

Nationaal Register Railmonumenten

verslag 2009 / 2010

In 2006 werd het "Nationaal Register Railmonumenten", zoals ontwikkeld door het (voormalige) bureau CIME / Stabien, formeel overgedragen aan opdrachtgever Historisch Railvervoer Nederland (HRN).¹ Vanaf 1 januari 2007 heeft Cultuurwerk | Max Popma Erfgoedprojecten (hierna: beheerder) het beheer van dit register in opdracht van HRN op zich genomen.

Beheerder wordt bij zijn werkzaamheden begeleid en waar nodig aangestuurd door de "Beheergroep Nationaal Register Railmonumenten", één van de secties van Historisch Railvervoer Nederland (hierna: Beheergroep). Beheerder zorgt dat de werkzaamheden plaatsvinden in afstemming met de ontwikkelingen binnen het zogenaamde Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME) van de stichting Mobiele Collectie Nederland.²

Nationaal Register Mobiel Erfgoed

Het Register Railmonumenten is als register van de sector Rail één van de vier registers die aan het NRME ten grondslag liggen. De andere sectorale registers zijn die van de sectoren water, weg en



lucht. De bewaking van de relatie met het Nationaal Register Mobiel Erfgoed komt voort uit de verplichtingen van het convenant met de stichting MCN en de relatie met het "Waardestellend kader mobiel erfgoed", dat in 2005 werd vastgesteld en gepubliceerd.³ Het verdient hier vermelding dat dit convenant in 2010 is herzien en opnieuw door de vier sectorale registerbeherende instanties is ondertekend. Het verdient evenzeer vermelding dat HRN in de naleving van het convenant een duidelijke voortrekkers- en voorbeeldrol vervult. Wat

HRN betreft, blijft dit ook zo. Het schept op de korte termijn zeker (inhoudelijk en procedureel) bepaalde extra verplichtingen, maar de voordelen zijn evident, al zullen deze pas op langere termijn merkbaar worden.⁴

In het onderstaande wordt kort verslag gedaan van de ontwikkelingen in het Register Railmonumenten in de jaren 2009 en 2010, waarbij er vanuit wordt gegaan dat de procedures en de veranderingen daarin de laatste jaren bij de lezer bekend zijn. Het register heeft een eigen website en is digitaal te raadplegen.⁵

- 1 Zie voor de geschiedenis en de achtergronden van het Nationaal Register Railmonumenten het eindrapport dat bij de afronding werd vervaardigd. Dit "Eindverslag Nationaal Register Railmonumenten" is te downloaden van de website van het register: <http://www.railmonumenten.nl>. Ga naar de informatiepagina.
- 2 Informatie over het Nationaal Register Mobiel Erfgoed is te vinden op de website van dit register: <http://www.mobielecollectienederland.nl>. Informatie over de stichting Mobiele Collectie Nederland: <http://www.mobiel-erfgoed.nl>.
- 3 Zie voor het convenant tussen MCN en de vier sectorale registerorganisaties: http://www.mobiel-erfgoed.nl/documenten/Convenant_NRME_dd_100317_getekend.pdf.
- 4 De beheerder van het NR-RailMon is tevens beheerder a.i. van het NRME.
- 5 Voor wie hiermee nog niet bekend is: zie noot 1.



