

# Nationaal Register Railmonumenten

Toelichting invullen aanmeldingsformulier versie 2.2 (100115)

*Overal treinen! In alle steden trams!  
Een nieuwe wereld!*



## Woord vooraf

Voor u ligt de *Toelichting bij het invullen van het aanmeldingsformulier voor het Nationaal Register Railmonumenten*, het register waarin railgebonden historische objecten worden opgenomen mét vermelding van hun **cultuurhistorische waarde**. Het is de toelichting bij een nieuwe fase (een vervolgfase eigenlijk) van het NR-RailMon, nadat het oorspronkelijke project in 2005 werd afgesloten. De eerste versie noemden we dan ook 2.1. Deze is inmiddels opgevolgd door de onderhavige, licht gewijzigde versie 2.2.

In tegenstelling tot de voorgaande fasen, vindt de aanmelding (of "voordracht") on-line plaats via de website van de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN). Het object wordt dan direct in de centrale database van het Nationaal Register Railmonumenten, en tegelijkertijd in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed opgenomen.

U wordt verzocht, vóór u uw objecten aanmeldt, deze toelichting goed door te lezen. Het is raadzaam de toelichting er ook tijdens het invullen bij te houden. Tenslotte verzoeken we u, waar van toepassing en waar mogelijk, uitsluitend de in de toelichting gehanteerde terminologie te gebruiken. Doordat de gegevens digitaal worden ingevoerd en geraadpleegd, is het gebruik van zoveel mogelijk standaardtermen van groot belang.

Met vragen en opmerkingen kunt u terecht bij projectleider / beheerder van het Nationaal Register Railmonumenten:

Max Popma  
Cultuurwerk | Max Popma Erfgoedprojecten  
Ranonkellaan 18, 1562 AT Krommenie  
075 640 50 20 / 0644 978 730  
[popma@cultuurwerk.nl](mailto:popma@cultuurwerk.nl)

*Overal treinen! In alle steden trams! Een nieuwe wereld!*

Zie hier de kernachtige samenvatting van het toentertijd populaire tijdschrift "Eigen Haard" van de verworvenheden van de 19<sup>e</sup> eeuw.

Geciteerd uit: Ben Speet: *1800 - 1900, de tijd van burgers en stoommachines*. Zwolle, 2007. Deel acht uit de serie "Kleine geschiedenis van Nederland".

Op het omslag staat een foto van Jacob Olie van het station Weesperpoort in Amsterdam, eind 19<sup>e</sup> eeuw.



## Inleidende opmerkingen

Er wordt vanuit gegaan dat collectiehouders die deelnemen aan deze vervolgfase bekend zijn met de criteria en procedures voor de beoordeling van railgebonden erfgoed ten behoeve van het Nationaal Register Railmonumenten (kortweg NR-RailMon), zoals die vanaf de start van het eerste project in 1998 gelden (en af en toe zijn aangepast). Deze zijn terug te vinden in de bij dit project vervaardigde stukken, zoals het *Eindverslag Nationaal Register Railmonumenten* van 1 mei 2006. Deze stukken zijn (deels) te raadplegen via de het digitale Nationaal Register Railmonumenten ([www.railmonumenten.nl](http://www.railmonumenten.nl), zie de [informatiepagina](#)) en verder op te vragen bij de huidige beheerder van het NR-RailMon (zie boven).

## Nieuwe inzichten

Sinds het verschijnen van die stukken zijn nieuwe inzichten de wereld van het railgebonden erfgoed binnengeslopen. Deels hebben die inzichten te maken met de samenwerking tussen de vier sectoren van het mobiel erfgoed (water, rail, weg en lucht) in de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN). MCN heeft het Nationaal Register Mobiel Erfgoed ontwikkeld en het NR-RailMon is daar een onderdeel van. Deels hebben die inzichten ook te maken met de betrokkenheid van de railsector bij de ontwikkeling van het zogenaamde "Waardestellend kader mobiel erfgoed" (WSK), dat in 2005 onder leiding van het Instituut Collectie Nederland (ICN) in opdracht van de toenmalige staatssecretaris werd ontwikkeld. Dat WSK is inmiddels vastgesteld en aangeboden aan cultuurfondsen en overheden.<sup>1</sup>

We laten deze inzichten hieronder kort de revue passeren, voor zover ze voor het NR-Railmon van belang zijn.

