

**COLLECTIEPLAN  
2019-2023**

**NEDERLANDSE  
SMALSPORWEG  
STICHTING**

## Inhoudsopgave

- 1 Inleiding
- 2 Het verwerven van de collectie
- 3 Evaluatie van de collectieplannen tot dusver
- 4 Organisatie
- 5 Museale doelstelling
- 7 Collectiebeschrijving
- 7.1 Opbouw van de collectie
- 7.2 Herkomst en eigendom
- 7.3 Cultuurhistorische waarde
- 7.4 Collectieregistratie
- 8 Behoud en beheer
- 8.1 In welke staat rollend materieel restaureren?
- 8.2 Toestand bij verwerving
- 8.3 Restauratiebeleid
- 8.4 Keuze voor restauratievorm
- 8.4 Beheer en behoud van overige objecten.
- 9 Verzamelbeleid c.q. afstootbeleid
- 9.1 Verzamelbeleid rollend materieel
- 9.2 Afstootbeleid rollend materieel
- 9.3 Overig materiaal
- 10 Verantwoording

# 1 Inleiding

De Nederlandse Smalspoorweg Stichting (NSS) werd in 1970 opgericht. Oprichter Jan Pellenburg onderkende de noodzaak om voor het nog aanwezige historische smalspoormaterieel in Nederland een organisatie op te richten die zich ging toeleggen op het verzamelen, restaureren en museaal tonen. Er waren in Nederland anno 1970 nog maar enkele organisaties die zich bezig hielden met historisch spoorwegmaterieel. Voor het smalspoormaterieel bestond nog geen enkele organisatie.

Jan Pellenburg trad in 1969 in contact met de directie van de N.V. Leidsche Duinwaterleiding Maatschappij (LDM). Deze had een smalspoornet in de duinen tussen Wassenaar en Katwijk. Dit smalspoornet had toen een lengte van bijna 13 kilometer en was door zijn lengte en ligging op dat moment de mooiste en grootste nog aanwezige smalspoorlijn in Nederland. Hij verkreeg toestemming van het waterleidingbedrijf om vanaf 1970 deze spoorbaan in onderhoud te nemen en in ruil daarvoor met nog te verwerven locomotieven op dit net te rijden. In het voorjaar van 1970 begonnen de werkzaamheden en als dat eerste jaar kwamen een rijtuig en een stoomloc. Zij vormden het begin van een grote verzameling. In de beginjaren was er geen sprake van een collectiebeleid. Als ergens smalspoormaterieel beschikbaar bleek, werd getracht dit te verwerven. Er was ook nauwelijks een beeld van het materieel dat nog in Nederland aanwezig was. Na jaren bleek veel meer boven water te komen dan aanvankelijk mogelijk werd geacht.

In de bijna vijftig jaar van haar bestaan heeft de NSS zich in de richting van een volwaardige museumorganisatie begeven. Dit moest ook wel gezien de grootte van de collectie. Eind jaren tachtig mocht vastgesteld worden dat de collectie de grootste en breedste in Nederland was en dan ook het predicaat 'nationaal' op zijn plaats was. Het museum dat in Valkenburg ZH gebouwd werd kreeg dan ook de naam 'Nationaal Smalspoormuseum'. Sinds 2004 heeft het Nationaal Smalspoormuseum een officiële erkenning als 'geregistreerd museum'. De collectie rollend materieel van het museum is opgenomen in het Nationaal Register voor Mobiel Erfgoed.

## 2 Het verwerven van de collectie

In 1970 is een begin gemaakt met het verzamelen van smalspoormaterieel. Het verzamelen van bijbehorende gebruiksvoorwerpen, gereedschappen, archiefmateriaal en beelddragers was op zich geen doel maar werd en passant meegenomen.

Het verwerven van de collectie is grotendeels verricht door oprichter Jan Pellenbarg (overleden in 1984) en Pieter van der Ham. Daarnaast hebben andere medewerkers en bestuursleden hierin veel werk verricht zoals Peter Lammens, Roel Koolen en Aalt van den Ham. Peter Lammens heeft door zijn goede contacten bij Oving-Spoor hier veel materieel kunnen verwerven. Samen met Jan Pellenbarg en Roel Koolen heeft hij ook gezorgd voor het verwerven van twee stoomlocomotieven in Frankrijk.

Het verwerven van de stoomlocomotieven is tot 1983 vrijwel alleen verricht door Jan Pellenbarg. Hij beschikte over een goed beeld wat er op dit gebied nog in Nederland beschikbaar was en had goede contacten in de wereld van aannemers. Hij heeft zich minder bezig gehouden met het verwerven van motorlocomotieven. Dit laatste is vanaf 1974 grotendeels opgepakt door Pieter van der Ham. Na de dood van Jan Pellenbarg en met het zicht op de realisering van een museum in Valkenburg, is besloten de collectie rollend materieel niet te beperken tot de spoorwijdte 700 mm maar ook de grotere locomotieven voor 900 mm spoorwijdte op te nemen. In enkele jaren werden vijf stoomlocs voor deze spoorwijdte verworven.

In de afgelopen jaren is met name gewerkt aan het uitbreiden van de collectie smalspoormaterieel met kipwagens en materieel uit de Nederlandse mijnen en de Nederlandse tuinderijen.

Het verwerven van smalspoormaterieel gebeurde op twee manieren:

- eigen onderzoek;
- natrekken van tips.

Bij het eigen onderzoek werden bijvoorbeeld in de zeventiger en tachtiger jaren consequent sloperijen, steenfabrieken en aannemersbedrijven bezocht of telefonisch benaderd met de vraag of er nog smalspoormaterieel aanwezig was. Ook aan de hand van oorspronkelijke leverlijsten konden veel bedrijven worden benaderd of zij nog materieel hadden. Later is via internet gekeken of er materieel beschikbaar kwam.

Van groot belang was in 1985 het verschijnen van het boek 'Smalspoor in Nederland' van Henk Sluijters, omdat hierin voor het eerst getracht werd een overzicht te geven van alles dat in Nederland op smalspoorgebied nog aanwezig was. Een groot deel van het materieel dat in dit boekje is beschreven is nadien in de NSS-collectie terechtgekomen.

Tips kwamen van alle kanten. Bij een bezoek aan een steenfabriek wist men vaak precies te vertellen wat er nog op andere fabrieken aanwezig was. Soms werd aangegeven dat een fabriek zou gaan sluiten en het materieel afgevoerd zou worden. Dit kwam mede door de fusiegolf van de jaren tachtig. Tips kwamen ook van hobbyisten. Indien smalspoormaterieel gevonden werd en dit interessant leek voor verwerving, werd altijd getracht dit geschonken te krijgen. In de meeste gevallen lukte dit. Soms was verwerving alleen mogelijk tegen betaling. Veelal werd hierbij dan de schrootwaarde gehanteerd. In enkele gevallen werd een 'commerciële prijs' betaald. Bij motorlocomotieven is dit nooit meer dan enkele duizenden guldens geweest. Indien de eigenaar niet geheel afstand wilde doen van het object, werd dit in bruikleen verkregen en een bruikleenovereenkomst opgesteld. Veelal werd het object dan na enkele jaren alsnog geschonken. Nadat halverwege de jaren tachtig een stoomlocomotief die in bruikleen was verkregen van het automobielmuseum Autotron, werd teruggevorderd door de eigenaar, door de werkplaats van de

NSS rijvaardig werd opgeleverd en vervolgens door de eigenaar half werd gesloopt, is besloten zo veel mogelijk van de bruikleenconstructie af te zien. De laatste jaren wordt gestreefd naar het omzetten van de nog weinige bruiklenen in eigendom. De NSS heeft een overzicht van al het materieel waarin is aangegeven of dit eigendom is of in bruikleen.

De meest recente aanschaf is een zogenaamde 'Brigade locomotief' in Engeland. Deze locomotief is gebouwd voor het Duitse leger (Eisenbahn Brigade), maar heeft het grootste deel van haar bestaan in Mozambique op een suikerplantage gereden. Via Engeland is de locomotief uiteindelijk bij het Nationaal Smalspoormuseum terecht gekomen.

### 3 Evaluatie van de collectieplannen tot dusver

In de eerste twintig jaar van haar bestaan heeft de NSS nauwelijks selectiecriteria toegepast bij de verwerving van materieel. Vanuit haar pionierspositie voelde de NSS het als haar verplichting om al het beschikbaar komend materieel in de collectie op te nemen. Indien zij dit niet gedaan had, was veel materieel verloren gegaan. In de loop der tijd werden meer organisaties actief, ontstonden dus meer collecties, en kon de NSS zich het veroorloven te selecteren. Uit het bedrijfsleven vrijkomend rollend materieel wordt nu vrijwel altijd in een collectie van een van de smalspoororganisaties opgenomen. Zelden wordt nog een locomotief voor sloop afgevoerd. De NSS richt zich nu op het verwerven van smalspoormaterieel op spoorwijdtes tot 900 mm dat in Nederland is gefabriceerd, in Nederland heeft gereden. Of, indien het bijzondere buitenlandse voertuigen betreft, waarvan soortgenoten in Nederland zijn gefabriceerd of hebben gereden.

In 2001 werd voor het eerst een collectieplan gemaakt. Dit plan werd tweemaal geactualiseerd en uitgebreid (in 2004 en 2009) in het kader van de museumregistratie.

Uit een evaluatie van het oorspronkelijke plan en de actualisaties daarvan in 2004 en 2009 blijkt dat een groot deel van de ambities uit dit plan zijn verwezenlijkt. Een korte opsomming:

- de status van geregistreerd museum werd toegekend;
- diverse objecten die in op de verlanglijst stonden konden verworven;
- de collectie werd geïnventariseerd en toegankelijk gemaakt;
- er werd een calamiteitenplan voor de collectie gemaakt;
- een verdere professionalisering kon plaatsvinden onder meer door de benoeming van een conservator, professionalisering van de werkplaats en toekenning van subsidies voor restauraties;
- de expositiemogelijkheden konden sterk worden uitgebreid door realisering van diverse delen van het buitenmuseum;
- als gevolg hiervan is nu een groter deel van de collectie voor publiek te zien en staan de meeste objecten onder dak;
- de plannen voor de komende jaren liggen in lijn met eerdere voornemens.