Beoordelingscommissie

De beoordelingscommissie is in de verslagperiode tweemaal bijeen geweest, in 2009 vond aansluitend een gezamenlijke bijeenkomst met de Beheergroep plaats. Dankzij de gastvrijheid van Het Spoorwegmuseum kon beide keren op deze centrale én toepasselijke plek vergaderd worden. In de verslagperiode vonden enkele belangrijke wijzigingen plaats binnen de commissie, waarbij het meest opvallend het afscheid van de voorzitter, Frieda van Diepen, was. Zij heeft de beoordelingscommissie vanaf het allerprilste begin (eind 1998) enthousiast en kordaat geleid; ze heeft een fundamentele rol gespeeld in de ontwikkeling en het succes ervan. Beheergroep-voorzitter Kees Wielemaker heeft namens alle betrokkenen op passende wijze afscheid van haar genomen. Op de website van het Register Railmonumenten is een beknopt verslag van het afscheid van Frieda van Diepen te zien: http://www.railmonumenten.nl/register_info/afschied_FvD.htm. Het goede nieuws is dat Frieda van Diepen is opgevolgd door Stijn van Genuchten, één van de grondleggers van het register in de jaren 1990, toen dit door HRN en Stabien werd ontwikkeld. Het voorzitterschap is bij hem ongetwijfeld in goede handen. Omdat Stijn van Genuchten al in de commissie zat als "deskundige museale aspecten en erfgoed algemeen", en hier nog geen vervanging voor werd gevonden, is deze zetel momenteel vacant. Hier moet dus op korte termijn nog invulling aan worden gegeven.

Verder had Ton Dijkers al eerder aangegeven dat hij zich zou willen terugtrekken, zodat "jongere instroom kan plaatsvinden". Omdat al het oudste trammaterieel inmiddels is geregistreerd, kon hij wat hem betreft met "een gerust hart afscheid" nemen. Hij blijft, net als eerder Joop Meijer, beschikbaar voor advies. Marco Moerland werd bereid gevonden de plaats van Ton Dijkers in te nemen, zodat de commissie weer van de nodige deskundigheid op tramgebied verzekerd is.

Per 31-12-2010 is de commissie daarmee als volgt samengesteld:

naam	hoedanigheid
dhr. Drs. S.M. van Genuchten	voorzitter
vacature	deskundige museale aspecten en erfgoed algemeen
dhr. Dr. A.J. Veenendaal	deskundige geschiedenis algemeen en railgeschiedenis
mvr. Dr. M-L. ten Horn-Van Nispen	deskundige techniekgeschiedenis
dhr. Ing. B. Schooneveld	deskundige geschiedenis en rollend materieel spoorwegen (lokaal- en hoofdspoor)
dhr. Ing. P.W. vd Vlist	deskundige geschiedenis en rollend materieel spoorwegen (lokaal- en hoofdspoor)
dhr. Ir. S.J. de Lange	deskundige geschiedenis en rollend materieel tramwegen (interlokale en lokale tram)
dhr. J.M. Moerland	deskundige geschiedenis en rollend materieel tramwegen (interlokale en lokale tram)
dhr. Drs. H. Sluijters	deskundige geschiedenis en rollend materieel industriespoor (normaal- en smalspoor)
dhr. Dr. Ir. H.J. Kolkman	deskundige geschiedenis en rollend materieel industriespoor (normaal- en smalspoor)
dhr. M.M. Grootendorst	secretaris
dhr. M.H. Popma	beheerder register en deskundige cultuurhistorische waardestelling



Procedures

Het register is de afgelopen jaren grotendeels gedigitaliseerd, dat wil zeggen dat alle invoer, onderlinge communicatie en wat dies meer zij via het internet verlopen. Papieren communicatie komt niet meer voor (Ook bewijzen van inschrijving worden tegenwoordig digitaal verstrekt). Na een gewenningsperiode en enkele kinderziektes verloopt dit nu naar tevredenheid.

Ondanks deze digitalisering blijven de secretariële en administratieve lasten groot. De in de loop van de tijd ingebouwde subprocedures met een voorlopig en een definitief oordeel, de diverse soorten beoordelingen (naast A, B en C bestaan er nno, ag en bo⁶ - ik kan deze termen niet terugvinden op de website: hier maar voluit vermelden?) en de mogelijkheid tot beroep maken de procedures ingewikkeld.

Daarnaast wordt het databasebeheer (inclusief de kwaliteitsbewaking en het doorvoeren van correcties en mutaties) omvangrijker naarmate het aantal objecten toeneemt, zeker als dit beheer ook plaats moet vinden in afstemming met de ontwikkelingen binnen het NRME, wat -het is hierboven reeds genoemd- inhoudelijk en procedureel extra verplichtingen schept.

