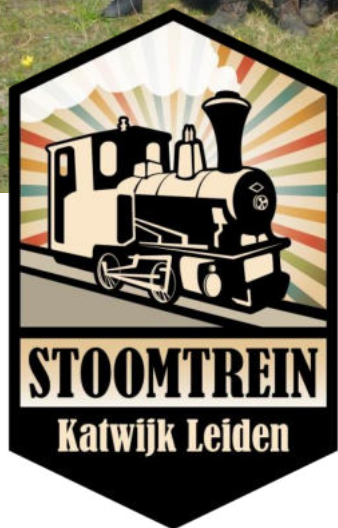




Collectieplan 2025-2030

Stoomtrein Katwijk Leiden

Valkenburg ZH
april 2025

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	De collectie ontstaat	4
3	Collectiebeschrijving	8
3.1	Opbouw van de collectie	8
3.2	Herkomst en eigendom	11
3.3	Collectieregistratie	11
4	Beheer en behoud	13
4.1	Bewaarlocaties en -omstandigheden	13
4.2	Restauratie van het rollend materieel	13
4.3	Beheer en behoud van overige objecten	14
4.4	Bedreigingen	15
5	Verzamel- en afstootbeleid	16
5.1	Verzamelbeleid rollend materieel	16
5.2	Uitlenen van materieel	16
5.3	Afstootbeleid	16

Foto omslag: Dankzij een subsidie van het Mondriaanfonds is stoomloc ZE 607 weer rijvaardig. De omvangrijke restauratie startte in 2019 en kwam eind 2024 gereed.

1 Inleiding

Wat in 1970 ooit bescheiden begon met toeristische treinritten door de Katwijkse duinen, is uitgegroeid tot een volwaardig museum met een representatieve collectie over een inmiddels in onbruik geraakte vorm van transport. De collectie smalspoormaterieel behoort met meer dan 350 locomotieven en wagens niet alleen tot de grootste ter wereld, maar is representatief voor de inzet van het smalspoor in de meest brede zin des woords: van het kleine plattelandstrammetje tot de lichte industriespoortjes en het materieel dat werd ingezet bij grote infrastructurele werken. En wat mooi is, het rijdt en werkt nog! In ons museum presenteren we dit materieel onder de naam *Stoomtrein Katwijk Leiden* in een authentieke omgeving, waardoor onze bezoekers het verleden beleven in het heden.

Achter Stoomtrein Katwijk Leiden gaan een tweetal stichtingen schuil. De Nederlandse Smalspoorweg Stichting (NSS), opgericht in 1970, is verantwoordelijk voor het behoud en beheer van de collectie. De Stichting Nationaal Smalspoor (SNS) is verantwoordelijk voor de exploitatie van het museum en de spoorlijn. Beide stichtingen hebben hun eigen bestuur, maar vergaderen daarnaast ook gezamenlijk. Ook bepalen zij samen het beleid voor de toekomst en leggen dat vast in Beleidsplannen die een periode van vijf jaar bestrijken.

Als eindverantwoordelijke voor de collectie stelt de NSS daarnaast een collectieplan op. Ook dat gebeurt in nauwe samenspraak met de SNS. Beide plannen dienen dan ook in samenhang gelezen te worden. In het Collectieplan worden vooral de fundamentele keuzes beschreven die we maken in de sfeer van verzamelen, beheren en behouden. Het Beleidsplan bevat de meerjarenaanpak met financiële onderbouwing.

Valkenburg, november 2024

Bestuur Nederlandse Smalspoorweg Stichting

2 De collectie ontstaat

Smalspoor, een vergeten vorm van transport

In ons museum staan de spoorwegen met een kleine spoorwijdte, *het smalspoor* centraal. Bij smalspoor waren de baan en het materieel licht uitgevoerd, waardoor het in aanleg, onderhoud en exploitatie veel goedkoper was dan *normaalspoor* (1435 mm). Smalspoor leende zich daardoor bij uitstek voor projecten waar een tijdelijke transportbehoefte bestond, zoals de aanleg van wegen, dijken en kanalen. Een baantje was snel gelegd en even snel weer opgebroken.

Eerste toepassingen

In de mijnen ziet men al rond 1400 het voordeel van het wiel. Eerst op houten rails, maar vanaf 1775 worden in Engelse en Duitse mijnen de eerste rails van gietijzer toegepast. Pas in 1820 volgt met de Domaniale Mijn in Kerkrade de eerste Nederlandse toepassing. Ook in de landbouw wordt smalspoor ingezet. Een naam die daar onlosmakelijk aan is verbonden, is die van de Franse landeigenaar Paul Decauville. Hij bedenkt een *draagbare spoorweg* en vervoert daarmee, veel sneller dan met paard en wagen, zijn suikerbietenoogst naar de fabriek. Die draagbare spoorweg bestaat uit korte stukken rails van 2 meter die eenvoudig aan elkaar bevestigd kunnen worden. De Franse krijgsmacht ziet onmiddellijk de mogelijkheden van Decauville's uitvinding. Transport is in die dagen nog een enorm probleem. In natte perioden zakken paard en wagen diep weg in de modder. Door een betere verdeling van het gewicht, gebeurt dat bij de spoorlijntjes niet. In de Eerste Wereldoorlog speelt het smalspoor dan ook een grote rol aan beide zijden van het front. Ook het Nederlandse leger experimenteert met smalspoor. Vanaf 1907 legt de Genie een groot netwerk aan op de Leusderhei met verbindingen naar het spoorwegstation in Huis ter Heide en het militaire vliegveld bij Soesterberg.