## 4 Organisatie

Dit plan is geschreven door de Nederlandse Smalspoorweg Stichting (NSS). Deze organisatie heeft de collectie rollend materieel en alle andere samenhangende collecties in beheer of eigendom. Om de historische waardevolle collectie niet bloot te stellen aan het financiële risico dat het opzetten van het toe nieuwe project Valkenburgse Meer met zich meebracht, is in 1988 de Stichting Nationaal Smalspoor opgericht die is belast met de opbouw en exploitatie van het project Valkenburgse Meer. Deze loskoppeling van het eigendom van de collectie en de exploitatie van het project is zeer gebruikelijk bij soortgelijke organisaties. De beide stichtingen worden bestuurd door dezelfde bestuursleden. De beide stichtingen gebruiken twee 'merknamen' die op zich geen rechtspersonen zijn. De stoomtreindienst rond het Valkenburgse Meer werd lang verzorgd onder de naam 'Stoomtrein Valkenburgse Meer' maar heet sinds 2016 'Stoomtrein Katwijk Leiden'. Het museum draagt de naam 'Nationaal Smalspoormuseum'.

De beide genoemde stichtingen worden geleid door een bestuur dat uit vijf personen bestaat die allemaal in meer of mindere mate kennis hebben van smalspoor, het smalspoormaterieel en zijn geschiedenis. Het bestuur richt zich met name op het beleid en draagt de eindverantwoordelijkheid. In de organisatie zijn zes deelgebieden die elk worden geleid door één persoon. Het betreft de deelgebieden werkplaats, exploitatie, verkoop, opleidingen, museum en administratie. Voor bepaalde materieelsoorten zijn coördinatoren aangewezen zoals voor de stoomlocomotieven, motorlocomotieven, rijtuigen en overige voertuigen. Minstens vier keer per jaar komt het bestuur in vergadering bijeen. Overige leidinggevenden en coördinatoren hebben ook geregeld overleg. Twee maal per jaar wordt een vergadering met alle medewerkers gehouden. De rechten en plichten van medewerkers zijn vastgelegd in een huishoudelijk reglement. Alle veiligheidsaspecten zijn vastgelegd in een veiligheidshandboek.

De specialisten die thans in de organisatie aanwezig zijn, zijn grotendeels van technische aard. Zo zijn er vaklieden op het gebied van metaalbewerking, houtbewerking, schilderen, elektra, motorentechniek, drukvatentechniek en spoorbouw. Deze kennis varieert van LBO- tot HBO-niveau. Daarnaast is kennis op HBO/academisch niveau aanwezig op het gebied van marketing, financieel beheer, communicatie, juridische zaken en onroerend goed. Er is een grote kennis in de organisatie aanwezig op het gebied van de geschiedenis van smalspoormaterieel en haar toepassingen. In de afgelopen jaren is door diverse medewerkers kennis verkregen op het gebied van specifieke museumtechnische aspecten zoals expositietechniek, registratie, conservering van licht- en vochtgevoelige objecten etc.

## 5 Museale doelstelling

Zowel collectiebeheerder Nederlandse Smalspoorweg Stichting (NSS) als exploitatiestichting Stichting Nationaal Smalspoor hebben de museumdoelstelling expliciet in hun statuten opgenomen. Het Nationaal Smalspoormuseum wil met haar collectie een zo breed mogelijk beeld geven van het smalspoormaterieel dat in Nederland is ingezet zowel voor personenvervoer als voor industrieel gebruik. Daarnaast kunnen ook smalspoorvoertuigen van de collectie deel uitmaken die geen Nederlandse herkomst hebben, indien zij kenmerkend zijn voor de totale ontwikkeling van smalspoorvoertuigen, of indien soortgelijke voertuigen in Nederland dienst hebben gedaan.

Teneinde de collectie in een zo juist mogelijk historisch perspectief te kunnen plaatsen en te kunnen restaureren en onderhouden worden objecten verzameld, die in combinatie met het rollend materieel vroeger werden toegepast alsmede beeldragers, catalogi, onderhoudsvorschriften, reservedelen etc.

Van meet af aan heeft de stichting zich ten doel gesteld het materieel in werkende conditie te tonen. Het grootste deel van de collectie rollend materieel heeft een industriële achtergrond. Met dit materieel zou de stichting zich dus kunnen beperken tot het regelmatig laten rijden van historische verantwoorde composities van een locomotief met enkele wagens. Vanaf 1972 vervoert de stichting echter ook passagiers in personenrijtuigen. Dit zijn historisch niet-verantwoorde combinaties. De stoomlocomotieven die nu gebruikt worden voor de treindienst zijn in hun werkzame leven ingezet geweest voor toepassingen in de industrie, de landbouw en de bouwnijverheid. De gebruikte rijtuigen zijn, op een na, door de stichting nieuw gebouwd waarbij historische smalspoorrijtuigen als voorbeeld hebben gediend. Er is echter geen sprake van replica's. In de toekomst is het bouwen van replica's van personenrijtuigen nadrukkelijk wel de bedoeling. Met het vervoeren van personen worden inkomsten gegenereerd die het mogelijk maken dat de museumorganisatie kan functioneren zonder structurele overheidsbijdrage. De mogelijkheid een stoomtreinrit te kunnen maken, vormt voor een groot deel van het publiek juist een belangrijke reden voor een bezoek. Het industriële gebruik van smalspoor wordt zo veel mogelijk getoond en enkele speciale evenementen worden gehouden om zo veel mogelijk rollend materieel rijdend aan het publiek te tonen.

Personenvervoer per smalspoor is in het verleden in ons land van groot belang geweest. De stichting streeft er dan ook naar om op den duur het personenvervoer rond het meer te verzorgen met historisch verantwoorde composities, bestaande uit een stoomlocomotief en replica's van stoomtramrijtuigen.

De Nederlandse Smalspoorweg Stichting is de oudste organisatie in Nederland die zich heeft toegelegd op het verzamelen van dit type smalspoormaterieel. Zij was en is duidelijk pionier in dit veld. Door deze omstandigheid is de stichting er in geslaagd de grootste op dit gebied te worden en een collectie te vormen die daadwerkelijk breed genoemd kan worden. Van het begin af aan is gewerkt aan het verzamelen en rijvaardig tonen van de smalspoor stoomlocomotief. De collectie omvat nu dan ook 19 smalspoor stoomlocomotieven. In zijn kennis en ervaring op dit gebied is de stichting uniek. De stichting is in staat stoomlocomotieven geheel in eigen beheer te reviseren. Alleen het nieuw bouwen van stoomketels moet worden uitbesteed.

Heden ten dage zijn er meer collecties smalspoormaterieel in Nederland. De NSS-collectie onderscheidt zich ten opzichte van de andere verzamelingen met spoorwijdtes tot 900 mm in de volgende aspecten:

- de enige collectie waarin in ruime mate de stoomlocomotief vertegenwoordigd is;
- de enige collectie waarin ook diverse voertuigen uit het personenvervoer zijn opgenomen;
- de enige collectie waarin vrijwel de gehele ontwikkeling van de motorlocomotief is te zien;



- de enige collectie die vrijwel geheel in overdekte ruimtes is opgesteld;
- de enige collectie die ook in een speciale museumruimte wordt tentoongesteld;
- de collectie waarvoor de uitgebreidste werkplaatsfaciliteiten ter beschikking staan;
- de enige organisatie die een erkenning heeft als geregistreerd museum.

De NSS is zich bewust van deze unieke positie en voert dan ook reeds ruim 15 jaar de term 'Nationale Collectie'. Vanuit haar leidende positie staat de NSS andere smalspoororganisaties met raad en daad terzijde en neemt initiatieven om te komen tot kennisuitwisseling en een betere organisatie van het veld. De voorzitter van de stichtingen is tevens voorzitter van de sectie Smalspoor van de koepelorganisatie Historisch Railvervoer Nederland. De stoomdivisie onderhoudt contacten met andere museumorganisaties in binnen- en buitenland om kennis en ervaringen uit te wisselen. Ook worden technische tekeningen en onderdelen onderling beschikbaar gesteld als die bijdragen aan het doel een stoomvoertuig rijvaardig te maken.

Internationaal gezien behoort de collectie van de NSS tot de grootste smalspoorverzamelingen in Europa. Qua werkplaats- en museumfaciliteiten is de positie van de NSS uniek. Bovendien kan de NSS in bijzondere gevallen terugvallen op werkplaatsfaciliteiten van de HTM in Den Haag en de RTM in Ouddorp.

Sinds 2008 is er een samenwerking met de Talyllyn Railway in Wales, de oudste museumsmalspoorlijn ter wereld. Sinds 2014 is er ook een samenwerkingsovereenkomst met het Heritage Department van PT Kereta Api, de Indonesische spoorwegen. Bestuursleden en technici van beide organisaties delen hun kennis bij bezoeken over en weer. Tevens zijn er goede contacten met de Berliner Parkeisenbahn, de Historische Feldbahn Dresden en het Frankfurter Feldbahn Museum

## 6 Positionering

In Nederland zijn acht museumorganisaties actief met het verzamelen van smalspoormaterieel, te weten:

- de Stichting Industrieel Smalspoormuseum te Erica;
- de Stichting Rijssens Leemspoor te Rijssen;
- de Gelderse Smalspoor Stichting;
- de Stichting EDS te Emmercompasuum;
- de Stichting tot Behoud van Smalspoormaterieel te Harskamp;
- Museumsteenfabriek Werklust in Losser;
- de Nederlandse Smalspoorweg Stichting;
- een voralstnog naamloos initiatief op Terschelling (niet in exploitatie)
- de Stichting v/h Rotterdamse Tramweg Maatschappij (RTM).

De Stichting v/h RTM wordt verder buiten beschouwing gelaten omdat deze zich volledig concentreert op voorwerpen en rollend materieel dat heeft dienst gedaan bij de Rotterdamse Tramweg Maatschappij op de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden. De spoorwijdte van dit materieel is 1067 mm. De RTM legt zich in het geheel niet toe op industrieel smalspoor (tot 900 mm spoorwijdte).