## Tijdstip T

Bij de cultuurhistorische waardebeoordeling, en de daarbij behorende beschrijving van historische objecten is het van belang een onderscheid te maken tussen de periode waarin het object daadwerkelijk gebruikt werd (het werkzame leven, de *actieve* periode of *historische* periode) en de periode waarin het object als erfgoed beschouwd moet worden.

Het onderscheid tussen die twee periodes wordt gemarkeerd door een zeker "tijdstip T". Vóór dat tijdstip T stond het *gebruik* van het object, bij de *historische gebruiker* (een vervoerbedrijf, een steenbakkerij, kolenmijn o.i.d.) centraal. Het had een functie te vervullen, in de railgeschiedenis doorgaans het vervoer van mensen en goederen, en het werd voortdurend onderhouden, aangepast en vernieuwd om dat optimaal te doen. De omgang met het object was ondergeschikt aan die functie.

## Behoud

Na het tijdstip T is dat niet meer zo. Tijdens de erfgoedperiode hoort het *behoud* van het object voorop te staan en zal de omgang met het object daaraan ondergeschikt zijn.

Het zal overigens niet altijd mogelijk zijn tijdstip T eenduidig vast te stellen. Soms is T geen tijdstip, maar een periode die best jaren kan duren. Soms is tijdstip T echter heel makkelijk te bepalen. Als

1 Zie voor meer informatie over het Waardestellend kader mobiel erfgoed het boek *Erfgoed dat Beweegt! Waardering van de Mobiele Collectie Nederland* door ICN, RACM e.a. Amsterdam, tweede, gewijzigde druk, 2009. Te bestellen bij [Stokerkade, cultuurhistorische uitgeverij](#) te Amsterdam.



een oude trein of tram ergens in een bedrijf buiten dienst wordt gesteld en een dag later naar een museum verhuist, is het tijdstip T met grote nauwkeurigheid vast te stellen. Het is echter altijd van belang dat de huidige eigenaar / beheerder (collectiehouder) zich bewust is van het tijdstip T en van de beide perioden. Bij de beschrijving en waardering van historische trams en treinen ten behoeve van het Nationaal Register Railmonumenten gaat het er voornamelijk om, informatie over de historische periode van het object te vermelden. Dáár is het register voor bedoeld en daarmee wordt ook de cultuurhistorische waarde vastgesteld.

Levensloop object		▼ tijdstip T	
Historische periode (= werkzaam leven)		Erfgoedperiode	
Historische gebruiker 1*	Historische gebruiker 2*	Eigenaar 1**	Eigenaar 2**

\* Eigenaren zullen in de historische periode doorgaans vervoermaatschappijen of bedrijven (kolenmijnen, fabrieken, aannemers) zijn.

\*\* Eigenaren zullen in de erfgoedperiode doorgaans musea, andere collectiehouders of particuliere eigenaren zijn.

Inmiddels is het zo dat de "Erfgoedperiode" van sommige objecten al langer duurt dan de historische periode ooit geduurd heeft. Op zich kan ook de historie van de Nederlandse "railmusea" dermate interessant zijn, dat de geschiedenis van het object bij zo'n railmuseum relevant wordt. De *geschiedenis van het erfgoed* in Nederland is echter een andere tak van sport dan de *geschiedenis van het Nederlandse railvervoer*. En dat laatste is waar het Nationaal Register Railmonumenten zich op richt.

### **Streeftoestand en referentieperiode**

Het blijkt doorgaans zo te zijn, dat de collectiehouder er naar streeft het object "terug te restaureren" in één of andere "originele staat". Dat kan de afleveringstoestand zijn, maar ook een toestand ergens gedurende de historische periode. We spreken in dat geval van de "streeftoestand", waar de (voorgenomen) restauratie zich op richt. Deze toestand heeft doorgaans betrekking op een jaar of periode, waarin het object in die toestand rondreed. Dat noemen we de referentieperiode, omdat bij de restauratie aan die periode wordt gerefereerd.

Hoewel ten behoeve van het NR-RailMon zoveel mogelijk informatie op prijs wordt gesteld, zal de informatie over de streeftoestand en de referentieperiode voor de cultuurhistorische waarde het belangrijkste zijn. Minimaal dient déze informatie bij de aanmelding verschaft te worden.