Smalspoor als eerste vorm van massatransport

Vanaf het midden van de negentiende eeuw begint Nederland te industrialiseren en groeit het gebruik van smalspoor. Er wordt geïnvesteerd in een goed stelsel van wegen en kanalen. Het grondverzet dat bij dergelijke infrastructurele werken nodig is, vindt plaats met tijdelijke smalspoorwegen. Ook de behoefte aan bakstenen groeit. Lang wordt klei op de vindplaats gevormd en in veldovens gebakken. In 1869 wordt bij Heeswijk langs de Hollandsche IJssel ringoven 'De Eersteling' in bedrijf gesteld. De ringoven gebruikt de warmte van de gebakken steen om de nog ongebakken steen voor te verwarmen, een reductie in de brandstofkosten van 70%. Omdat steenfabrieken zich nu op een vaste plaats bevinden, wordt smalspoor gebruikt om de klei vanuit de omringende groeves aan te voeren.

Ook voor het interlokale vervoer van personen en goederen wordt smalspoor toegepast. In heel Nederland worden tramwegen aangelegd. Zo kent Oost-Gelderland een lijnennet met een spoorwijdte van 750 mm. Het lichte smalspoor is niet alleen goedkoop in aanschaf en aanleg, maar kan bovendien vaak in de wegberm worden gelegd. Dat spaart dure grondaankopen uit die bij normaalspoorwegen wel nodig zijn. Feitelijk maakt elke bedrijfstak in deze periode gebruik van smalspoor. Bij papier- en machinefabrieken, bij waterleidingbedrijven, bij veenderijen en tuinderijen, in de bruinkoolgroeven en zelfs bij het vervoer van afval, overal zorgen de kleine locomotieven met hun trein van vaak speciaal ontworpen wagens voor prestaties van formaat.

Tractievormen

Aanvankelijk worden de wagens vooral geduwd of door paarden getrokken. Maar de transportcapaciteit stijgt enorm met de komst van locomotieven. Nu wordt het mogelijk om met een redelijke snelheid grote hoeveelheden lading over langere afstanden te vervoeren. De eerste stoomlocomotieven verschijnen rond 1880. Al rond 1900 volgen de eerste elektrische en motorlocomotieven. De stoomtractie bepaalt echter nog tientallen jaren het beeld. Vooral daar waar stevige prestaties worden gevraagd, hebben de sterkere stoomlocs meer te bieden dan de veel lichtere motorlocomotieven. Pas gedurende de jaren '30 van de vorige eeuw neemt de diesellocomotief langzaam maar zeker de plaats in van de stoomlocomotief. Voor de meeste interlokale tramlijnen is het doek dan al gevallen. De tram wordt vervangen door de bus. In het zware grondverzet houden de stoomlocs het langer vol. Nederlandse aannemers maken tot in de jaren '50 nog gebruik van stoomtractie. Maar veel grondverzet vindt ook dan al plaats met vrachtwagens. Alleen op steenfabrieken verdwijnt het smalspoor pas in de jaren '80. Ook de tuinbouw maakt nog lang gebruik van smalspoor.

Handel en productie

De Haarlemmer Hendrik Figee is waarschijnlijk de eerste importeur en fabrikant van smalspoormaterieel. Figee heeft in elk geval één elektrische locomotief gebouwd voor de Gasfabriek Keilehaven in Rotterdam. Een veel grotere producent is Machinefabriek Breda (v/h Backer & Rueb). Zij levert het merendeel van de zo kenmerkende vierkante locomotieven voor tramwegen. Grootste Nederlandse producent van industriële smalspoorlocomotieven is Du Croo & Brauns uit Amsterdam en Weesp. De onderneming begint in 1906 als handelmaatschappij. Later volgt eenvoudig constructiewerk van suikerrietlorries, kipwagens en motorlorries en in 1922 start men met de bouw van stoomlocomotieven. Die gaan vrijwel allemaal naar de Indische plantages. D&B bouwt ook motorlocomotieven.

Niet alle ondernemers hebben eigen materieel. Veel huren het. De belangrijkste verhuurbedrijven zijn Oving uit Rotterdam en Spoorijzer uit Delft. Oving begint in 1875 met de handel in gebruikt spoor. Later importeert en bouwt men allerlei smalspoormaterieel. Spoorijzer begint ook als handelsfirma, maar wordt al snel een grote leverancier van smalspoorwagens en diesellocomotieven. Ook in de mijnen wordt veel materieel van Nederlands fabricaat ingezet. Zo bouwt Machine- en Zuurstoffabriek W.A. Hoek uit Schiedam persluchtlocomotieven en Kromhout uit Amsterdam en Hovers Constructie uit Tilburg diesellocomotieven. Kolenwagens worden in hoofdzaak gemaakt door Spoorijzer en Hovers. Daarnaast zijn nog tientallen kleinere handelsfirma's en fabrikanten actief, met soms niet meer dan lokale betekenis.