We prijzen ons dan ook gelukkig met de ondersteuning van HRN-secretaris Mark Grootendorst en HRN-bestuurslid, tevens lid van de Beoordelingscommissie, Bob Schooneveld, die met name de inhoudelijke kwaliteit van het register bewaakt.

Resultaten

De beoordelingscommissie kwam in de verslagperiode tweemaal bijeen, op 27 november 2009 en op 25 juni 2010. In deze periode zijn veertien objecten op hun cultuurhistorische waarde beoordeeld en in het Register Railmonumenten ingeschreven, waarvan vijf met een C-status (cultuurhistorisch waardevol), vijf met een B-status (cultuurhistorisch bijzonder waardevol) en drie met een A-status (cultuurhistorisch topstuk). Eén object werd naar de lijst met aangehouden en nog niet-beoordeelde objecten (ag-nno-lijst) verplaatst, omdat de commissie nog niet over voldoende informatie voor een beoordeling beschikte. Het gaat om de registratienummers 781 t/m 794.⁷ Hierbij moet worden opgemerkt, dat in drie gevallen onder één registernummer een hele reeks objecten werd ingediend. Omdat het om hetzelfde soort objecten ging, werd uit pragmatische overwegingen besloten tot beoordeling over te gaan, hoewel de commissie ongelukkig was met dergelijke voordrachten.

Daarnaast werd een zogenaamde "clusterbeoordeling" uitgevoerd met betrekking tot al dan niet in het register opgenomen schuifwandwagens. Dat leverde één A-status op en twee B-statusen; dit zijn voorlopige beoordelingen die in 2011 nog definitief gemaakt moeten worden.

Er werden twee verzoeken tot herbeoordeling ingediend. Deze werden niet gehonoreerd, omdat naar de mening van de commissie in beide gevallen geen nieuwe informatie werd aangeleverd.

Van de ag-nno-lijst konden ook enkele objecten worden afgevoerd, doordat beoordeling ophanden is (NS-locomotieven serie 1200 en 600/700) of doordat aannemelijk kon worden gemaakt dat de objecten niet meer bestaan, dan wel tot reconstructie moet worden gerekend (opm. de laatste bijzin loopt niet).

Tenslotte konden op aanwijzingen uit de beoordelingscommissie, maar ook van derden, tal van mutaties en correcties in de database worden doorgevoerd.

Onder de beoordeelde objecten bevonden zich weer interessante railvervoermiddelen, die in bijlage 1 in samenvatting en per object met web-adres worden gepresenteerd.

6 Voor de betekenis van deze afkortingen wordt verwezen naar de website van het register.

7 Hieraan moet worden toegevoegd, dat daadwerkelijke inschrijving pas begin 2011 heeft plaatsgevonden.



Externe samenwerking

Waar mogelijk werd ook in 2009 en 2010 de samenwerking tussen het Register Railmonumenten en andere initiatieven op het gebied van mobiel erfgoed gecontinueerd. In de eerste plaats noemen we de samenwerking met de andere sectoren van het mobiel erfgoed binnen de stichting MCN en het Nationaal Register Mobiel Erfgoed in het van het kader van het reeds eerder genoemde nieuwe convenant.

Met de partners binnen MCN werd eveneens samengewerkt in twee projecten die in 2010 van start gingen en die direct met het NRME, en daarmee met het Register Railmonumenten te maken hebben. Het eerste project betreft de instelling van een intersectorale Registercommissie die zich met de operationalisering bezig houdt van de afspraken uit het convenant. In deze commissie zitten vertegenwoordigers van particuliere en museale eigenaren uit de vier sectoren van het mobiel erfgoed. Belangrijkste gespreksonderwerp is de afstemming en waar mogelijk het synchroniseren van de vier sectorale registers en de daarmee verbonden datamodellen.

Het tweede project betreft een Symposium over het Nationaal Register Mobiel Erfgoed als mogelijk beleidsinstrument voor de overheid en andere beslissers op terreinen die het behoud en de presentatie van mobiel erfgoed raken (overheden bijvoorbeeld, maar ook cultuurfondsen en andere subsidieverstrekkers). Vertegenwoordigers van HRN nemen aan beide projecten actief deel. Meer over deze projecten is te lezen op de website van MCN.