### **De informatiestructuur van het aanmeldingsformulier**

Het aanmeldingsformulier is geheel gestandaardiseerd. Er is enerzijds geprobeerd het aanmeldingsformulier (voordrachtformulier) van het oorspronkelijke project (het project van vóór 2005) in stand te houden, anderzijds is geprobeerd om afstemming tot stand te brengen met het format van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME) van de stichting Mobiele Collectie Nederland. Dat format staat inmiddels bekend als de "Objectbeschrijving voor het mobiel erfgoed" (OBS) en deze objectbeschrijving hoort bij het Waardestellend kader mobiel erfgoed, dat hierboven reeds ter sprake kwam.<sup>2</sup>

Er is geprobeerd de variabelen van het Nationaal Register Railmonumenten (NR-RailMon) hier zoveel mogelijk op aan te passen. Dat is grotendeels gelukt, maar niet geheel 1:1. Het NR-RailMon bestond immers al eerder en er diende ook rekening gehouden te worden met het reeds bestaande formulier.

2 In de tweede, gewijzigde druk van het boek *Erfgoed dat Beweegt! Waardering van de Mobiele Collectie Nederland* door ICN, RACM e.a. wordt de "Objectbeschrijving voor het mobiel erfgoed" uitgebreid behandeld.



Dat heeft tot enige aanpassingen in de variabelen (velden) geleid.

Het aanmeldingsformulier is ingedeeld in een aantal *informatieblokken*:

- Inleiding
- Beschrijving object
- Illustraties
- Huidige eigendom
- Informatie object
- Voorstel cultuurhistorische waarde door de collectiehouder

Deze indeling is gebaseerd op de stelling dat de cultuurhistorische waardering van het object gestoeld moet zijn op zo ruim en volledig mogelijke relevante informatie. Bovendien moeten belanghebbenden en belangstellenden (de eigen sector, beleidsmakers, subsidiënten, sponsors, maar ook in cultuurhistorie geïnteresseerd publiek) zoveel mogelijk informatie over het Nederlands railgebonden erfgoed in het register kunnen vinden.

### **De inleiding**

Hier wordt het object benoemd, wordt de plek van het object in het geheel van de Mobiele Collectie Nederland bepaald (typering en indeling in categorie, soort en type) en wordt informatie over de context van object en type gegeven (ontwerp, productie en gebruik).

### **De beschrijving van het object**

Voor de beschrijving van het historische object zélf worden in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed van MCN een aantal basale vragen over de voornaamste kenmerken van het object gesteld:

- Waar diende het object voor? Variabele functie.
- Hoe werkte het object (hoe vervulde het z'n functie)? Variabele techniek.
- Hoe werd het object in elkaar gezet (hoe is de constructie?) en welke materialen werden gebruikt? Variabele bouwwijze.
- Hoe zag het object er uit? Wat waren de meest kenmerkende vormen en kleuren? Variabele vorm.

### **De illustraties**

In deze vervolgfase van het NR-RailMon is het noodzakelijk dat bij de aanmelding minimaal één foto wordt geleverd, anders kan de aanmelding helaas niet in behandeling worden genomen, het liefst van het object in de huidige toestand. Ten behoeve van een zo volledig mogelijke informatievoorziening is het echter ook mogelijk foto's van andere toestanden aan te leveren. Van de historische toestand (het object in de "historische periode") en, als het object nog niet gerestaureerd is, van de streeftoestand.

### **De huidige eigendom en de overige objectinformatie**

Uiteraard is de huidige eigenaar een belangrijk informatief element. Hij is ook primair verantwoordelijk voor de informatieverschaffing waarop een gedegen cultuurhistorische waardering kan plaatsvinden. Het verdient echter zeker aanbeveling ook eventuele andere bronnen te vermelden, waar beoordelingscommissie en belangstellenden terecht kunnen.

Extra vermelding verdient op deze plaats nog de samenwerking met de Nederlandse Museummaterieel Database. Er zijn afspraken gemaakt over het aanbrengen van links naar elkaars overzichten en het koppelen en delen van informatie.



### **Het voorstel voor de cultuurhistorische waarde**

Nadat alle informatie op en rijtje is gezet, kan op basis van die informatie de cultuurhistorische waarde worden vastgesteld. De collectiehouder doet bij de aanmelding een *voorstel* voor die cultuurhistorische waarde. Dit voorstel wordt geformuleerd aan de hand van de beoordelingscriteria en het stappenplan beoordeling (zie paragraaf "Instrumentarium bij de beoordeling van objecten door de collectiehouder zelf") en gemotiveerd onder verwijzing naar "belangrijke ontwikkelingen", "beeldbepalende series of types" of andere begrippen die in de criteria worden genoemd. De status die men het object toekent, moet goed gemotiveerd worden!