Bij de overige organisaties lijkt zich een specialisatie af te tekenen. Het Industrieel Smalspoormaterieel is door haar locatie in een voormalig turfwingebied van het begin af aan sterk geweest in het verzamelen van materieel uit de turfwinning. De verzameldrift heeft daar aanvankelijk ook geleid tot een brede verzameling diesellocomotieven.

De Stichting Rijssens Leemspoor heeft zich ten doel gesteld het kleinschalig gebruik van smalspoormaterieel in de baksteenindustrie zoals deze vroeger rond Rijssen plaats vond te tonen. Er is gekozen voor een kleine verzameling. Toch slaat ook hier af en toe de verzameldrift toe, zo is bijvoorbeeld ook een persluchtlocomotief van Nederlandse makelij opgenomen die vroeger alleen in de mijnbouw werd gebruikt.

De Gelderse Smalspoor Stichting en de museumsteenfabriek Werklust specialiseren zich in de baksteenindustrie.

De Stichting tot Behoud van Smalspoormaterieel bevond zich tot 2018 op een militair complex en zou zich dus kunnen specialiseren in het militair materieel. De collectie toont voorlopig een ander beeld. Door onenigheid over het beleid is de collectie in 2018 gesplitst en zijn delen ervan beland in een technisch museum in Lelystad, enkele wagens zijn overgenomen door het Nationaal Smalspoormuseum

Bij de Stichting EDS lijkt geen specialisatie te zijn. Het betreft het exploiteren van een smalspoor stoomtrein in het museum 't Oale Compas. Dit lijkt ook te gelden voor het initiatief (vanaf 2016) op Terschelling.

Op drie aspecten wil de NSS zich concentreren: te weten de stoomlocomotieven en het historisch personen- en goederenmaterieel voor de spoorwijdtes tot 900 mm. Objecten uit deze categorieën zullen dan ook slechts de verzameling verlaten indien dit door ruiling leidt tot een versterking van de eigen collectie.

## 7 Collectiebeschrijving

### 7.1 Opbouw van de collectie

De collectie rollend materieel en documentatie met een historische waarde wordt beschouwd als de kerncollectie. Alle overige delen van de collectie worden beschouwd als ondersteunend. Bij dat laatste is te denken aan kopieën van drukwerk en foto's, en zelfgebouwde voertuigen.

#### **Rollend materieel**

In de collectie bevinden zich 19 stoomlocomotieven. Deze geven de ontwikkeling te zien van de smalspoorlocomotief in de periode van 1900 tot aan de Tweede Wereldoorlog. Nadien zijn in Nederland geen stoomlocomotieven in dienst gesteld. Voor 1910 was de ontwikkeling van smalspoor stoomlocomotieven beperkt. Het grootschalige gebruik van smalspoormaterieel in de Eerste Wereldoorlog heeft voor een doorbraak gezorgd. De collectie geeft een redelijke compleet van de beschikbare locomotieven. Zowel de kleine 20 pk locomotief voor kleinschalige bouwprojecten als de grote 160 pk locs voor grootschalig grondverzet zijn vertegenwoordigd. In de collectie zijn twee tramlocomotieven van het vierkante model opgenomen (deze hebben beide een A-status in het Register Railmonumenten, van de industriestoomlocomotieven hebben vijf een A-status, twee een B-status en vijf een C-status). Van de belangrijkste fabrikanten van deze locomotieven zijn exemplaren in de collectie opgenomen. Belangrijk is ook de Brigade locomotief die in de Eerste Wereldoorlog bij het Duitse leger heeft gediend. Dit locomotieftype is met ruim 2500 exemplaren de grootste serie stoomlocomotieven ooit gebouwd.

In de collectie bevinden zich 76 motorlocomotieven. Deze geven de gehele ontwikkeling van de motorlocomotief weer vanaf de jaren twintig van de vorige eeuw tot en met de jaren zeventig. Vrijwel alle locomotieftypes en merken die in Nederland dienst hebben gedaan, zijn in de collectie opgenomen. Deze collectie geeft dan ook een goed beeld van de ontwikkeling van de constructie van deze locomotieven, de gebruikte aandrijvingen en de bediening. De meeste motorlocomotieven hebben een status in het Register Railmonumenten.

In de collectie bevinden zich veertien personenrijtuigen, gesloten goederenwagens en postbagagewagens. Zes hiervan zijn door de stichting gebouwd en hebben geen historische betekenis. Er zijn twee historische personenrijtuigen in de collectie. Een is een typische representant voor het vervoer op een landgoed, de ander is een kenmerkend exemplaar voor personenvervoer in dun bevolkte streken. Ten slotte zijn zes historische wagens opgenomen die vroeger dienst deden als post-bagagewagen of voor goederenvervoer bij smalspoor trambedrijven. Al deze historische rijtuigen hebben een status binnen het Register Railmonumenten.

In de collectie bevinden zich ruim 150, meest twee-assige, karren die gebruikt zijn in diverse takken van industrie en nijverheid.

Met de locomotieven, rijtuigen, wagens en karren kan de stichting een redelijk compleet geven van het gebruik van smalspoor in de volgende toepassingen:

- kleine aannemersprojecten;
- tuinbouw;
- nutsbedrijven;
- turfwinning;
- groot grondverzet (ten behoeve van de aanleg van wegen, spoorwegen, kanalen en dijken);
- mijnbouw;
- keramische industrie;

- betonindustrie;
- personenvervoer;
- vervoer van post en goederen.

Er kan geen beeld gegeven worden van het gebruik van smalspoor bij het leger en in de bosbouw. In Nederland is dit echter zeer beperkt aanwezig geweest.

### **Beelddragers**

In de collectie bevinden zich circa 750 dia's. Deze hebben met name betrekking op smalspoor in de baksteenindustrie in de jaren zestig/zeventig en de eigen geschiedenis van de stichting in de periode 1969-1983.

In de collectie bevinden zich circa honderden foto's. Ongeveer 100 daarvan hebben vooral betrekking op het gebruik van smalspoor in de aannemerij. Er zijn 150 fabrieksfoto's smalspoorfabrikanten zoals Spoorijzer, Du Croo & Brauns en Oving Spoor. Bijna 200 foto's hebben betrekking op het smalspoorbedrijf van de Geldersche Tramwegen. Een deel van de fotocollectie bestaat uit opnamen van materieel in de tijd dat het al bij de stichting in beheer is. Dat is niet verwonderlijk, de stichting bestaat inmiddels meer dan 40 jaar en een deel van het materieelpark heeft langer deel uitgemaakt van de collectie dan dat het in eigendom en gebruik was bij de oorspronkelijke eigenaars.

Overigens wordt het steeds makkelijker de fotocollectie uit te breiden door het fenomeen internet en de vele specialistische smalspoorsites en fora over smalspoor die daar zijn ontstaan.

De hoeveelheid foto's van smalspoortoepassingen in de vroegere kolonien was lang vrij beperkt. In 2015 werd deze collectie echter fors uitgebreid door de schenking van 17 fotoalbums met elk ca 200 foto's die betrekking hebben op de Sinkep Tin Maatschappij in voormalig Nederlands-Indië. Een zeer belangrijke aanwinst, mede door de vele foto's van Simplex railauto's daarin, waarvan enkele voor de Nederlandse markt gebouwde exemplaren in de museumcollectie aanwezig zijn. Een deel van de foto's zal gebruikt worden voor een boek over de destijds in Amsterdam gevestigde Rijwielen- en Automobielfabriek Simplex.

De collectie films en video's is beperkt. Enkele films hebben betrekking op de eigen geschiedenis van de stichting. Er zijn enkele oude bedrijfsfilms uit de baksteenindustrie, de waterwinning bij de Leidsche Duinwaterleiding Maatschappij en mijnbouw waarin smalspoormaterieel in haar oorspronkelijke functie te zien is.

De collectie is vanaf 2018 in een separate archiefruimte ondergebracht, die klimatologisch beter beheersbaar is dan de tot dan gebruikte Bestuurskamer. De fotocollectie wordt gescand en beschreven (zover nog niet gedaan) en ingevoerd in het archiefsysteem TMS. Dat laatste is vanwege de toegankelijkheid aan vervanging toe.

### **Catalogi, etc.**

Van de meeste fabrikanten en/of handelaren van smalspoormaterieel heeft de NSS een originele catalogus in haar bezit of een nadruk van een catalogus. Totaal gaat het hier om zo'n vijftig objecten. Er zijn zo'n tweehonderd instructieboekjes van diverse typen locomotieven en motoren in de collectie.

### **Boeken**

De collectie omvat zo'n 500 titels. Voor een deel betreft het hier oude boeken over spoorwegtechniek, stoomtechniek of mechanica. Circa 100 boeken zijn publicaties over smalspoor in binnen- en buitenland, deze zijn allemaal verschenen na 1970.

### **Tijdschriften**

Het voor donateurs en medewerkers bestemde blad 'Smalspoor' verschijnt vier keer per jaar en heeft een paar jaar geleden een belangrijke transformatie ondergaan. In het blad wordt meer dan vroeger aandacht besteed aan de gevarieerde toepassing van smalspoor in Nederland, waarbij gepoogd wordt zoveel mogelijk een link te leggen met materieel in de collectie. Bij de resarch daarvoor worden vaak geheel nieuwe zaken ontdekt die de historische kennis van het materieel in de collectie vergroten.

Van binnen- en buitenlandse tijdschriften die aan smalspoor gewijd zijn of veel aandacht besteden aan smalspoormaterieel zijn vrijwel alle verschenen uitgaven aanwezig. Belangrijk zijn de meer dan tien jaargangen van het blad 'De Machinist' van de vakvereniging Het Zwarte Corps omdat hierin veel historische opnamen zijn opgenomen.

### **Modellen**

De NSS beschikt over acht maquettes die een toepassing van smalspoor uitbeelden. Er zijn circa 200 smalspoormodellen aanwezig, voor een deel opgenomen in de maquettes.

### **Overige objecten**

Omdat smalspoor vroeger vaak in combinatie met andere werktuigen werd gebruikt is getracht ook deze werktuigen in de collectie op te nemen. Zo beschikt het museum nu over een dragline, een emmerbaggermachine en een stoomheistelling. Het betreft allemaal historische werktuigen.