Een derde project, dat in 2011 is voorzien, betreft de implementatie van het Waardstellend kader mobiel erfgoed in het NRME als uitloeiing van het in 2010 mede door HRN ondertekende convenant. Voor het Register Railmonumenten zal deze implementatie met name gevolgen hebben voor het datamodel, dat sterk uitgebreid wordt. Ook los van dit project, heeft HRN zich via ondertekening van het convenant verplicht tot implementatie van het Waardstellend kader, wat de betekenis dat op den duur de informatiestructuur van het Register Railmonumenten herzien zal moeten worden.

De in 2006 gestarte samenwerking met de Nederlandse Museummaterieel Database (www.nmld.nl) is de afgelopen periode door tijdgebrek in het slop geraakt. Deze samenwerking had tevens moeten leiden tot een nieuwe vormgeving van de Register Railmonumenten-website. Een initiatief van de webmaster van het NMMD heeft om dezelfde reden nog niet tot het gewenste resultaat geleid.

Tot slot

Al met al kan geconcludeerd worden dat ook in de afgelopen jaren constructief is samengewerkt met allen, die bij de ontwikkeling van het Register Railmonumenten zijn betrokken. Speciale vermelding verdienen de voorzitter van de beheergroep, Kees Wielemaker en Bob Schooneveld, die een toenemende hoeveelheid tijd en energie steekt in de kwaliteitsbewaking van de aangeleverde, en van de reeds in het register aanwezige informatie.

Tot slot geeft de evaluatie van de voortgang van het Register Railmonumenten aanleiding tot de volgende overwegingen en aanbevelingen:

- In het eindrapport van de eerste fase uit 2005 werd geconstateerd dat de belangrijkste railgebonden monumenten in ons land inmiddels zijn gewaardeerd en in het Register Railmonumenten opgenomen. Dat werd al eerder bevestigd en kan ook in deze verslagperiode worden onderschreven, maar een kanttekening is daarbij op z'n plaats. Een aantal van de nieuw



voorgedragen objecten representeren in toenemende mate een latere, maar daarom niet minder belangwekkende periode in de railgeschiedenis, te weten de periode van de jaren 1950, '60 en '70. De objecten van bijvoorbeeld Stichting De Locomotor en de Stichting Historisch Dieselmaterieel getuigen daarvan, maar ook de "laatste kleitrein" van steenfabriek De Vliet in Winterswijk, die het Nationaal Smalspoormuseum heeft voorgedragen, staat voor een tijdperk, dat nog niet zo heel lang geleden werd afgesloten. Het is verheugend dat ook die recentere periode nu in beeld komt.

- Ook de aandacht voor naoorlogse goederenwagens wijst op een toenemende aandacht voor deze periode. Een eerste clusterbeoordeling met betrekking tot schuifwandwagens is gaande en e.e.a. noopt tot nadere studie en nieuwe clusterbeoordelingen. Een belangrijke vraag bij deze en dergelijke beoordelingen is wat te doen met objecten, waarvan bekend is dat ze bestaan en die ook in de beoordeling zijn meegenomen, maar die (nog) niet door de eigenaar zijn voorgedragen.
- De digitalisering van het register en de activiteiten daaromheen (met name de correspondentie met beoordelingscommissie en collectiehouders) verloopt naar wens. Waar mogelijk zal verdere digitalisering plaatsvinden, wat de mogelijkheden creëert tot meer zelfwerkzaamheid, ook voor de leden van de beoordelingscommissie.
- In voorgaande jaren is een aantal malen verzocht om aandacht te besteden aan de beoordeling op andere criteria dan de tot u toe gehanteerde.⁸ Met name het criterium "authenticiteit" werd genoemd. In verband met de ondertekening door HRN van het NRME-convenant in 2010 met de andere sectorale registerbeheerders binnen het NRME en de daaruit voortvloeiende implementatie van het Waardestellend kader mobiel erfgoed, wordt aanbevolen deze wens in dat kader opnieuw te bespreken. Authenticiteit maakt deel uit van het Waardestellend kader. In dit verband kan ook worden gewezen op de meermaals geuite wens om te discussiëren over de vraag of replica's in het Register Railmonumenten kunnen worden opgenomen. Discussie over de vraag hoe deze onderwerpen op te pakken, gaarne in de Beheergroep agenderen.