Het is duidelijk dat de *definitieve* cultuurhistorische waarde en de motivatie daarvoor door de beoordelingscommissie worden vastgesteld. Deze procedure creëert optimale voorwaarden voor een cultuurhistorische waarde en bijbehorende motivatie van het object, die in hoge mate deskundig, intersubjectief, transparant en daarmee breed gedragen kunnen zijn.



## Het digitaal aanmelden

Ga naar [www.mobielecollectienederland.nl](http://www.mobielecollectienederland.nl), de website van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME). De beheermodule is alleen via dit adres te benaderen, niet via de eigen ingang van het Nationaal Register Railmonumenten. Klik in het menu links in de bruine balk op "Login voor beheerders en collectiehouders".

### Gebruikersnaam en wachtwoord

Als het goed is, hebt u inmiddels een gebruikersnaam en een wachtwoord aangevraagd en gekregen. Zo niet, vraag deze alsnog aan bij de beheerder ([popma@cultuurwerk.nl](mailto:popma@cultuurwerk.nl)).  
NB: Ze zijn hoofdlettergevoelig!

Klik op "login"

### Beheermodule

Als het goed is, ziet u een bladzij met:

[Beheer van het register](#)

[U bent ingelogd als collectiehouder in de sector Rail | collectie \[naam collectie\]](#)

[Klik op de knop 'Aanmeldingen' om naar het aanmeldingsformulier en het overzicht van uw meldingen tot dusver te gaan.](#)

U bent ingelogd met de autorisatie "collectiehouder". Dat wil zeggen dat u objecten in de eigen collectie kunt aanmelden, maar later ook (als enige) informatie kunt toevoegen en verbeteren (behalve de waardering natuurlijk).

Klik op de button "nieuw object aanmelden" op om naar het on-line aanmeldingsformulier te gaan.

### Aanmeldingsformulier

Als het goed is ziet u de volgende tekst.

#### NATIONAAL REGISTER MOBIEL ERFGOED - SECTOR RAIL

Via onderstaand formulier kunt u een object aanmelden voor opname in het **Nationaal Register Mobiel Erfgoed, sector Rail**. Zie de **toelichting bij aanmelden** voor informatie over de wijze van invullen van de velden en in het bijzonder over het uploaden van illustratiemateriaal.

De genoemde "toelichting bij aanmelden" wordt op de volgende bladzijde, zoveel mogelijk per variabele (veld) gegeven en zal tzt ook on-line beschikbaar zijn.



## INLEIDING

Hier wordt het object benoemd, wordt de plek van het object in het geheel van de Mobiele Collectie Nederland bepaald (typering en indeling in categorie, soort en type) en wordt informatie over de context van object en type gegeven (ontwerp, productie en gebruik). Bij de vragen naar categorie en soort bevindt zich een voorkeuzemenu.

<b>Railcategorie:</b>	Maak een keuze uit: Hoofdspoor, Lokaalspoor, Interlokale tram, Lokale tram, Industriespoor
<b>Soort object:</b>	Maak een keuze uit: Stoomlocomotief, Diesellocomotief, Dieselmotorrijtuig, Dieselstel, Elektrische locomotief, Elektrisch motorrijtuig, Elektrisch stel, Overig tractiematerieel, Personenrijtuig, Goederenwagens, Post en/of bagagewagens, Overig getrokken materieel, Dienstmaterieel, Overig materieel
<b>Objectaanduiding:</b>	<p>Deze willen we graag zo uniform mogelijk in het systeem krijgen en moet uniek zijn. Het object wordt, zoals gebruikelijk, aangeduid met behulp van de naam van de (vervoer)maatschappij of het bedrijf, waar het object in dienst was, gevolgd door het nummer, dat het object bij deze maatschappij of dit bedrijf droeg. Indien relevant, wordt de naam op de gebruikelijke wijze afgekort. Voorbeeld: RTM 56, GVB 307, NS 3737.</p> <p>Zie eventueel opmerkingen over referentieperiode in het woord vooraf.</p> <p>NB: Waar letters gebruikt werden voor uitgebreide klasse- en andere aanduidingen, deze graag weglaten. Alleen als ze in het spraakgebruik integraal onderdeel van het nummer zijn, worden ze vermeld.</p> <p>Voorbeeld: NZH A307, RTM M1805. Geen spatie tussen letter en nummer</p> <p>NB: Ook in de railcategorie 'industriespoor' streven we, in verband met de uniformiteit, naar een dergelijke object-aanduiding. Voorbeeld: Julia V.</p> <p>NB: Soms is een dergelijke aanduiding niet gebruikelijk en ook niet goed mogelijk, zoals in de sector van het industrieel smalspoor. Dan duiden we het object aan dmv fabrikant en fabrieksnummer.</p> <p>Voorbeeld: Orenstein &amp; Koppel fab.nr. 34572, Simplex fab.nr. 20535.</p> <p>Graag de aanduiding zo kort mogelijk houden en "fabrieksnummer" standaard afkorten tot "fab.nr".</p>
<b>Type:</b>	<p>Nadere aanduiding van het type, zoals dat historisch gezien gebruikelijk was, bij of door de producent of de gebruiker werd gegeven of in de (vak)literatuur gebruikelijk is. Zonder echte standaardregels te geven, bestaat er vrij veel overeenstemming over aanduidingen als Backertje, Union, Drie-ramer, Ombouwer, Rijnboog, Blokkendoos, Grootbordesser, Budapester, PCC-car. Uitzondering vormen de goederenwagens. Hier worden de verschillende typen aangegeven door termen als gesloten goederenwagens, ketelwagens, enz. Hiervoor zal in de loop van de tijd een standaardlijst ontwikkeld worden.</p>
<b>Serie:</b>	Als het object tot een bouwserie behoort, hier het / de nummer(s) waarmee de serie werd aangeduid.
<b>Naam:</b>	Eventuele naam of bijnaam waaronder het object bekend stond. NB: Voor het Register zijn alleen historische namen interessant, dwz namen die tijdens de "historische periode van gebruik" van het object gangbaar waren (zie boven). Dus (eigenlijk) geen "Leeghwater" bij de GS 18, maar wel "Silvolde" bij de GTM 13.