Verder beschikt de stichting over vele objecten die dienen als aankleding van de collectie maar geen onderdeel van de collectie vormen. Het betreft dan diverse vormen uit de baksteenindustrie;

- een vrijwel complete inventaris van een kleine veldwerkplaats;
- koffers, kisten, een weegschaal en oude steekkar als bij het materieel behorend;
- diverse al dan niet gebakken bakstenen;
- alle mogelijke verbindingsmaterialen die bij smalspoor gebruikt worden.

### **Eigen archief van de stichting**

De geschiedenis van de NSS gaat terug tot 1969. Het eigen archief van de stichting bestaat uit alle financiële stukken, correspondentie, plannen, vergaderverslagen, artikelen uit de pers, etc. Omdat in dit archief ook veel is terug te vinden over de verwerving van materieel en de daaraan verbonden kosten etc wordt dit archief ook als een belangrijk onderdeel van de collectie gezien.

## **7.2 Herkomst en eigendom**

Van de collectie rollend materieel heeft circa 95 % een industrieel verleden. De overige 5 % komt van smalspoor trambedrijven. Er zijn vijf stoomlocomotieven die in het buitenland zijn verworven en geen Nederlands verleden hebben. Van drie van de vijf hebben identieke exemplaren in Nederland of de voormalige overzeese gebiedsdelen dienst gedaan. Van de diesellocomotieven hebben drie exemplaren geen Nederlands verleden. Verder heeft de gehele collectie een Nederlandse historie, dat wil zeggen het voertuig is in Nederland gebouwd en/of heeft in Nederland dienst gedaan. Van de collectie is 90% eigendom van de Nederlandse Smalspoorweg Stichting, 10 % is op bruikleenbasis verkregen. Dit is in overzichten vastgelegd.

### 7.3 Cultuurhistorische waarde

Het gebruik van spoorwegen heeft gezorgd voor enorme mogelijkheden. Tot halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw was het vervoer van mensen en goederen beperkt tot paard en wagen, diligence, trekschuit of zeilboot. De kwaliteit van weg of waterweg beperkte de snelheid. Vervoer van grote lasten over de weg was nauwelijks mogelijk.

Met de komst van de spoorweg werd een transportmogelijkheid geboden die snelheid, betrouwbaarheid en capaciteit in zich had. De industriële ontwikkeling kwam hierdoor in een stroomversnelling. De mens kon gemakkelijker gaan reizen en trad daardoor vaker en verder buiten zijn vertrouwde omgeving, kon nieuwe werelden en afzetgebieden ontdekken. Sociaal en economisch vond er een revolutie plaats die pas met de komst van het internet werd geëvenaard.

Zowel normaalspoor als smalspoor hebben daarin hun aandeel gehad. De normaalspoorweg was door haar ruimtebeslag, zwaarte en hoge kosten een vervoermodaliteit geschikt voor volumineus vervoer over lange afstanden. Het medium had daarmee zijn beperkingen. De smalspoorweg nam minder ruimte in, was lichter, sneller en goedkoper aan te leggen. Smalspoor kon dan ook minder dichtbevolkte gebieden en kleinere markten bedienen.

Ook in gebieden met fysieke beperkingen (mijnen, drassige uiterwaarden, berggebieden, bedrijfsterreinen) of daar waar een tijdelijke vervoerbehoefte was (zandwinning, bouwprojecten, oorlogsvoering, bosbouw, tuinderij) bood smalspoor een uitkomst. Aan de hand van enkele voorbeelden wordt het belang van smalspoor geschetst.

In de Limburgse steenkolenmijnen werd vanaf 1820 smalspoor gebruikt om steenkool vanaf het ondergrondse winningsveld naar de bovengrondse wasserij te vervoeren. Grote hoeveelheden stuthout gingen per smalspoor van de houtopslag naar de ondergrondse pijlers waar ze het 'dak' boven de hoofden van de mijnwerkers in de pijlers stutten.

In de periode dat vele grote water- en wegenbouwkundige werken in Nederland tot stand kwamen, zoals het Noordzeekanaal, de grote sluiscomplexen (bijvoorbeeld de zeesluizen van IJmuiden) en de eerste Rijkswegen was smalspoor een onmisbaar element. Bij de uitvoering van deze werken moesten enorme hoeveelheden grond verzet worden. Tot de komst van smalspoor moest dit grondverzet met paarden en wagens en door mensen met kruiwagens gepleegd worden. De inzet van smalspoortreinen die in een keer wel 100 kubieke meter konden meenemen, betekende dus een enorme vooruitgang. (ter vergelijking de inhoud van één 'bakkentrein' kwam ongeveer overeen met 1000 arbeiders met een kruiwagen). Gesteld kan dus worden dat deze werken zonder smalspoor nooit in die tijd waren gerealiseerd.

Voor de industrie was smalspoor een noodzaak om grondstoffen op efficiënte wijze aan te kunnen voeren, bijvoorbeeld in de baksteenindustrie of om intern transport mogelijk te maken. Steenbakkerijen waren tot het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw kleinschalige ambachtelijke bedrijven waar in kleine veldovens stenen in beperkte hoeveelheden konden worden gebakken. De komst van smalspoor betekende dat de klei in veel grotere hoeveelheden en over grotere afstanden kon worden aangevoerd. Ook het hele interne transport in de steenfabrieken kon per smalspoor worden afgewikkeld. Deze schaalvergroting betekende dat een veel grotere en goedkopere baksteenfabricage mogelijk werd. Hierdoor werd het ook mogelijk de huizenbouw op een veel grotere schaal te laten plaatsvinden. In die tijd konden met de industrialisatie van Nederland, de grote 19<sup>e</sup> eeuwse stadsuitbreidingen worden gerealiseerd. De grond voor deze wijken werd veelal met smalspoor bouwrijp gemaakt.

Voor dun bevolkte en minder ontwikkelde gebieden in Nederland zoals het gebied De Graafschap in Gelderland bleek smalspoor een ideale oplossing om ook in deze gebieden spoor aan te leggen en daarmee dus een betrouwbare ontsluiting te bieden. Het gebied dat ook als 'De Achterhoek' bekend staat was tot de komst van de smalspoorbedrijven van de Geldersche Tramwegen en de Stoomtram Zutphen-Emmerik een slecht toegankelijk en daardoor achtergebleven gebied. De komst van de stoomtram betekende dat men naar de grote stad kon om producten te kopen of te verkopen. Het betekende dat kinderen uit deze gebieden voortgezet onderwijs konden gaan volgen in de stad. De ijzerindustrie rond de IJssel kon zijn producten per smalspoor afvoeren. Hoe bescheiden de smalspoorlijn in fysieke omvang ook was; voor de ontwikkeling en ontsluiting van dit gebied is zij van enorme betekenis geweest.

Iedere keer als wij nu een vorkheftruck aan het werk zien, een vrachtauto grond zien vervoeren of een zandpersleiding zien liggen voor grootschalig grondverzet, moeten wij ons realiseren dat dit werk tientallen jaren het domein was van smalspoor.

Smalspoor sprak bij het grote publiek echter veel minder tot de verbeelding dan normaalspoor. De fascinatie die het normaalspoorbedrijf met haar grote locomotieven, exprestreinen etc bij de mensen te weeg bracht, staat in schril contrast met de weinige belangstelling voor smalspoor. Dit materieel deed zwoegend haar werk in de ondergrondse gangen van de Nederlandse mijnen, in de ontoegankelijke drassige uiterwaarden van grote rivieren, op voor publiek vaak niet toegankelijke bedrijfscomplexen of op bouwprojecten en in de dun bevolkte streken van ons land. Smalspoor werd geen onderwerp voor romans, voor spannende films of het decor voor de moderne tijd. Smalspoor deed zijn werk bescheiden, onmisbaar en vaak voor het grote publiek onzichtbaar.

Resumerend kan gesteld worden dat het smalspoormaterieel in de collectie een grote economische, waterstaatkundige en cultuurhistorische betekenis heeft gehad voor de ontwikkeling van ons land, voor het verbeteren van de totale infrastructuur en voor de ontsluiting van dun bevolkte gebieden.

#### **7.4 Collectieregistratie**

Sinds enkele jaren is de collectie opgenomen in het TMS systeem. Dit is naast Adlib het tweede in Nederland door musea gebruikte systeem voor vastlegging van collecties. In dit systeem zijn records aanwezig van al het rollend materieel, de boeken, beeld dragers, catalogi en modellen. Deze records zijn toegankelijk voor geïnteresseerden. Steeds meer delen van de collectie worden via de eigen website van de stichting voor publiek bereikbaar.

Het archief van de stichting is niet opgenomen in het systeem. Het wordt uitsluitend als intern naslagwerk gebruikt en is niet publiek toegankelijk. Het is ook niet het voornemen dit publiek te maken.

## 8 Behoud en beheer

### 8.1 in welke staat rollend materieel restaureren?

Bij restauraties is meestal de praktijk geweest dat het object weer zo mooi mogelijk en bij voorkeur rijvaardig moet worden gemaakt. Dat rijvaardig maken stemt ook overeen met de doelstelling van de NSS, “.... smalspoorlocomotieven en ander smalspoormaterieel in werkende conditie te tonen”. In praktijk komt dit op er neer dat het materieel vaak wordt gerestaureerd naar de afleverttoestand. Dat wil zeggen er wordt getracht het object in een zodanige staat te brengen dat het lijkt of bijna lijkt alsof deze gisteren de fabriek heeft verlaten. Voor een groot deel van het materieel staat dit echter in schril contrast met de toestand waarin het materieel gedurende het grootste deel van haar werkzame leven heeft dienst gedaan. Het overgrote deel van de collectie heeft gewerkt in de industrie. Voor de machinisten was het werkmaterieel dat bovendien vaak in slechte terreinomstandigheden werd gebruikt. Historische foto's waarop het materieel in gebruik te zien is, tonen aan dat de locomotieven er meestal niet in een glanzende staat bij stonden. Er moest mee gewerkt worden en het werk vroeg zo veel tijd dat een al te uitgebreid onderhoud aan locomotief vaak ten koste ging van de vrije tijd van de machinist.