Krommenie, 10 oktober 2011

Namens de vereniging Historisch Railvervoer Nederland

Max Popma, beheerder van het Nationaal Register Railmonumenten

Cultuurwerk | Max Popma Erfgoedprojecten
Ranonkellaan 18 - 1562 AT Krommenie
075 640 50 20 - 0644 978 730
popma@cultuurwerk.nl
www.cultuurwerk.nl

8 Zie eventueel: http://www.railmonumenten.nl/PDF%27s/Bijlage_1_Criteria.pdf.

Bijlage 1: Resultaten - overzicht beoordelingen

Onderstaand een overzicht van de in 2009 en 2010 beoordeelde en geregistreerde railvervoermiddelen, eerst in samenvatting, daarna per object.



Modernisering goederenvervoer

Een zeer belangwekkend object is de zogenaamde Bollenwagen, die op uitstekende wijze de modernisering van het naoorlogse goederenvervoer bij de NV Nederlandse Spoorwegen representeert. Hiermee werden fijnkorrelige stoffen onder hoge druk in vloeibare vorm getransporteerd. De officiële naam luidde dan ook "druksilowagen". Het object is in eigendom van de Stichting De Locomotor (SDL), die voornemens is de wagen te gaan restaureren. Er zijn meer druksilowagens

bewaard gebleven bij andere collectiehouders, maar als oudste representant verwierf de wagen van de SDL de A-status.

Zoals gezegd zijn meer representanten van de modernisering van NS-goederenvervoer in de jaren 1950 en '60 in aantocht: een aantal schuifwandwagens wacht nog op een definitieve beoordeling.

Klei naar steenfabrieken

Eveneens belangwekkend is een heel industrieel-smalspoorenssemble, bestaande uit een locomotief en een groot aantal kipkarren van de steenfabriek De Vliet in Winterswijk. Meer dan honderd jaar zorgden industrieel-smalspoortreintjes voor de aanvoer van klei naar de talloze steenfabrieken in ons land. In de tweede helft van de 20^e eeuw werd het industrieel smalspoor bij de steenfabrieken, net als in andere sectoren van de economie, overgenomen door vrachtauto's. Ook de grootscheepse sanering van de baksteenindustrie eiste z'n tol.



Eind aan een tijdperk

Hoewel in Nederland nog bij één kleine, ambachtelijke fabriek een kort kleispoorlijntje ligt, wordt De Vliet bij Winterswijk wel gezien als de laatste steenfabriek met grootschalig kleivervoer over een lange aanvoerlijn. Toen dat vervoer hier in 2001 werd stilgelegd kwam een eind aan een tijdperk; het tijdperk van het vervoer van grondstoffen per industrieel smalspoor van kleiput naar steenfabriek. Locomotief en kipkarren konden worden verworven door het Nationaal Smalspoor Museum in Valkenburg (ZH). Het ensemble van locomotieven en kipkarren kreeg de B-status toebedeeld.

Wederopbouw scheepswerven

Verder kon nog veel ander interessant rail-erfgoed worden bediscussieerd, zoals goederenwagens voor interlokale trams (waaronder een rongenwagen), meer industrieel smalspoor en een stoomhijskraan op normaalspoor, die ooit werd gebruikt bij een scheepswerf. Deze stoomhijskraan werd nu eens niet voorgedragen door een collectiehouder op het gebied van rail-erfgoed, maar door het Nederlandse Stoommachinemuseum. De kraan is een attractief onderdeel van de collectie van het museum. Zo'n stoomhijskraan laat een bijzondere en interessante toepassing van het gebruik van werktuigen op rails zien. De kraan (bouwjaar 1945) is bovendien interessant vanwege de relatie met de wederopbouw van de Nederlandse scheepswerven na de Tweede Wereldoorlog. Overigens zijn bij



enkele railmusea (en bij het Havenmuseum in Rotterdam) meer van deze stoomhijskranen bewaard gebleven.