<b>Bouwjaar:</b>	Bouwjaar invullen, niet meer dan één jaartal, eventueel jaar van oplevering. Liever een "educated guess" dan helemaal niets. Als later een zo grondige verbouwing van het object heeft plaatsgevonden, dat van een nieuw object gesproken kan worden, het jaar van de verbouwing invullen. Vergelijk enkele objecten van de RTM in de jaren 1950, of de bouw van de MBS-diesellocomotieven uit goederenwagens. Zie eventueel opmerkingen over referentieperiode in het woord vooraf
<b>Periode bouw serie:</b>	Periode waarin de totale serie is vervaardigd. Twee jaartallen met koppelstreepje: 1902-1953. Geen spaties ertussen.
<b>Omvang serie:</b>	Indien het object onderdeel uitmaakt van een serie, de totale omvang van deze serie vermelden. Uitsluitend een getal in cijfers. Dus 4 of 362. Geen stuks of andere woorden toevoegen.
<b>Ontwerper(s):</b>	Naam van de ontwerper. Vaak zal niet meer bekend zijn dan de naam van de firma('s) waar het object geproduceerd is. Dan die naam (namen) invullen.
<b>Fabriek(en):</b>	De naam van de fabriek waar het <i>object</i> is vervaardigd. Indien meerdere fabrikanten bij de productie betrokken waren (bijvoorbeeld voor motor of elektrische installatie) dit graag vermelden. Houdt deze zo kort mogelijk, zoals in het spraakgebruik gewoon is. NB: het gaat om het object, niet om een eventuele serie, die bij meerdere fabrieken gebouwd is. Er kan tzt een standaardlijst ontwikkeld worden.
<b>Plaats:</b>	De plaats waar het object is vervaardigd.
<b>Land:</b>	Het land waar het object is vervaardigd.
<b>Periode oorspronkelijk gebruik:</b>	Bij museale objecten wordt doorgaans een "historische periode" en een "erfgoedperiode" onderscheiden (zie inleidende opmerkingen). Het gaat hier om de "historische periode", dwz de periode waarin het object economisch werd ingezet (vermeld jaartallen). Zie eventueel opmerkingen over referentieperiode in het woord vooraf
<b>Gebruiker(s):</b>	Naam van de gebruiker, meestal de vervoermaatschappij of het bedrijf (kolenmijn, aannemer, o.i.d.) waar het object werd gebruikt, graag de volledige naam en de gebruikelijke afkorting (bijvoorbeeld: Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM). Indien meer gebruikers, meer invullen. Zie eventueel opmerkingen over referentieperiode in het woord vooraf.
<b>Regio oorspronkelijk gebruik:</b>	Plaats of regio waar het object werd gebruikt. Indien in meer plaatsen / regio's gebruikt, dit vermelden. Indien in geheel Nederland of in grote delen van Nederland: geheel Nederland invullen. Indien internationaal: Internationaal. Zie eventueel opmerkingen over referentieperiode in het woord vooraf.
<b>Geschiedenis:</b>	Geef hier een kort overzicht van de levensloop van het object. Schets de omstandigheden die hebben geleid tot de bouw en/of de aankoop van het object en het type of de serie waartoe het behoorde, de geschiedenis van type / serie en object en de uiteindelijke buitendienststelling. Beperk u zoveel mogelijk tot de historische periode.