In de wegebouw was het vrij zeldzaam als een machinist jaren achtereen op dezelfde locomotief dienst deed. Veelal werd gebruikt gemaakt van huurlocomotieven voor een beperkte periode. Een machinist ging zich dan zeker niet uitsloven om er een fraai gepoetste machine op na te houden.

In de steenindustrie was wel sprake van vaste machinisten. Echter, de terreinomstandigheden en de materie die vervoerd werd, maakte het schoonhouden van de locomotief tot een bijna onmogelijke taak.

Overigens verschilde de mate waarin het materieel onderhouden werd van bedrijf tot bedrijf. Bij transportbedrijven vandaag de dag is dat niet anders. Er zijn voorbeelden van locomotieven die goed onderhouden ogen en voorbeelden van locomotieven die er bijzonder slecht uitzien. De werkwijze en cultuur bij een bedrijf is daarop van invloed (geweest).

Ook in de aannemerij waren locomotieven gebruiksvoorwerpen. Wie foto's ziet waarop motorlocomotieven staan afgebeeld voor heipalenvervoer, zal vaak zwaar ingedeukte locs zien veroorzaakt door talloze onzachte aanrakingen met heipalen. Sinds enige tijd wordt, waar dat mogelijk is, rollend materieel uiterlijk in dezelfde staat gehouden en slechts technisch weer geheel in nieuwstaat gebracht.

Een uitzondering vormen waarschijnlijk de locomotieven die bij nutsbedrijven werden ingezet, zoals waterleidingbedrijven. De machinisten, vaak dus gemeenteambtenaren, hadden kennelijk de tijd en mogelijkheden om de locomotieven in goede staat te houden. De locomotieven in de NSS-collectie van de waterleidingbedrijven van Rotterdam, Leiden en Amsterdam waren bij binnenkomst in goed onderhouden staat en stonden keurig in de verf. De aard van de werkzaamheden maakte dat de locomotieven soms volledig deukvrij waren.

Huurlocomotieven werden steeds door andere bedrijven ingezet. Kwam een locomotief na een verhuurperiode terug bij het verhuurbedrijf dan werd deze nagezien en zo nodig weer opgekalefaterd. Bij het verhuurbedrijf Oving werden de locs soms zelfs voorzien van een nieuwe cabineopbouw als de oorspronkelijke kennelijk ontzet terug was gekomen. Er zijn genoeg verhalen bekend van locomotieven die omgevallen waren of 'doorgereden' op het 'stort'. De consequenties voor de bovenbouw laten zich dan raden. Bij reparaties was de oorspronkelijke toestand vaak minder van belang, het ging erom dat het weer werkte. Zo zijn bij een groot deel van het materieel ook de



originele fabrieksplaten verdwenen. Bij onderzoek blijkt vaak dat locomotieven diverse componenten bevatten van zusterlocomotieven of zelfs soms van andere types. Het aanbrengen van de naam van de eigenaar van de locomotief of van een wagenparknummer geschiedde meestal niet. Op huurlocomotieven werd de naam van het verhuurbedrijf meestal aangebracht, op materieel in eigendom van aannemers soms. De huurlocs van Spoorijzer en Oving waren duidelijk te herkennen door dat de naam van de firma groot was aangebracht. Het eigen materieel van de firma's Blok uit Rotterdam en Strijland uit Uithoorn was ook van namen voorzien. Bij rollend materieel zoals kipkarren was de naam van de fabrikant soms alleen af te lezen op de deksels van de aslagerpotten, die van de gebruiker soms op de zijkant van de kipbak zelf.

Materieel in tuinderijen was zeer simpel van opzet. Het werd korte periode gebruikt en buiten die periode had het een zwervend bestaan op de tuinderij, vaak gebruikt als speelobject voor de kinderen van de tuinder.

Materieel in de mijnen werd zeer intensief gebruikt. Het zeer zware materieel kon tegen een stootje en kreeg dit dan ook geregeld. Ondergronds had poetsen geen zin en het materieel werd toch niet door iemand anders gezien dan het personeel dat er mee werkte.

Het materieel dat gebruikt werd in het personenvervoer had een relatief beschermd bestaan. De spoorbanen waren in redelijke goede staat. Locomotieven werden gestald in locomotiefloodsen en er werd systematisch onderhoud verricht. De locomotieven droegen namen, waren rijkelijk voorzien van fraaie bronzen platen en waren een visitekaartje voor het bedrijf. Dit gold ook voor het getrokken materieel.

## **8.2 Toestand bij verwerving**

Binnen de Nederlandse Smalspoorweg Stichting heeft de uitdrukking 'rijdend weggezet' een speciale betekenis gekregen. Het grootste deel van de collectie rollend materieel is ooit 'rijdend weggezet' hetgeen dus wil zeggen dat het nog in bedrijfsvaardige conditie verkeerde toen het buiten dienst werd gesteld. Veelal werd materieel in een hoek van een fabriek buiten het spoor gezet zodat het niet meer in de weg stond. Van die plek werd het dan soms twintig of dertig jaar later door onze stichting weggehaald. Bij motorlocomotieven behoefde een dergelijke lange stilstand niet te betekenen dat het object daardoor onbruikbaar was geworden. Er zijn genoeg voorbeelden bekend van motorlocomotieven die na twintig jaar stilstand zonder al te veel moeite gestart konden worden en ook bleken te rijden. Toch blijken revisie en onderhoud dan altijd noodzakelijk. Een locomotief die wordt weggezet en lange tijd niet wordt gebruikt gaat in conditie achteruit, zowel mechanisch, qua schilderwerk en plaatwerk en, indien aanwezig, qua elektrische installatie. De in de machine aanwezige smeer- en brandstoffen zijn vaak door de tijd zodanig gedegeneerd dat ze vervangen moeten worden. Een groter probleem vormen oliekeerringen, pakkingen en lagers. De langdurige stilstand leidt bij deze elementen tot problemen. Deze openbaren zich dan nadat enige tijd met de locomotief gereden is. Vervanging van deze onderdelen betekent vaak dat de locomotief grotendeels gedemonteerd moet worden.

Bij de verworven stoomlocomotieven kon ook vaag gezegd worden dat er sinds de buitendienststelling structureel niets aan de locomotief veranderd was. Het is dan meer een kwestie van een sterke vervuiling en alom aanwezige corrosie. Bij een stoomlocomotief speelt een sterk veiligheidsaspect. Er is nooit een stoomlocomotief bij de stichting binnengekomen met een nog geldig keuringsbewijs van een daartoe bevoegde instantie zoals het Stoomwezen. Dergelijke keuringen hadden een geldigheid van maar twee jaar. Stond een locomotief langdurig buiten dienst dan werd het ketelboek ingenomen. Het dan weer in dienst stellen van een stoomlocomotief kan alleen na een volledige demontage van ketel en leidingen. Het vele lagerwerk in het onderstel

betekent dat ook daar een volledige demontage noodzakelijk is. Het is bekend van stoomlocomotieven dat zich scheuren kunnen voordoen in het hoofdframe. Dergelijke scheuren zijn alleen maar op te sporen door het frame volledig van alle verflagen te ontdoen en vervolgens te inspecteren.

Wil je dus een locomotief in de staat houden waarin zij het laatst heeft dienst gedaan, dan impliceert dit dus dat je er vervolgens niet meer mee kan rijden. Wil je haar toch rijvaardig maken, dan betekent dit sowieso een grootscheepse demontage en bij stoomlocomotieven zelf het aanzienlijk aantasten van het uiterlijk bij verwerving van het object.

Bij elk object moet je je dan ook de vraag stellen wil jij de locomotief rijvaardig maken of niet. Hier volgen enkele voorbeelden van keuzes die gemaakt zijn:

- A. In het geval van de stoomlocomotief GTW 13 'Silvalde' is de keuze gemaakt de locomotief niet rijvaardig te maken. De locomotief behoudt hiermee in hoge mate haar originele karakter. De restauratie beperkt zich hier tot het verwijderen van vervuiling uit de periode na buitendienststelling, poetsen en het plegen van kleine herstellingen om beschadigingen en manco's uit de periode na buitendienststelling te herstellen.
- B. In het geval van stoomlocomotief nr 6 'Ijsseloord' is besloten deze rijvaardig te restaureren. Dit betekende dus een totale revisie van ketel, leidingwerk, machinegedeelte en frame. Hoewel deze locomotief in 1969 als laatste stoomlocomotief bij een Nederlandse Steenfabriek buiten dienst is gesteld kon zij haar oorspronkelijkheid niet behouden. Na verwerving door de NSS heeft de locomotief gezworven langs vele locaties waarbij zij langere periodes buiten heeft moeten staan. Oorspronkelijk had de locomotief een onderstel voor een spoorwijdte van 600 mm. Door de NSS is dit al jaren geleden geruild met een onderstel voor 700 mm spoorwijdte. Met andere woorden de oorspronkelijkheid was bij deze locomotief totaal niet meer aanwezig. Bovendien geldt dat het gebruik van een voertuig na restauratie nieuwe slijtage met zich meebrengt. Een toestand is dus nooit permanent, maar continu aan verandering onderhevig.
- C. Een goed voorbeeld van een restauratie met vrijwel het behoud van de oorspronkelijkheid is motorlocomotief 38. Deze éencilinder Moes motorlocomotief is na verwerving door de stichting altijd binnen gestald geweest en verkeerde bij weder indienststelling bij de NSS dus nog bijna in de staat van buitendienststelling. Met het weer gangbaar maken van enkele essentiële onderdelen kon de locomotief weer in dienst gesteld worden. De locomotief heeft hiermee haar originaliteit behouden maar is zeer beperkt bruikbaar. Bij een intensief gebruik zal zeker moeten worden overgegaan tot een grote revisie hetgeen onmiskenbaar zal leiden tot verlies aan originaliteit.

### **8.3 Restauratiebeleid**

Bij elk restauratieproject van rollend materieel zal de NSS zich de vraag stellen:

- is het de bedoeling dat het object rijvaardig moet worden ?
- indien het rijvaardig moet worden; is het dan alleen voor incidentele demonstraties of voor structurele inzet in de treindienst ?