Toch is veel materieel dat in Nederland is gebruikt, van Duitse makelij. In Duitsland wordt smalspoor in grote hoeveelheden gemaakt en komt, nieuw of gebruikt, vaak erg goedkoop naar Nederland. Het einde van de Eerste Wereldoorlog is zo'n moment. Zowel het Duitse leger als de fabrikanten moeten dan van hun voorraden af en verkopen die tegen dumprijzen. Ook in de crisisjaren (1929-1936) liggen de prijzen in Duitsland laag door de devaluatie van de Reichsmark. Bekende Duitse fabrieken zijn Hanomag, Henschel, Jung, Krauss, Linke Hofmann, Maffei en Orenstein & Koppel. Na de Tweede Wereldoorlog zijn er nog een groot aantal diesellocomotieven geleverd door het Engelse bedrijf Ruston & Hornsby.

Smalspoor nu

Inmiddels is de rol van het smalspoor uitgespeeld. Alleen bij de bouw van geboorde tunnels wordt het nog toegepast. Een voorbeeld is de aanleg van de Noord-Zuidlijn van de

Amsterdamse Metro. Met smalspoor worden de betonnen tunnelsegmenten, die de buitenwand van de tunnel vormen, vanaf het opslagterrein tot in het hart van de boormachine vervoerd.



De vaste samenstelling van de trein in de eerste jaren: stoomloc 1, het Bornia-rijtuig en de groene-bankenwagens, 1973.

Van toeristische spoorlijn naar museumstoomtrein

Wanneer iets, dat in het verleden zo gewoon was, dreigt te verdwijnen, zijn er altijd wel liefhebbers die met vereende krachten proberen de laatste exemplaren te redden. Zo ook op smalspoorgebied. In 1970 werd de Nederlandse Smalspoorweg Stichting (NSS) opgericht. Net op tijd om nog de laatste stoomlocomotieven in veiligheid te kunnen brengen.

Van meet af aan hebben we dit materieel in werkende conditie aan het publiek willen tonen. Immers, één locomotief onder stoom spreekt meer aan dan tien stilstaande. Gelukkig was dat mogelijk. In de duinen bij Katwijk lag het smalspoornet van de Leidsche Duinwater Maatschappij (LDM). Op dat net reden we vanaf 1973 onze publiekritten.

In die eerste jaren hebben we bij de verwerving van materieel nauwelijks selectiecriteria toegepast. Wat bruikbaar leek voor de treindienst in de Katwijkse duinen werd opgehaald. Wat bij nader inzien toch niet inzetbaar was of rijvaardig gemaakt kon worden, werd afgevoerd of gesloopt. Zo zijn we een paar unieke diesellocomotieven kwijtgeraakt en zijn ook twee vuurloze locomotieven van de Gist- en spiritusfabrieken uit Delft weer uit de collectie verdwenen. Jammer, met de kennis van vandaag zouden we het graag terugdraaien.

De verzameling groeide met de jaren en paste al snel niet meer in onze loods op het terrein van de LDM. Omdat bovendien ook de collectie foto's, boeken en oude gereedschappen zich uitbreidde, werd het idee geboren een smalspoormuseum in te richten. In dat museum zou het oude smalspoorbedrijf in al zijn facetten weer tot leven moeten komen. Die mogelijkheid kregen we op een terrein aan het Valkenburgse Meer. In augustus 1992 vond de verhuizing plaats. In de jaren daarna hebben we langs het Valkenburgse Meer een spoorlijn aangelegd, een grote goed geoutilleerde werkplaats gebouwd waar we ons

materieel onderhouden en restaureren en een groot Binnen- en Buitenmuseum gerealiseerd, waar we ons materieel in een authentieke omgeving kunnen presenteren.

Anno nu vormt onze collectie een afspiegeling van de terreinen waarop het smalspoor ooit actief was. Zo hebben we de complete stoomtram die in 1957 voor het laatst reed tussen Doesburg en Doetinchem en vijf zware locs die ooit werkzaam waren bij grote aannemersbedrijven. Onze stoomlocs met een spoorwijdte van 70 cm hebben een divers verleden. Vaak waren ze in eerste instantie van een verhuur- of aannemersbedrijf, maar uiteindelijk zijn ze vrijwel allemaal terecht gekomen in de baksteenindustrie, waar ook veel van onze diesels vandaan komen. De meeste in Nederland gebruikte locomotieven zijn van Duitse oorsprong, maar zijn representatief voor het smalspoormaterieel dat in Nederland in bedrijf is geweest. Slechts een tiental diesellocs is van Nederlands fabricaat. Daarentegen zijn de meeste wagens wel van Nederlandse origine. We hebben wagens van Spoorijzer, Oving, Du Croo & Brauns en van IVB. Bijzondere Nederlandse producten zijn de twee railauto's die gebouwd zijn door de Amsterdamse fabriek Simplex. Een ander topstuk is het door een plaatselijke timmerman gebouwde rijtuig dat ooit dienstdeed op het eigen spoornetwerk van het landgoed Bornia bij Driebergen. Op het buitenterrein staan enkele machines die vroeger veel in combinatie met smalspoor werden gebruikt, zoals een stoomheistelling, een dragline en een excavateur, waarmee de kipwagens werden beladen. Behalve locomotieven en wagens bevat onze collectie ook modellen, foto's, boeken en andere voorwerpen.