## BESCHRIJVING OBJECT

Voor de beschrijving van het historische object zélf zijn in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed van MCN een aantal basale vragen over de voornaamste kenmerken van het object gesteld (zie inleidende opmerkingen). Deze zijn in het NR-RailMon vertaald in de variabelen functie, techniek en uiterlijke kenmerken. De bouwwijze laten we hier nog even buiten beschouwing.



<b>Oorspronkelijke functie:</b>	Vermelden waar het object tijdens de historische periode voor gebruikt werd. Soms geven 'railcategorie' en 'soort object' een eerste indicatie omtrent de functie van het object. Voor zover mogelijk zien we daar graag een nadere toelichting op (bijvoorbeeld personenvervoer, goederenvervoer, wat voor soort personenvervoer, goederenvervoer, rangeerdiensten, enz.).
<b>Oorspronkelijke techniek:</b>	Wijze van voortbeweging invullen. Maak een keuze uit: Handkracht, Paardentraction, Stoom, Verbrandingsmotor, Elektrisch, Overig.
<b>Uiterlijke kenmerken:</b>	Een korte omschrijving van de belangrijkste uiterlijke kenmerken, zoals vorm en kleur, detaillering, belijning, belettering, enz. Als duidelijke kunsthistorische stijlkenmerken aanwezig zijn, deze vermelden. (Jugendstil, Art-Deco, Stroomlijn, Zakelijkheid).
<b>Gewicht:</b>	Het gewicht van het object in tonnen. Bij stoomlocomotieven willen we het ledig gewicht weten.
<b>Afmetingen:</b>	Lengte x breedte x hoogte in mm.
<b>Spoorwijdte:</b>	De spoorwijdte van het object in millimeters. Het gaat hier om de spoorwijdte waarop het object reed tijdens de "historische periode" van het object.
<b>Type installatie:</b>	Gaat over aandrijving en overbrenging. Bij stoom: aantal cilinders, binnen en/of buitenliggend, oververhitter en dergelijke. Bij verbrandingsmotor: dieselmecanisch, dieselelektrisch, diesel-hydraulisch. Of benzine-... idem. Evt. aantal motoren. Bij elektrisch: accu of bovenleiding; spanning. Evt. aantal motoren. Bij overige tractie: nadere aanduiding van tractievorm (bijvoorbeeld perslucht). Eventueel merk van motor/ installatie vermelden
<b>Wijzigingen in techniek:</b>	De belangrijkste technische wijzigingen die het object tijdens de "historische periode" heeft ondergaan. Liefst met aard van de wijziging en tijdsbepaling (bijvoorbeeld de vervanging van benzine- door dieselmotoren).
<b>Wijzigingen in bouw:</b>	<i>NB: (Nog) niet van toepassing.</i>
<b>Wijzigingen in uiterlijk:</b>	Belangrijke wijzigingen in de eerder genoemde uiterlijke kenmerken tijdens de "historische periode". Liefst met aard van de wijziging en tijdsbepaling.

## ILLUSTRATIES

In deze vervolgfase van het NR-RailMon is het noodzakelijk dat bij de aanmelding minimaal één foto wordt geleverd, anders kan de aanmelding helaas niet in behandeling worden genomen, liefst in de huidige toestand. Ten behoeve van een zo volledig mogelijke informatievoorziening is het ook mogelijk foto's van andere toestanden aan te leveren; van de historische toestand (het object in de "historische periode") en, als het object nog niet gerestaureerd is, van de streeftoestand.

Als het object nog niet gerestaureerd is, zal er van de streeftoestand niet altijd een illustratie zijn, maar de materieeltekeningen die tegenwoordig in tijdschriften en op internet circuleren (en die bijvoorbeeld in screensavers te gebruiken zijn) bieden mogelijkheden om een indruk te geven van wat men met een restauratie voor ogen heeft.