Indien gekozen wordt voor structurele inzet zal de vraag moeten zijn of het object wordt gerestaureerd naar afleverttoestand of naar de toestand die zo veel mogelijk de toestand weergeeft zoals het object het laatst in normale dienst werd gebruikt.

Resumerend kennen we de volgende restauratievormen:

1. restauratie uitsluitend voor expositie:

Het object wordt daarbij teruggebracht naar de staat waarin het verkeerde in een bepaalde periode uit het werkzame leven of in de staat waarin het verkeerde bij buitendienststelling. Het object zal er "gebruikt" uit blijven zien. Roestvorming wordt gestaakt, eventueel materiaal vervangen. Vervuiling later datum zoals overmatig stof wordt verwijderd. Sporen van de bedrijfsperiode blijven behouden zoals slijtageplekken en verbouwingen die hebben plaatsgevonden.

2. restauratie voor beperkte inzet

Het object wordt technisch nagekeken waarbij zo min mogelijk gedemonteerd wordt. Het plaatwerk blijft in de toestand waarin het verkeert vóór restauratie. Er worden zo min mogelijk veranderingen aan het schilderwerk aangebracht. Sporen van gebruik en slijtage blijven aanwezig tenzij deze het onmogelijk maken dat de machine weer rijvaardig wordt. Ontbrekende delen uitsluitend vervangen door delen die qua ouderdom passen bij het object.

3. restauratie voor inzet met zo veel mogelijk behoud originaliteit

Het object wordt technisch geheel in goede staat gebracht. Alle onderdelen die voor een storingsvrije inzet noodzakelijk zijn worden gedemonteerd, gereviseerd en zo nodig vervangen. Plaatwerk wordt niet vervangen maar zo veel mogelijk behouden. Schilderwerk wordt zo min mogelijk uitgevoerd tenzij de machine anders een verwaarloosde indruk maakt. Geringe roestvorming, deuken, verweerde lak blijven dus zo veel mogelijk behouden.

4. restauratie naar afleverttoestand

Het object wordt volledig uiteengenomen en waar nodig gereviseerd. Plaatwerk wordt waar nodig uitgedeukt of vervangen. Het gehele object wordt tot op het kale staal schoongemaakt waarna weer de diverse verflagen worden opgebracht. Leidingwerk wordt zo nodig vervangen.

**Algemene uitgangspunten bij de restauraties volgens 3 en 4.**

Bij elke vorm van restauratie gelden een aantal basisuitgangspunten zoals:

- daar waar vroeger klinkverbindingen zijn toegepast worden deze mogelijk weer aangebracht, indien de constructie dit niet meer mogelijk maakt wordt een verbinding toegepast die optisch gelijkwaardig is,
- toepassing van de juiste metalen. Delen die vroeger in brons of koper waren uitgevoerd worden dit nu weer, wat vroeger staal was wordt ook nu weer staal.
- Onderdelen worden vervangen door gelijkwaardige of desnoods optisch gelijkwaardige
- Zo mogelijk de verflagen weer aanbrengen zoals vroeger, dus in dezelfde opbouw en met de kwast en niet met verfröller of verfspuit
- Bij verflagen worden de oorspronkelijke kleuren gehanteerd zoals uit het origineel blijkt, wel worden verfproducten gebruikt die nu toegestaan zijn, dus geen lood- of zinkhoudende verf meer
- Bij pakkingmateriaal wordt uitgegaan van materiaal dat het originele zo veel mogelijk benadert, maar waarin geen asbest meer is verwerkt
- Er worden geen extra accessoires geplaatst die vroeger ten tijde van de normale bedrijfsperiode ook niet beschikbaar waren, dus bijvoorbeeld geen moderne lampen of andere apparatuur (uitzondering voor machines die intensief in de treindienst nodig zijn en waar deze attributen uit veiligheidsoverwegingen onmisbaar zijn). Wel zullen de stoomlocomotieven en rijtuigen die in de treindienst worden gebruikt van een luchttrem voorzien

- 'Kannibalisme' (gebruik van onderdelen van andere locs) wordt zo veel mogelijk vermeden, maar indien niet te vermijden wordt dit goed gedocumenteerd en op een later moment weer terug gedraaid.

#### **8.4 Keuze voor restauratievorm**

Alvorens wordt besloten tot expositie of restauratie van een rollend object zal een beslissing genomen worden naar welke van de vier voornoemde toestanden het object zal worden gerestaureerd. Getracht wordt een zo evenwichtig mogelijk beeld te tonen over de vier voornoemde categorieën. Het besluit over een restauratie wordt genomen door het bestuur van de NSS. Vervolgens zal een restauratieplan worden gemaakt. Alvorens met de restauratie wordt begonnen wordt het object zo goed mogelijk gedocumenteerd. Dat wil zeggen de toestand van het object vastleggen op foto, maten nemen, kleuren bepalen etc. Ook wordt zo veel mogelijk documentatie over het object verzameld, het liefst met daarbij gegevens hoe het object werd afgeleverd en dienst heeft gedaan.

Bij de keuze hoe een object wordt gerestaureerd wordt ook gekeken naar soortgelijke exemplaren die zich nog in de collecties van andere organisaties bevinden.

In bijlage 1 is weergegeven in welke staat de locomotieven zijn gerestaureerd, of gerestaureerd zullen worden.

#### **8.5 Beheer en behoud van overige objecten.**

De overige delen van de collectie, zoals foto's, dia's modellen, boeken etc zullen onder de voor die betreffende objecten gunstigst mogelijke omstandigheden worden opgeslagen. Gezien de beperkt aanwezige kennis hierover binnen de organisatie zal hierover veelvuldig contact worden onderhouden met ervaren museumdeskundigen. Per categorie objecten zal worden vastgelegd hoe deze het beste kunnen worden bewaard. Dit zal leiden tot de aanpassing van ruimtes en zo nodig de aanschaf van materialen. Hierover zijn in de laatste jaren veel contacten geweest met het Nederlands Fotomuseum in Rotterdam en de afdeling Bijzondere Collecties van de Leidse Universiteit (vroeger Prentenkabinet) . De fotocollectie zal geheel gearchiveerd worden met hulp van zuurvrije materialen. De al genoemde collectie fotoalbums van de Sinkep Tin Maatschappij zijn in overleg met beide instanties direct na binnenkomst ondergebracht in speciale dozen van gebufferd/zuurvrij karton.

Expositie van voornoemde objecten zal alleen plaatsvinden indien door expositie de toestand van het object niet verandert door bijvoorbeeld, stof, temperatuur, ozoninwerking etc. Indien nodig zullen kopieën van de originelen voor expositie gebruikt worden.

## 9 Verzamelbeleid c.q. afstootbeleid

Onderstaand zal per categorie worden aangegeven welk beleid de stichting voert.

### 9.1 Verzamelbeleid rollend materieel

#### Stoomlocomotieven

De NSS wil haar rol in deze behouden en versterken. In Nederland bevinden zich nog twee smalspoor stoomlocs bij particulieren. Van deze stoom locomotieven bevinden zich exemplaren van hetzelfde type in de collectie van de NSS. NSS wil deze locomotieven alleen in de collectie opnemen als anders verval of verkoop naar het buitenland dreigt en met de verwerving geen grote kosten gemoeid zijn.

Van de Geldersche Tramwegen en haar voorgangers zijn drie tramlocomotieven bewaard gebleven. Twee daarvan bevinden zich al in de NSS-collectie. Een derde locomotief bevindt zich in buitenland. De NSS zal trachten ook de derde locomotief in haar bezit te krijgen om in combinatie met het getrokken materieel een zo compleet mogelijk beeld te kunnen geven van dit typische Nederlandse smalspoorbedrijf. Het is niet uitgesloten dat in het buitenland nog enkele locomotieven van dit bedrijf bewaard zijn. De NSS zal de komende jaren hiernaar onderzoek verrichten en zo mogelijk trachten deze locomotieven in haar collectie op te nemen.

Er zijn twee Nederlandse fabrieken die smalspoor stoomlocomotieven hebben gebouwd waarvan de NSS het belangrijk acht deze in haar collectie te kunnen tonen. Het betreft hier Du Croo & Brauns en Breda. Locomotieven van deze fabrieken staan in Indonesië buiten dienst. Eén Du Croo & Brauns smalspoorloc bevindt zich in Nepal. Onder auspiciën van de NSS is de Stichting Backer/Du Croo opgericht die tracht enkele exemplaren naar Nederland te halen. Sinds december 2016 heeft de NSS toestemming van de Indonesische minister van BUMN (Staatsondernemingen) permissie er twee in langdurige bruikleen te krijgen. De effectuering van deze bruikleen neemt veel tijd in beslag, maar zal hopelijk niet lang meer duren.

Ten einde een goed beeld te kunnen geven van de ontwikkeling van de smalspoor stoomlocomotief zijn er twee locomotieven die beeldbepalend zijn. Het betreft de kleine locomotieven van Décauville die hebben gezorgd voor een doorbraak rond de wisseling van de 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw en de vierassige Brigadelocomotieven die in grote getale in de Eerste Wereldoorlog zijn gebruikt en nadien door heel Europa in de industrie zijn ingezet. Beide locomotieven hebben ook op bescheiden schaal in Nederland dienstgedaan. In 2014 is een Brigadeloc aan de collectie toegevoegd. Indien zich ooit een kans voordoet een kleine Décauville locomotief te verwerven onder aantrekkelijke condities, zal deze worden aangegrepen.

#### Elektrische locomotieven

In Nederland zijn vanaf 1890 elektrische locomotieven op smalspoor gebruikt geweest. De eerste was zelfs van Nederlandse makelij (Van Rietschoten & Houwens) en werd gebruikt door aannemer Groot bij werken aan de Stelling van Amsterdam. Later volgden elektrische locomotieven in de keramische industrie en bij een suikerfabriek nabij Breda. Groot was de inzet van elektrische locomotieven bij de papierfabrieken van Van Gelder & Co op hun vestigingen in Velsen en Renkum. In 2018 kon een uiterlijk vrijwel identieke elektrische locomotief in langdurige bruikleen worden verkregen van de Berliner Parkeisenbahn. Tevens bezit de organisatie een acculocomotief van Nederlands ontwerp die gebouwd is bij ODS (vroeger Oving Spoor). Met een spoorwijdte van 1000 mm vormt deze locomotief de uitzondering op de regel materieel met een spoorwijdte niet groter dan 900 mm te willen verzamelen. Een acculocomotief met een mijnbouwkundige achtergrond tbv de nog te bouwen mijngang zal indien beschikbaar zeker voor de collectie worden verworven.