Ze is de grootste en breedste in Nederland, waarmee het predicaat *nationaal* op zijn plaats is. Ons museum kreeg om die reden dan ook de naam *Nationaal Smalspoormuseum*. Sinds 2004 heeft het Nationaal Smalspoormuseum een officiële erkenning als *geregistreerd museum*. De collectie rollend materieel is grotendeels opgenomen in het Nationaal Register voor Mobiel Erfgoed.

Eerdere collectieplannen

In 2001 schreven we ons eerste collectieplan, wat sindsdien regelmatig is geactualiseerd en uitgebreid. Wij richten ons nu op het verwerven van smalspoormaterieel met een spoorwijdte tot 900 mm dat in Nederland is gefabriceerd, of in Nederland heeft gereden. Of, indien het bijzondere buitenlandse voertuigen betreft, waarvan soortgenoten in Nederland zijn gefabriceerd of hebben gereden.

Uit een evaluatie van de achtereenvolgende collectieplannen blijkt dat we een groot deel van onze ambities hebben kunnen verwezenlijken. Een korte opsomming:

- Vrijwel alle objecten die op onze verlanglijst stonden, konden in de loop der jaren worden verworven; het laatst in 2023 in de vorm van in Nederland gebouwde stoomlocomotieven en suikerrietlorries uit Java; hiermee ook uitdrukking gevend aan aandacht voor ensemblewaarde.
- Een verdere professionalisering kon plaatsvinden door onder meer de benoeming van een conservator, professionalisering van de werkplaats en toekenning van subsidies voor restauraties door diverse culturele fondsen.
- In 2004 is de status van geregistreerd museum toegekend.
- De expositiemogelijkheden zijn sterk uitgebreid door de realisering van een Buitenmuseum en de herinrichting van ons Binnenmuseum in 2022, waardoor nu een veel groter deel van onze collectie aan het publiek kan worden getoond.
- De collectie is geïnventariseerd en toegankelijk gemaakt.
- Er is een *Calamiteitenplan* en een *Collectieontruimingsplan* voor de collectie gemaakt.

3 Collectiebeschrijving

3.1 Opbouw van de collectie

De collectie rollend materieel en documentatie met een historische waarde wordt beschouwen wij als onze kerncollectie. De overige delen van de collectie worden beschouwd als ondersteunend. Onder die laatste categorie vallen onder andere de door ons gebouwde rijtuigen en drukwerk en foto's van recente datum.

Rollend materieel

In de collectie bevinden zich **22 smalsporige stoomlocomotieven**, waarvan de oudste dateert uit 1900 en de jongste uit 1940. Onze collectie biedt een mooi overzicht van locomotieven naar fabrikanten, types en sectoren van inzet. Zo hebben we zowel een kleine 20 pk locomotief voor kleinschalige bouwprojecten alsook grote 160 pk locs voor grootschalig infrastructurele werken. In de collectie bevinden zich twee tramlocomotieven van het vierkante model, dat het beeld bepaalde bij de Nederlandse tramwegen. Ook maken sinds 2024 twee door Du Croo & Brauns in Weesp gebouwde stoomlocomotieven deel uit van de collectie. Ze deden ooit dienst bij suikerfabrieken in Nederlands-Indië. 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.

Zeven locomotieven uit de collectie hebben een A-status in het Register Railmonumenten, twee een B-status en vijf een C-status.



Stoomloc 6 is een van onze locomotieven met een A-status in het Register Railmonumenten. Foto: Roel Koolen.

In de collectie bevinden zich ruim **80 motor-, perslucht- en elektrische locomotieven**.

Gezamenlijk brengen ze de gehele ontwikkeling van de motorlocomotief in beeld, 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. De collectie geeft daarmee een goed beeld van de ontwikkeling in de constructie, de gebruikte aandrijvingen en de bediening. De meeste locomotieven hebben een status in het Register Railmonumenten of worden daarvoor nog aangeboden.

In de collectie bevinden zich **veertien personenrijtuigen, gesloten goederenwagens en postbagagewagens**. Zes hiervan zijn door de NSS gebouwd en hebben geen historische betekenis. Twee personenrijtuigen zijn van historische betekenis. De een is een typische representant voor het particulier vervoer op een landgoed, de ander is een kenmerkend exemplaar voor personenvervoer per stoomtram op het platteland. Tot slot zijn zes historische wagens opgenomen die vroeger dienstdeden als goederenwagens of postbagagewagens bij smalsporige trambedrijven. Alle historische wagens zijn geregistreerd in het Register Railmonumenten.