U kunt illustraties on-line uploaden. Wel worden enkele eenvoudige technische eisen gesteld, die bij het invoeren van de foto ook op het scherm worden vermeld:

- Het digitale beeld is een .jp(e)g-bestand;
- De bestandsgrootte is maximaal 500 kB;
- Gebruik bij voorkeur liggende foto's van 800x600 pixels afmeting (of andere 4x3 verhouding);
- De voorkeursresolutie is 72 dpi;
- Gebruik s.v.p. géén afbeeldingen kleiner dan 320x240 pixels



De illustratie dient op uw eigen computer in juist formaat en resolutie opgeslagen te zijn. Via de knop "browsen" bladert u op uw eigen computer naar de map waar u de foto hebt opgeslagen. U selecteert de gewenste illustratie en deze kan automatisch naar de database van het Nationaal Register Railmonumenten worden verzonden.

Zorg ervoor dat de foto's rechtenvrij zijn / met toestemming geplaatst worden en vermeld de bron / maker bij "foto-credits".

<b>[1] Illustratie huidige toestand:</b>		Browse...
<b>[1] Fotocredits:</b>	bron / maker	
<b>[2] Illustratie historische toestand:</b>		Browse...
<b>[2] Fotocredits:</b>	bron / maker	
<b>[3] Illustratie streeftoestand:</b>		Browse...
<b>[3] Fotocredits:</b>	bron / maker	

## HUIDIGE EIGENDOM

Uiteraard is de huidige eigenaar een belangrijk informatief element. Hij is ook primair verantwoordelijk voor de informatieverschaffing waarop een gedegen cultuurhistorische waardering kan plaatsvinden.

<b>Particulier eigendom:</b>	Zal in de railsector in de regel niet het geval zijn, maar kan voorkomen. Indien u dat niet wilt invullen laat u de knop op nee staan.
<b>Collectiehouder:</b>	Is, als het goed is al ingevuld. In overleg met HRN is een standaardlijst vervaardigd met geüniformeerde collectienamen.
<b>Datum opname in collectie:</b>	Jaar en mogelijk de datum waarin / waarop het object in de huidige collectie is opgenomen.
<b>Verworven van:</b>	De vorige eigenaar van het object.

## INFORMATIE OBJECT

Originele documenten vormen altijd een belangrijke informatiebron. Het verdient zeker aanbeveling ook eventuele andere bronnen te vermelden, waar beoordelingscommissie en belangstellenden eventueel terecht kunnen.

<b>Documentatie ontwerptekeningen:</b>	Zijn er in uw collectie nog originele ontwerptekeningen of blauwdrukken van het object aanwezig? NB: Het gaat om tekeningen uit de "historische periode".
<b>Documentatie werkplaatshandboeken:</b>	Zijn er in uw collectie nog originele werkplaatshandboeken van het object aanwezig? NB: Het gaat om handboeken uit de "historische periode".
<b>Documentatie onderhoudsgegevens:</b>	Zijn er in uw collectie nog originele onderhoudsgegevens van het object aanwezig? NB: Het gaat om tekeningen uit de "historische periode".
<b>Documentatie restauratieverslagen:</b>	Zijn er verslagen van verrichte of onder handen zijnde restauraties van het object aanwezig?



<b>Literatuur:</b>	Als het object of een interessant (waardebepalend) aspect daarvan wordt genoemd in relevante literatuur, dan graag auteur, titel, plaats, jaar van uitgave en bladzijden vermelden. Bijvoorbeeld: Guus Veenendaal: Spoorwegen in Nederland, van 1834 tot nu. Amsterdam, 2004. pp. 402-406.
<b>Overige objectinformatie:</b>	Als collectiehouder vindt, dat hij zélf de meest aangewezen instantie is om informatie over het object te verschaffen, dit natuurlijk invullen. Als informatie over het object ook nog elders kan worden gevonden, dit graag ook hier vermelden.
<b>Link met website railmonumenten:</b>	Wordt, indien van toepassing, door registerbeheer ingevuld.
<b>Link met website Nederlandse Museummaterieel Database:</b>	Met de NMMD zijn afspraken gemaakt over het aanbrengen van links naar elkaars overzichten. Hier kunt u de adresregel intikken of kopiëren, waaronder het object in de NMMD te vinden is. Zie: <a href="http://www.nmld.nl">www.nmld.nl</a> .
<b>Overige links:</b>	Hier kunnen maximaal 5 andere links met informatie worden ingevoegd, zoals een link naar de eigen organisatie en naar andere websites als daar specifieke informatie over het object aanwezig is. Bijvoorbeeld: <a href="http://www.locomotor.nl">www.locomotor.nl</a> .