### **Materieel van de Geldersche Tramwegen**

De NSS heeft de grootste collectie materieel van dit bedrijf. Behalve de al eerder genoemde stoomlocomotieven van dit bedrijf en haar rechtsvoorgangers zijn nog enkele goederenwagens bewaard gebleven en een personenrijtuig (thans bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik). Indien zich mogelijkheden voordoen dit materieel, of thans nog onbekend materieel, te verwerven zal de NSS dit doen.

### **Industrieel smalspoormaterieel**

In dit segment streeft de NSS naar een zo breed mogelijk beeld. Geconstateerd mag worden dat de NSS-verzameling dit beeld nu al bijna compleet geeft. Deze breedte manifesteert zich in twee opzichten. De collectie heeft bijna uit alle industriële toepassingen zowel trekkende als getrokken voertuigen in haar collectie. Bovendien heeft de NSS in haar collectie van vrijwel alle fabrikanten een representatieve collectie van het materieel dat ze op de Nederlandse markt hebben geleverd.

Van de navolgende fabrikanten zou de NSS graag ter completering nog een object in de collectie opnemen.

- van Diema een van de kleinste types zoals de DL 6 of DL 8;
- van Ruston & Hornsby een van de oudere types;
- van Schöma een locomotief zoals deze de laatste jaren bij diverse Nederlandse tunnelbouwprojecten is ingezet;
- van Deutz een locomotief uit de vroegste serie;
- een acculocomotief uit de mijnbouw van Bartz of AEG

### **9.2. Uitlenen van materieel**

De NSS is in principe bereid om materieel uit de eigen collectie uit te lenen voor tijdelijke exposities mits het materieel onder goede condities in een afgeschermd omgeving met voldoende veiligheidsmaatregelen wordt ten toon gesteld

De NSS is incidenteel bereid materieel uit haar collectie op bruikleenbasis onder te brengen bij een collega smalspoor museumorganisatie. Een voorbeeld daarvan is het wellicht onderbrengen van enkele motorlocomotieven met een spoorwijdte van 900 mm aan de het Industrieel Smalspoor Museum. Het in bruikleen geven zal door het bestuur worden besloten waarbij telkens een goede afweging van alle belangen plaats vindt.

### **9.3. Afstootbeleid rollend materieel**

Zie separaat document

### **9.4 Overig materiaal**

#### **Fotocollectie**

In de fotocollectie zijn relatief veel foto's van het historisch gebruik van smalspoormaterieel in de aannemerij. Van enkele andere toepassingsgebieden zijn weinig of geen foto's zoals tuinbouw, mijnbouw, turfwinning etc. Deze foto's zijn beschikbaar bij particulieren of in andere archieven. De komende jaren zal getracht worden deze hiaten te vullen. Het is daarbij geenszins de bedoeling om maar zo veel mogelijk te verzamelen, maar om met 30 a 40 foto's per bedrijfstak het vroeger gebruik goed vastgelegd te hebben.

### **Videocollectie**

Aanwezig materiaal op bijvoorbeeld 8 mm zal op video overgezet worden. Daarnaast zal getracht worden meer bewegende beelden te verzamelen.

### **Diacollectie**

In de huidige collectie ligt geheel de nadruk op de zestiger en zeventiger jaren. Gezien de beperkte levensduur van dia's zullen deze digitaal of door het afdrukken op fotomateriaal voor langere periode vastgelegd worden. Een uitbreiding van de diacollectie lijkt niet zinvol. Indien van andere eigenaren waardevolle dia's kunnen worden overgenomen zullen deze eveneens omgezet worden in een andere vorm van beelddragend materiaal en zo lang mogelijk als origineel bewaard worden.

### **Documentatiecollectie**

Gestreefd wordt om hiaten in de collectie van catalogi, gebruiksvorschriften en onderdelenlijsten te vullen. Nadat een volledige inventarisatie gereed is, zal deze overlegd worden aan andere collectiehouders in binnen- en buitenland. Van onze kant is de bereidheid kopieën van de bij ons aanwezige stukken te maken en wij verwachten dat deze bereidheid ook bij andere eigenaren aanwezig is zodat wij naar een redelijke volledig archief kunnen streven.

### **Onderdelen en attributen**

De huidige collectie is vaak bij toeval verkregen. Aangezien er ook geen totaalbeeld is van alle onderdelen en attributen die bij smalspoor horen zal van geval tot geval gezien worden wat verzameld kan worden. Zodra uit onderzoek blijkt dat een bepaald attribuut onlosmakelijk aan het gebruik van smalspoor is verbonden kan getracht worden dit te verwerven. Ook in buitenlandse collecties blijken relatief van dergelijke objecten aanwezig.

### **Modellen**

Speciale aandacht hebben de smalspoormodellen zoals deze door de fabrikanten van modelspoor materieel zijn en worden gebouwd. Voor de beeldbepaling, door middel van maquettes, van het oorspronkelijke gebruik van het smalspoor zijn ze interessant. Gestreefd wordt dan ook naar uitbreiding van deze collectie.

## 10 Verantwoording

Dit collectieplan is geschreven door Pieter van der Ham en Roel Koolen, respectievelijk voorzitter en bestuurslid van de Nederlandse Smalspoor Stichting en de Stichting Nationaal Smalspoor. Het is daarna door het bestuur van de beide stichtingen geaccordeerd.

Bij de samenstelling is dankbaar gebruik gemaakt van de adviezen van Mart van der Sterre, Judith Tegelaers en Max Popma.

Van de volgende specifieke literatuur is gebruik gemaakt:

- Handreiking voor het schrijven van een collectieplan, Stichting LCM, ICN, november 1998
- Reglement Museumregistratie, Stichting het Nederlands Museumregister, mei 1999
- Standards in the Museum, Care of Larger & Working Objects, Museum & Galleries Commission, England 1994

Daarnaast is gebruik gemaakt van diverse boeken over smalspoor en haar geschiedenis uit de eigen bibliotheken van de auteurs.

Gerard de Graaf, Pieter van der Ham, Roel Koolen  
Amersfoort/Wassenaar/Schiedam, 6 december 2018



## **Bijlage 1    Restauratievormen**

### **1 restauratie uitsluitend voor expositie**

Het object wordt daarbij teruggebracht naar de staat waarin het verkeerde in een bepaalde periode uit het werkzame leven of in de staat waarin het verkeerde bij buitendienststelling. Het object zal er “gebruikt” uit blijven zien. Roest door stilstand wordt verwijderd, eventueel materiaal vervangen. Vervuiling van naden zoals overmatig stof wordt verwijderd. Sporen van de bedrijfsperiode blijven behouden zoals slijtageplekken en verbouwingen die hebben plaatsgevonden.

### **2 restauratie voor beperkte inzet**

Het object wordt technisch nagekeken waarbij zo min mogelijk gedemonteerd wordt. Het plaatwerk blijft in de toestand waarin het verkeert vóór restauratie. Er worden zo min mogelijk veranderingen aan het schilderwerk aangebracht. Sporen van gebruik en slijtage blijven aanwezig tenzij deze het onmogelijk maken dat de machine weer rijvaardig wordt. Ontbrekende delen uitsluitend vervangen door delen die qua ouderdom passen bij het object.

### **3 restauratie voor inzet met zo veel mogelijk behoud originaliteit**

Het object wordt technisch geheel in goede staat gebracht. Alle onderdelen die voor een storingsvrije inzet noodzakelijk zijn worden gedemonteerd, gereviseerd en zo nodig vervangen. Plaatwerk wordt niet vervangen maar zo veel mogelijk behouden. Schilderwerk wordt zo min mogelijk uitgevoerd tenzij de machine anders een verwaarloosde indruk maakt. Geringe roestvorming, deuken, verweerde lak blijven dus zo veel mogelijk behouden.

### **4 restauratie naar afleverttoestand**

Het object wordt volledig uiteengenomen en waar nodig gereviseerd. Plaatwerk wordt waar nodig uitgedeukt of vervangen. Het gehele object wordt tot op het kale staal schoongemaakt waarna weer de diverse verflagen worden opgebracht. Leidingwerk wordt zo nodig vervangen.

## Bijlage 2 Restauratieplan stoomlocomotieven

Nr.	Fabrikant	Type	Fnr.	Bj.	Verm.	Spw.	Afkomstig van (pk)	Status	Restauratie vorm
1	O & K	Bt	11684	1928	30	700	Aannemersbedrijf P.C. Zanen	A	4 (verricht)
2	Maffei	Bt	4096	1921	55	700	Steenfabriek Terwindt	C	3
3	Hohenzollern	Bt	4390	1924	55	900	Aannemersbedrijf Dirk Verstoep	C	1
4	O & K	Bt	12974	1937	50	700	Steenfabriek De Roodvoet	C	4 (verricht)
5	O & K	Bt	10145	1922	20	700	Aannemersbedrijf Groot	A	4 (verricht)
6	O & K	Bt	11735	1928	50	700	Steenfabriek IJsseloord	B	2 (verricht)
7	O & K	Ct	8293	1916	70	700	Lambert-Frères (F)	-	3
8	Henschel	Bt	21147	1928	50	700	Steenfabriek De Lunenburgerwaard	A	4 (verricht)
9	Linke Hofmann	Bt	2174	1920	160	900	Aannemersbedrijf Zanen- Verstoep	C	1
10	Maffei	Bt	2933	1910	150	900	Ponts, Tunnels et Terras (B)	-	1
11	O & K	Bt	11591	1928	40	700	Aannemersbedrijf Broekhoven	C	4
12	Hanomag	Bt	1304	1875	80	830	Georgsmarienhütte (D)	-	3
13	Backer&Rueb	Bt	182	1900	40	750	Geldersche Tramwegen	A	1
607	Henschel	Bt	6848	1904	80	750	Tramweg Maatschappij Zutphen- Emmerik	A	1
16	CDK	Bt	1904	1940	70	700	Lambert-Frères (F)	-	3
50	O & K	Bt	12788	1936	160	900	Aannemersbedrijf Broekhoven	A	2
61	O & K	Bt	12437	1933	50	700	Spoorijzer Huurloc	B	1
63	O & K	Bt	4126	1910	140	900	Aannemersbedrijf Broekhoven	A	1
1990	BMAG	Dt		1918	70	600	Deutsche Heeresfeldbahn	-	4