In de collectie bevinden zich ruim **150 tweeassige wagens** die gebruikt zijn in diverse takken van industrie en nijverheid.

Met deze collectie kunnen wij een compleet beeld bieden van het gebruik van smalspoor in bedrijfstakken als de aannemerij, de land- en tuinbouw, bij nutsbedrijven, in de turfwinning, bij groot grondverzet (aanleg van wegen, spoorwegen, kanalen en dijken), in de mijnbouw, bij de keramische industrie, in het personen- en goederenvervoer, bij de suikerindustrie op Java en van de inzet voor militaire doeleinden.

Beelddragers

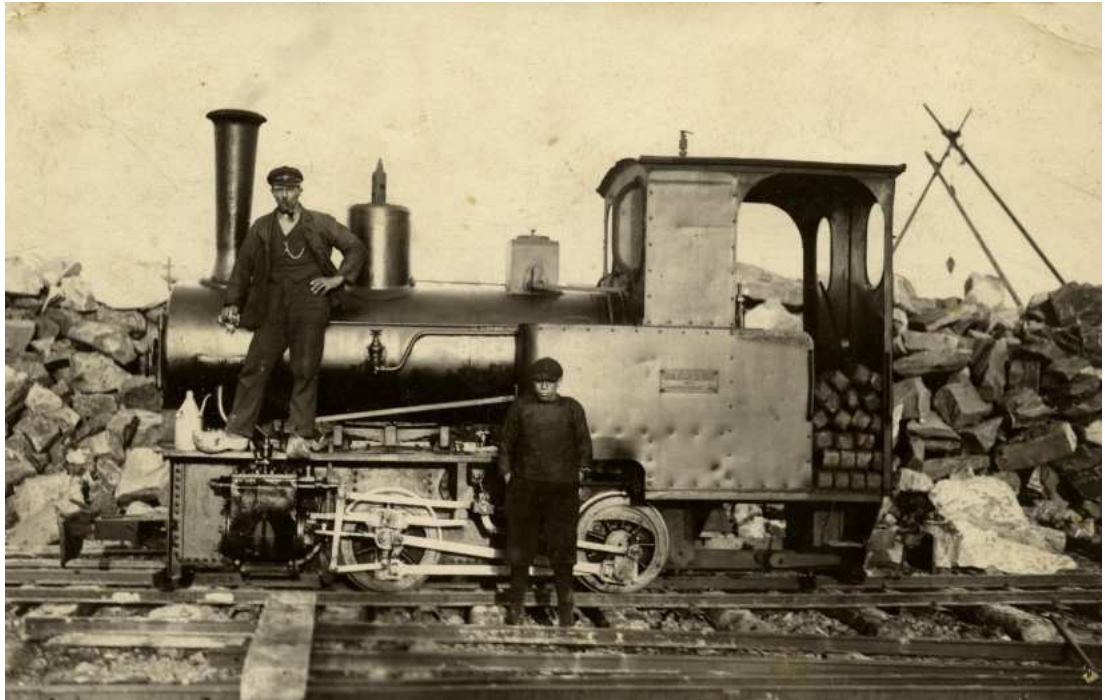
In de collectie bevinden zich circa 750 **dia's**. Deze hebben met name betrekking op smalspoor in de baksteenindustrie in de jaren zestig/zeventig en de eigen geschiedenis van de NSS in de periode 1969-1983.

In de collectie bevinden zich enkele duizenden **foto's**. Ze hebben betrekking op het gebruik van smalspoor in de aannemerij, keramische industrie, kwekerijen, veenderijen, mijnbouw etc. Er zijn honderden fabrieksfoto's van Nederlandse 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 het materieel in de periode dat het zich al in onze collectie bevond. De hoeveelheid foto's van smalspoortoepassingen in de vroegere koloniën was lange tijd beperkt. In 2015 werd deze collectie echter fors uitgebreid door de schenking van 17 fotoalbums met elk circa 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 onze collectie aanwezig zijn.

De collectie **films en video's** is beperkt. Enkele films hebben betrekking op de eigen geschiedenis van de NSS. Er zijn enkele oude bedrijfsfilms uit de baksteenindustrie, de mijnbouw en van de waterwinning bij de Leidsche Duinwater Maatschappij.

De collectie is sinds 2018 in een separate archiefruimte ondergebracht, die klimatologisch beter beheersbaar is dan de tot dan gebruikte kantoorruimte. Een archiefruimte waarin het klimaat werkelijk goed geregeld kan worden, is gepland in het nog te realiseren Binnenmuseum deel II.

De laatste jaren bleek meer en meer hoe belangrijk beeldmateriaal is voor onderzoek en publicaties. Per jaar krijgen we tussen de tien en twintig vragen uit externe bron. Reden om aan de verwerving en de conservering van ons beeldmateriaal meer aandacht te besteden.