#### VOORSTEL CULTUURHISTORISCHE WAARDE DOOR COLLECTIEHOUDER

Hier wordt een voorstel voor de cultuurhistorische waarde van het object gevraagd van de collectiehouder zélf. Dit voorstel wordt door de collectiehouder geformuleerd aan de hand van de beoordelingscriteria (zie paragraaf "Instrumentarium bij de beoordeling van objecten door de collectiehouder zelf"). Het voorstel wordt aldus gedaan in het licht van de Mobiele Collectie Nederland als geheel. Het voorstel dient goed gemotiveerd te worden. Zonder deugdelijke motivatie kan de aanmelding helaas niet in behandeling worden genomen.

Het is duidelijk dat de *definitieve* cultuurhistorische waarde en de bijbehorende motivatie door de beoordelingscommissie worden vastgesteld. Een dergelijke procedure immers creëert optimale voorwaarden voor een cultuurhistorische waardering en bijbehorende motivatie, die in hoge mate deskundig, intersubjectief en transparant zijn.

<b>Datum ontvangst voordracht:</b>	Wordt automatisch meegezonden bij aanmelden.
<b>Status:</b>	Keuze tussen A, B en C.
<b>Motivatie:</b>	Hier motiveert u waarom het object de door u voorgestelde status verdient. NB: Aanmeldingen zonder deugdelijke motivatie kunnen helaas niet in behandeling worden genomen.
<b>Status authenticiteit:</b>	<b><u>Niet invullen; nog niet van toepassing</u></b>
<b>Motivatie authenticiteit:</b>	<b><u>Niet invullen; nog niet van toepassing</u></b>

**Aanmelden**

Door op de Aanmeldknop te drukken, verklaart u eigenaar of beheerder te zijn van het voorgedragen object en bekend te zijn met de criteria en procedures voor de beoordeling van railgebonden erfgoed ten behoeve van het Nationaal Register Railmonumenten.

Het verdient aanbeveling vóór het versturen van uw aanmelding een print te maken voor uw eigen



administratie. De collectiehouder krijgt een bevestiging van ontvangst als de ingevulde formulieren door de beheerder zijn ontvangen.

Hij ontvangt tevens informatie over de verdere procedure en een inschatting van de datum waarop uitsluitel over de historische waarde van het object tegemoet gezien kan worden.

### **Instrumentarium bij de beoordeling van objecten door de collectiehouder zelf**

Onderdeel van de aanmeldingsprocedure was en blijft een voorstel voor de cultuurhistorische waarde van het object door de collectiehouder zélf. Hij doet dit voorstel aan de hand van de reeds langer bestaande en sinds 2002 niet meer gewijzigde **beoordelingscriteria**. Een hulpmiddel om tot een afgewogen cultuurhistorische waardestelling te komen, die door de beoordelingscommissie goed beoordeeld kan worden, is het zogenaamde **stappenschema beoordeling**. Dit schema wordt ook door de commissie gebruikt.

Tenslotte is bij de cultuurhistorische waardestelling enige kennis van **belangrijke ontwikkelingen in de geschiedenis van het railvervoer** van belang. Immers, representanten daarvan maken kans op een A-status.

Beoordelingscriteria en stappenschema zijn als bijlagen bij deze toelichting aan te treffen en ook te vinden op de [informatiepagina van de website van het Nationaal Register Railmonumenten](#). Via deze pagina kunt u ook overzichten bereiken van belangrijke ontwikkelingen in de geschiedenis van *hoofdspoor, lokaalspoor, interlokale tram, lokale tram en industriespoor* in Nederland.



## Colofon

Het Nationaal Register Railmonumenten is een project van de vereniging Historisch Railvervoer Nederland (HRN) ([www.railmusea.nl](http://www.railmusea.nl)) in samenwerking met de stichting Mobiele Collectie Nederland ([www.mobiel-erfgoed.nl](http://www.mobiel-erfgoed.nl)).

Het project wordt uitgevoerd door projectleider en registerbeheerder:

Max Popma  
Cultuurwerk | Max Popma Erfgoedprojecten  
Ranonkellaan 18  
1562 AT Krommenie.  
075 - 640 50 20  
[popma@cultuurwerk.nl](mailto:popma@cultuurwerk.nl)

Hij wordt hierbij vanuit HRN aangestuurd en begeleid door de Beheergroep Nationaal Register Railmonumenten, een sectie van HRN; het secretariaat wordt gevoerd door Mark Grootendorst, tevens secretaris van HRN:

M.M. Grootendorst  
T. van Dethstraat 57  
2331 CD Leiden  
071-5720862  
[m.m.grootendorst@upcmail.nl](mailto:m.m.grootendorst@upcmail.nl)

© Krommenie, 2008.