### Bijlage 3 Restauratieplan motor- en elektrische locomotieven

Nr.	Fabrikant	Type	Fnr.	Bj.	Verm. (pk)	Spw. Afkomstig van	Status	Restauratie vorr
1	Schöma	CHL20G	3280	1972	22,5	700 Papierfabriek Van Gelder Nr.2	C	4 (verricht)
2	O & K	MD 1	10730	1940	12	700 Waterleiding Amsterdam	B	3
3	Whitcomb	5DM19B	40323	1945	39	700 Veenmuseum/Amsterdamse Aann.Mij.	B3	1
4	R & H	48 DL	373374	1954	48	700 Sloperij Verboom	C	3 (verricht)
5	Diema	DS 30	1878	1956	37,5	700 Sloperij Verboom	C	2
6	O & K	MD 2			22	700 Waterleiding Rotterdam (600) Nr.121	C	2 (verricht)
7	O & K	MD 2			12	700 Waterleiding Rotterdam (600) Nr.122	C	2
8	D & B	(P4)	360	1950	34	700 Waterleiding Rotterdam (600) Nr.123	C	2
9	O & K	RL 4			32	700 Waterleiding Rotterdam (600) Nr.124	C	3 (verricht)
10	Diema	DS 12	1634	1953	15	700 Rijkswaterstaat Groningen	B	2
11	Rijkswaterstaat	(19M)				700 Rijkswaterstaat Groningen	C	1
12	Deutz	OME 117	25706	1939	13	700 Aannemersbedrijf Strijland	C	3
14	Kromhout/D & B	2LS	9787/326	1939	26	700 Aannemersbedrijf Strijland	B	2
15	Kromhout/D & B	2LS	9786/327	1939	26	700 Aannemersbedrijf Strijland	C	4 (verricht)
16	Spoorijzer	RT 8			8	700 Hollandsch-Duitsche Steenfabriek	C	2
17	Jung	EL 105	11015	1950	12	900 Schokindustrie Zwijndrecht Nr.8	C	2
18	Jung	EL 105	12392	1957	12	900 Schokindustrie Zwijndrecht Nr.10	C	2
19	Jung	MS 131	4517	1929	10	700 Dakpannenfabriek Nieuw Werklust	A	2 (verricht)
20	Jung	EL 110	11365	1951	12	700 Dakpannenfabriek Nieuw Werklust	B	2
21	R & H	20 DL	244569	1947	20	700 Steenfabriek Ariëns Meijnerswijk	A	2
22	R & H	48 DL	256300	1948	48	700 Steenfabriek Ariëns Meijnerswijk	C	2
23	Diema	DS 40	1717	1954	50	700 Steenfabriek Ariëns Meijnerswijk	C	3 (verricht)
24	Diema	DS 60/1	2794	1965	60	700 Steenfabriek Ariëns Meijnerswijk	C	3 (verricht)
25	O & K	MB 3S	26541	1966	60	700 Steenfabriek Ariëns (600) Meijnerswijk	A	4
26	Spoorijzer	RT 8	221	1962	8	700 Betonfabriek De Ringvaart	C	2 (verricht)
27	Spoorijzer	RT 11	248	1963	11	700 Betonfabriek De Ringvaart	C	2
28	Deutz	OMZ 117	21019	1938	13	700 Betonfabriek De Ringvaart	B	3 (verricht)
29	Jung	MSZ 130	4658	1929	20	700 Oving Spoor	A	2 (verricht)
30	Jung	EL 110	11869	1955	11	700 Oving Spoor	C	2

31	Jung	ZL 114	11538	1951	24	700 Oving Spoor	C	2
32	Jung	ZL 114	8901	1939	24	700 Oving Spoor	C	2
33	Spoorijzer	RT 8	106	1952	8	700 Oving Spoor	C	2
34	O & K	MD 1	-	-	12	700 Oving Spoor	C	1
35	Whitcomb	5DM19B	40311	1945	39	700 Oving Spoor	B	2 (verricht)
36	Whitcomb	5DM19B	40326	1945	39	700 Oving Spoor	C	2 (verricht)
37	Demag	ML 15	2922	1941	15	700 Bitupaal	B2	2 (verricht)
38	Moës	1AL			12	700 Berkhof Bronbemaling	-	2 (verricht)
39	Diema	DS 40/2	3006	1968	44	700 Steenfabriek Timmermans	C	3 (verricht)
40	R & H	48 DL	256302	1948	48	700 Hollandsch-Duitsche Steenfabriek Nr.1	C	2
41	R & H	48 DL	300536	1950	48	700 Hollandsch-Duitsche Steenfabriek Nr.2	C	2
42	Deutz	OMZ 122	26768	1939	47	700 Steenfabriek Copera I	-	4
43	Spoorijzer	RT 8	107	1952	8	700 Oving Spoor	A	2
45	O & K	RL 1 A	4600	1930	10	700 Aannemersbedrijf Geerdink Rotterdam	C	3 (verricht)
46	Spoorijzer	RT 11	232	1962	11	700 Leidsche Duinwater Maatschappij	C	2
47	R & H	20 DL	260705	1948	20	700 Leidsche Duinwater Maatschappij	C	2
48	R & H	LAT	-	-	20	700 Transportbedrijf Coppens	C	1
49	Diema	DS 20	1831	1955	28	700 Steenfabriek Terra te Son (?)	C	1
50	Demag	ML 15	2986	1942	15	700 Bitupaal	C	2 (verricht)
52	Spoorijzer	Rt 8	146	1953	8	700 Witlofkwekerij Both	C	2
53	Spoorijzer	Rt 11	-	-	11	700 Witlofkwekerij Both	C	2
54	Diema	DS 14	2354	1965	16	700 Steenfabriek Terra/Steenf Hendrixx	C	2
55	Diema	DS 14			15	700 Steenfabriek Terra/Steenf Hendrixx	C	2
56	Diema	DS 30	2279	1959	42	700 Steenfabriek Terra/Steenf Bahrsche Pol	C	2
57	R & H	20 DL	320559	1951	32,5	600 Dakpannenfabriek Van Oordt	C	3
58	R & H	20 DL	354014	1953	33	700 Dakpannenfabriek Van Oordt	B	2
59	Hatlapa	Junior	4281	1950	6	700 Tuinderij in Nieuw-Vennep	-	2 (verricht)
60	Jung	EL 105	5765 of 67	1933	12	700 Oving Spoor	C	2
61	Jung	EL 110	11658	1954	12	700 Oving Spoor	B	2
62	Jung	ZL 114	10985	1948	24	700 Oving Spoor	C	2
63	Simplex	20/28 HP	20535	1954	28	700 Purit Maatschappij S2	C	2
64	Simplex	40 HP	22227	1965	40	700 Purit Maatschappij S5	C	2
65	ODS (acculoc)	GTRY	OSE32026 9	1969		1000 Machinefabriek Bailey	B	1
66	Jung	ZL 114	11537	1953	24	700 Oving Spoor	C	2
67	Jung	ZL 114	11528	1953	24	700 Oving Spoor	C	2
68	Diema	DS 22	1703	1954	28	700 Steenfabriek Staartjeswaard	C	2
69	R & H	LBT	375697	1954	31,5	700 Heibedrijf Vrolijk	-	2 (verricht)
70	Diema	DS 40	1765	1955	45	700 Steenfabriek De Roodvoet	C	1

<b>71</b>	R & H	20 DL	256824	1948	20	600 Transportbedrijf Van Lierop Wateringen	-	2
<b>72</b>	Schöma	CHL20G	3848	1973	26	900 Key & Kramer Maassluis	C	1
<b>73</b>	Gmeinder	-	-	-	12	600 (tuincentrum bij) Poeldijk	-	2
<b>74</b>	Spoorijzer	Rt 11	001	1966		700 NBM Funderingstechniek Gorinchem	C	2 (verricht)
<b>75</b>	Diema	DFL 60	4119	1978		700 Steenfabriek De Vlijt Winterswijk	-	2
<b>76</b>	Deutz	A4L514 F	56985	1958	55	700 Steenfabriek Kijwaard (750) Pannerden	-	4 (verricht)
<b>77</b>	Schöma	CHL14G	2804	1964	14	900 Schokindustrie Zwijndrecht #13	-	1
<b>78</b>	Schöma	CHL14G	3144	1968	15	900 Schokindustrie Zwijndrecht #15	-	1
<b>79</b>	Diema	DS 30	2327	1960	44	700 Steenfabriek De Vlijt	-	2
<b>80</b>	BMAG		9374	1928		700 Kalksandsteenwerke Robert Guthmann Niederlehme (D) In bruikleen van de Berliner Parkeisenbahn		

## Bijlage 4 Restauratieplan rytuigen

Nr.	Fabrikant	Type	Bj.	Spw.	Status	Restauratie vorm
P41	O&K en Heidestein	vierassig open personenrytuig	1920	700	B	4 (verricht)
OSM1	Werkspoor 7474	vierassig stoomtram postbagagewagen	1899	700 (1067)	A	4 (verricht)
ZE GZ 609	Werkspoor	tweeassige stoomtram gesloten goederenwagen	1905	750	-	2
MW DL3	Pennock & Co	tweeassige stoomtram postbagagewagen	1902	1067	A	4
GTM AB 48	Allan	vierassig stoomtram personenrytuig	1910	750	B	2
GTM GA 41	O & K	tweeassige stoomtram bagagewagen	1913	750	B	4
DSM E3x	DSM	tweeassige stoomtram goederenwagen	1907	1067	-	4
GSTM GV 15	Werkspoor	tweeassige stoomtram postbagagewagen	18..	750	-	4 (onder handen)