In de collectie bevinden zich een groot aantal historische foto's die het gebruik van smalspoor in beeld brengen.

Bedrijfsdrukwerk

Van de meeste fabrikanten en/of handelaren van smalspoormaterieel hebben wij in onze collectie origineel bedrijfsdrukwerk, dat varieert van catalogi tot folders en informatiebladen. In die collectie bevinden zich haast vanzelfsprekend ook lacunes. Ze worden, indien beschikbaar, opgevuld met nadrukken van het originele drukwerk. Ook hebben we zo'n tweehonderd instructieboekjes van diverse typen locomotieven en motoren in de collectie. Het bedrijfsdrukwerk is grotendeels al gedigitaliseerd. Daar waar er een directe link gelegd kan worden met materieel uit de collectie dan krijgt het ook een plaats op de pagina's over de kerncollectie op de website.

Boeken en tijdschriften

De collectie omvat zo'n 1000 titels. Voor een deel betreft het hier oude boeken over spoorwegtechniek, stoomtechniek of mechanica. Enkele honderden boeken zijn recente publicaties over smalspoor in binnen- en buitenland. Deze zijn allemaal verschenen na 1970. De collectie boeken is in haar geheel beschreven. Nieuwe aanwinsten worden direct geregistreerd.

Het voor donateurs, medewerkers en relaties bestemde blad *Smalspoor*, dat we sinds 1985 uitgeven en vier keer per jaar verschijnt, heeft in 2015 een belangrijke transformatie ondergaan. Werd het blad daarvoor voornamelijk gevuld met nieuws over de eigen organisatie; vanaf dat moment was er ruime aandacht voor historische artikelen over de inzet van smalspoor in Nederland. Daarbij pogen wij zoveel mogelijk een link te leggen met materieel in de eigen collectie. Bij de research voor deze artikelen worden vaak geheel nieuwe zaken ontdekt die de historische kennis over het materieel in de collectie vergroten. Dergelijke artikelen zijn ook bedoeld als educatiemiddel voor onze eigen medewerkers.

Maquettes en modellen

De NSS beschikt over een aantal maquettes die de toepassing van smalspoor uitbeelden. Er zijn circa 400 smalspoormodellen aanwezig, voor een deel opgenomen in de maquettes.

Overige objecten

Omdat smalspoor vroeger vaak in combinatie met andere werktuigen werd gebruikt, is ook een drietal grote historische machines in de collectie opgenomen. Wij beschikken over een dragline, een emmerbaggermachine en een stoomheistelling.

Eigen archief NSS

Onze geschiedenis gaat terug tot 1969. Het eigen archief 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 als een belangrijk onderdeel van de collectie gezien.

3.2 Herkomst en eigendom

Van de collectie rollend materieel heeft circa 95% een industrieel verleden. De overige 5% is afkomstig van smalsporige trambedrijven. Vijf stoomlocomotieven zijn in het buitenland verworven en hebben geen Nederlands verleden. Van drie daarvan hebben identieke exemplaren in Nederland of de voormalige overzeese gebiedsdelen dienstgedaan. 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 dienstgedaan. Van de collectie is 90% eigendom van de NSS; 10% is op bruikleenbasis verkregen. Dit is in overeenkomsten vastgelegd. In alle gevallen zijn de bruiklenen langdurig.

Regelmatig worden objecten aangeboden, variërend van foto's en boeken tot zelfs complete locomotieven. Wanneer wij besluiten tot opname van een schenking in onze collectie, wordt een schenkingsformulier aangemaakt en opgeslagen in ons archief, zodat te allen tijde de herkomst duidelijk is.

Het museum beschikt over foto's en enkele locomotieven en lorries van koloniale herkomst. Voor de foto's geldt, zo is uit onderzoek gebleken, dat zij in het verleden in kopie zijn verworven uit andere museale collecties zoals die van het KIT in Amsterdam en het KITLV in Leiden. Ook zijn er fotoalbums met beelden van de tinwinning op Sinkep en rubberplantages van Goodyear op Sumatra. De foto's in deze albums zijn gemaakt door Nederlandse employees. De albums zijn naderhand door hun nazaten aan ons afgestaan. Met enige regelmaat worden koloniale foto's uit de collectie gepubliceerd in het donateursblad Smalspoor en daar beschreven. Indien nodig worden daar kritische kanttekeningen bij geplaatst.

In de collectie zijn twee stoomlocomotieven en enkele lorries aanwezig, die afkomstig zijn uit Indonesië. Deze zijn in bruikleen van de Indonesische overheid. Om de kennis over industrieel smalspoor in koloniale tijden voor Indonesische geïnteresseerden toegankelijk te maken worden regelmatig online presentaties gehouden voor onder meer de Komunitas sejarah perkeretapien Indonesia en universiteiten zoals die van Benkulu (Zuid-Sumatra). Sinds het een vast gegeven is dat Nederland koloniën heeft gehad, is het onze plicht de kennis waar het gaat om industrieel railvervoer in al haar aspecten te delen.

