hoe hoger de functie.

In 1926, precies 100 jaar geleden, wordt de NMBS opgericht: de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. "De 'B' wordt het logo van de NMBS, maar de lijnen op de kepies om rang te onderscheiden blijven behouden."

Pas in 1999 komt er één uniform hoofddeksel voor alle spoorwegmedewerkers. "Voor de treinreiziger is het namelijk vooral belangrijk te weten wie voor het bedrijf werkt, de onderlinge hiërarchie speelt daarbij nauwelijks nog een rol."

Lang wachten op de eerste vrouw

Op vrouwelijke treinbegeleiders – en een aangepast uniform met rok – is het wachten tot 1979. In dat jaar worden alle loopbanen bij NMBS toegankelijk voor vrouwen, onder impuls van de opkomende vrouwenemancipatie en Europese richtlijnen rond gelijke behandeling.

Pas 17 jaar later, in 1998, zal de eerste vrouwelijke treinbestuurster worden aangeworven. "Dat kon toen pas, nadat een wet nachtwerk voor vrouwen mogelijk maakte onder dezelfde voorwaarden als voor mannen."



Sinds 1979 mogen ook vrouwen treinbegeleidster worden, een rok wordt onderdeel van het uniform.

Shorts en genderneutrale uniformen

De evolutie naar meer gelijkheid blijft niet beperkt tot de functies binnen de NMBS. Ook de uniformen veranderen mee met de tijdsgeest.

"Shorts zijn nog niet zo lang toegestaan als onderdeel van het NMBS-uniform. Er werd gevreesd dat passagiers daar vreemd van zouden opkijken. Maar vandaag biedt de short vooral extra comfort tijdens warme zomerdagen."



De huidige Eurostar-uniformen zijn genderneutraal.

Internationale spoorwegmaatschappij Eurostar gaat daarin nog een stap verder. "Sinds vorig jaar zijn de uniformen van Eurostar genderneutraal. Alle medewerkers kunnen kiezen tussen broeken, rokken, dassen en sjaaltjes. Op promotiebeelden zien we vrouwen met een das en mannen in een rok."

Zo toont de expositie hoe de evoluties op het spoor en in de mode parallel lopen. "De trein past zich aan de verwachtingen van de maatschappij aan. En de mode natuurlijk ook."

De tentoonstelling '[Fashion & Trains](#)' [📍](#) loopt van 18 september 2026 tot en met 29 augustus 2027 in Train World, aan het station van Schaarbeek. De expositie kadert in een feestjaar waarin NMBS haar 100-jarig bestaan viert.

De tentoonstelling werd gerealiseerd in samenwerking met het Mode & Kant Museum Brussel, het MoMu Antwerpen, het Modemuseum Hasselt, het Museum van het Waalse Leven, Delvaux en het College of Art and Design Brussel.

Meer weten over

 **Mode**

 **Expo**