3.3 Collectieregistratie

Onze volledige collectie is opgenomen in een collectieregistratiesysteem conform de Museumnorm 2020. Wij gebruiken daarvoor momenteel *The Museum System* (TMS) van het bedrijf Collections Information Technology (Cit). In dit registratiesysteem zijn records aanwezig van alle rollend materieel, alsmede van de boeken, beelddragere, catalogi en modellen die behoren tot de kerncollectie.

Historisch Railvervoer Nederland (HRN), de koepelorganisatie en belangenbehartiger van alle Nederlandse museumlijnen heeft in 2024 na vergelijkend onderzoek het softwarepakket Atlantis van het Nederlandse bedrijf DEVENTit aangeschaft en stelt dit om niet ter beschikking aan haar leden. In deze planperiode zullen wij de informatie uit TMS overzetten in Atlantis.

De ontsluiting van onze kerncollectie, het rollend materieel, is via de eigen website (www.stoomtreinkatwijkleiden.nl) voor publiek bereikbaar.

We zijn een rijdend museum, wat haar rollend materieel inzet naar behoefte. Om die reden zijn er geen vaste standplaatsen. Het materieel wordt na inzet weer onderdak gebracht op ons museumterrein.

Voor de collectie boeken, foto's en artefacten geldt dat zij binnen één ruimte zijn ondergebracht volgens een logisch systeem. Deze collectie heeft nog niet zo'n omvang dat dit tot op plankniveau moet worden bijgehouden. Standplaatscontrole is om dezelfde reden niet nodig.

Het actueel houden van het collectieregistratiesysteem wordt uitgevoerd door een vijftal medewerkers onder leiding van de conservator.

Er is zelden tot nooit sprake van bruikleengeving. Als dat wel aan de orde is dan wordt daarvoor een bruikleenovereenkomst opgesteld die door het bestuur van de NSS wordt gefiatteerd en door voorzitter en secretaris wordt ondertekend. Gedurende de duur van de bruikleen wordt dit vermeld in het registratiesysteem.

4 Beheer en behoud

4.1 Bewaarlocaties en -omstandigheden

- In de **museumhal** staan locomotieven en wagens permanent droog onder dak opgesteld. De ruimte wordt in de winter verwarmd. In deze ruimte bevinden zich geen kwetsbare objecten als schilderijen of originele foto's. Door een externe firma worden plaagdieren (muizen) gevangen.
- De **werkplaats** grenst aan de museumhal en is vooral een werkruimte met dito condities. In de winter matig verwarmd. Ook hier vindt permanente plaagdierbestrijding plaats.
- Onze **stoomlocloods** herbergt de dienstvaardige stoomlocomotieven. Het gebouw wordt in de winter door verwarming vorstvrij gehouden om schade door bevriezing te voorkomen. De ruimte is goed afsluitbaar en ventileerbaar om de warmte en damp van afkoelende locomotieven te kunnen laten ontsnappen. Plaagdierbewaking vindt plaats via externe partij.
- Beide **motorlocloods** bevatten de gerestaureerde motorlocomotieven uit onze collectie. Ze zijn goed afsluitbaar en ventileerbaar. Hier bevinden zich geen kwetsbare objecten die niet tegen vocht kunnen. De watergekoelde motorlocomotieven worden aan het einde van de herfst van hun koelwater ontdaan. Plaagdierbewaking vindt plaats via externe partij.
- Onze **rijtuigloods** is de vaste standplaats voor onze rijtuigen en gerestaureerde goederenwagens. Ze is geheel gesloten en goed ventileerbaar. Deze loods wordt niet verwarmd en daar is ook geen aanleiding toe. Plaagdierbewaking via externe partij.
- In onze **remise** staat overwegend ongerestaureerd materieel. Stoomlocomotieven en watergekoelde motorlocomotieven zijn ontdaan van water. De ruimte wordt niet verwarmd.
- De **factor licht** is nog niet genoemd. In alle bovenstaande ruimtes bevinden zich geen kwetsbare schilderijen of foto's; de wel getoonde foto's zijn kopieën. Op de locomotieven en wagens heeft licht geen schadelijke invloed.
- Het **archief** is opgeslagen in stalen kasten en ladekasten. De ruimte kent enig gedempt licht op het moment dat er geen verlichting brandt. De relatieve luchtvochtigheid wordt bewaakt met een registrerende hygrometer. Er wordt bijgeregeld door zo nodig de temperatuur iets te verhogen. Ook wordt er regelmatig gelucht. De situatie is niet optimaal, maar er zijn momenteel geen grote risico's. Plaagdieren (zilversjies) worden bestreden met archiefveilige lokdoosjes. Wanneer ons Binnenmuseum wordt uitgebreid met een tweede museumhal wordt daar een archiefruimte gecreëerd die voldoet aan de hedendaagse maatstaven.

4.2 Restauratie van het rollend materieel

In het verleden restaureerden wij ons rollend materieel niet alleen technisch maar ook uiterlijk en lang niet altijd correct. Deze wijze van werken behoort tot het verleden. Nu kijken we of een object technisch gerestaureerd kan worden zonder aan het vaak gehavende uiterlijk iets te doen. Bij locomotieven en wagens met een industrieel verleden was het uiterlijk onbelangrijk; alleen de vervoersprestatie telde. In een restauratieplan dat voorafgaand aan een restauratie wordt opgesteld, wordt ingegaan op de levensloop en de eventuele veranderingen in uiterlijk en/of functie. Op basis van dat plan nemen wij een besluit in welke staat het object wordt gerestaureerd.



In de museumhal staan locomotieven en wagens permanent droog onder dak opgesteld.

Elk restauratieproject wordt afgesloten met een restauratieverslag. In vrijwel alle gevallen wordt bij aanvang en/of oplevering uitgebreid aandacht aan het object besteed in het eigen tijdschrift Smalspoor.

4.3 Beheer en behoud van overige objecten

De overige delen van de collectie, zoals foto's, dia's modellen, boeken, etc. worden onder de voor die objecten gunstigst mogelijke condities opgeslagen. Hierover hebben wij recent veel contact met het Nederlands Fotomuseum in Rotterdam en de afdeling Bijzondere Collecties van de Leidse Universiteit (vroeger Prentenkabinet). Op grond van deze contacten is het archief enkele jaren geleden verhuisd van een in de zomer warme kantoorruimte op de bovenverdieping naar een afgeschermd ruimte op de begane grond met een meer permanente lage temperatuur. Dat is een verbetering, maar nog niet ideaal. Zoals al eerder aangegeven, streven wij naar een naar moderne inzichten opgezette archiefruimte.

De al genoemde collectie fotoalbums van de Sinkep Tin Maatschappij is in overleg met beide instanties direct na binnenkomst ondergebracht in speciale dozen van gebufferd/zuurvrij karton. De fotocollectie wordt thans geheel gearchiveerd met behulp van zuurvrije materialen; ze wordt tegelijkertijd gedigitaliseerd.

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 voor expositie kopieën van de originelen worden gebruikt.

In 2022 is door het bestuur van de NSS besloten tot het opzetten van het Smalspoor Documentatie Centrum als het kenniscentrum op het gebied van smalspoor in Nederland en de voormalige koloniën.

4.4 Bedreigingen

De kerncollectie rollend materieel is goed geconserveerd en onder dak, van bedreiging is geen sprake. Dit geldt ook voor de objecten uit de kerncollectie die in bruikleen zijn. Wij beschikken over een *Calamiteitenplan* en een *Collectieontruimingsplan*.

5 Verzamel- en afstootbeleid

5.1 Verzamelbeleid rollend materieel

Met de komst van de twee door Du Croo & Brauns gebouwde stoomlocomotieven is de collectie stoomlocomotieven naar ons inzicht compleet. Datzelfde geldt ook voor de collectie motorlocomotieven en de elektrische locomotieven, sinds de komst van een locomotief van het model zoals dat ooit dienstdeed bij de papierfabrieken van Van Gelder Zonen. Desondanks zijn er enkele locomotieftypes die wij nog graag in onze collectie zouden willen opnemen als de gelegenheid zich voordoet:

- een motorlocomotief van een van de oudere types van Ruston & Hornsby (GB);
- een motorlocomotief van Schöma (D) zoals deze in het recente verleden bij diverse Nederlandse tunnelbouwprojecten zijn ingezet;
- een benzinelocomotief uit de vroegste serie van de fabrikanten Deutz of Oberursel;
- een acculocomotief uit de mijnbouw van Bartz of AEG.

5.2 Uitleenen van materieel

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

De NSS is incidenteel bereid materieel uit haar collectie op bruikleenbasis onder te brengen bij een collega-museumspoorlijn. De bruikleengave wordt gesanctioneerd door het bestuur van de NSS waarbij een goede afweging van alle belangen plaats vindt.

5.3 Afstootbeleid

Wij prijzen ons gelukkig dat we zowel over een afgewogen collectie als over voldoende stallingsruimte beschikt. Actief ontzamen is dan ook niet aan de orde en er is om die reden thans geen beleid op geformuleerd. Voor zover er aanbod is op de markt, worden locomotieven en wagens alleen nog aangenomen wanneer zij de collectie wezenlijk verrijken. In de praktijk komt dat er op neer dat de aangeboden objecten niet worden aangenomen, maar de aanbieder wordt doorverwezen naar andere musea.

Wanneer sprake is van afstoting wordt dit uitgevoerd conform de Leidraad voor het Afstoten van Museale Objecten (LAMO) en zal gebruik gemaakt worden van de Afstotingsdatabase van het Museumregister. Afstoten is echter nauwelijks aan de orde en heeft recentelijk dan ook niet plaatsgevonden.

Wel afgestoten, door verkoop in het museum, worden 'jonge' boeken uit erfenissen, die veelal niet smalspoor-gerelateerd zijn en ooit breed in de markt zijn gezet. Die afstoten via de LAMO lijkt ons zinloos.