Sikken

Tenslotte waren door Stichting De Locomotor (SDL) nog twee "Sikken" voorgedragen. De oudste bewaard gebleven Sik in Nederland (bouwjaar 1934) is van de Stichting Stadskanaal Rail (STAR) en



Een sik op de NS-tramlijn Sneek - Bolsward in de jaren 1950.

deze kreeg reeds lang geleden een A-status (regnr 150) toebedeeld. De beide voorgedragen Sikken hebben echter wel degelijk cultuurhistorische waarde en passen uiteraard goed in de collectie van de SDL.

Er zijn ruim tachtig exemplaren van de "Sik" bewaard gebleven. Het was een veelzijdige en bijna onverwoestbare locomotief, die vanaf de jaren 1930 als vervanging van de stoomlocomotief werd gebruikt voor rangeerdiensten, maar ook voor lichte goederendiensten, bijvoorbeeld op de talrijke lokaalspoor- en tramlijnen van de Nederlandse Spoorwegen, die na de sluiting van het personenverkeer vaak (deels)

geopend bleven voor goederenvervoer. Daarbij drong de Sik, als lokaaltrein of als tram, nog lang door tot meer afgelegen gebieden. In de jaren 1960 en '70 verdween het merendeel van dit regionale goederenvervoer.

Collectieve geheugen

Opmerkelijk is een aantal Sikken dat als monument staat opgesteld, onder andere op plekken waar deze locomotief nog lang regionaal vervoer verzorgde. Mooi voorbeeld daarvan is de Sik bij het voormalige station van Aalsmeer. In die contreien leeft deze locomotief nog in het collectieve geheugen voort als belangrijke schakel in het vervoer ten behoeve van de bloemenkwekerijen. Ook bij het station in Sneek, waar het Modelspoormuseum is gevestigd, staat een Sik opgesteld, die herinnert aan de jaren 1950 en '60, toen de NS met Sikken het goederenvervoer op de tramlijn tussen Sneek en Bolsward verzorgde.

Beoordeelde objecten met webadres

Registernummer 781: Diesellocomotief NS 210 (locomotor)

http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1803&pt=NS_210

Registernummer 782: Diesellocomotief NS 210 (locomotor)

http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1802&pt=NS_211

Registernummer 783: Goederenwagen NS 99010 Ucs (910 5 446 Ucs-y; "Bollenwagen")

[http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1804&pt=NS_99010_Ucs_\(910_5_446_Ucs-y\)](http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1804&pt=NS_99010_Ucs_(910_5_446_Ucs-y))



Registernummer 784: Diesellocomotief Deutz 56985 (NSS 76 = eigen nummer collectiehouder)

[http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1805&pt=NSS_76 - Deutz 56985](http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1805&pt=NSS_76_-_Deutz_56985)

Registernummer 785: Diesellocomotief Diema 2327 (NSS 79 = eigen nummer collectiehouder)

[http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1806&pt=NSS_79 - Diema 2327](http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1806&pt=NSS_79_-_Diema_2327)

Registernummer 786: Goederenwagen NS 953 2 838 Ks (Type Ks 543 - Assenwagen)

Aangehouden, omdat naar het oordeel van de beoordelingscommissie onvoldoende informatie voorhanden is.

Registernummer 787: Goederenwagens NSS serie 701 - 710 (kipkarren 1,5 m³; eigen nummering collectiehouder)

[http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1809&pt=NSS_kipkar serie 701 - 710](http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1809&pt=NSS_kipkar_serie_701_-_710)

Registernummer 788: Goederenwagens NSS serie 721 - 732 (kipkarren 1,5 m³; eigen nummering collectiehouder)

[http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1810&pt=NSS_kipkar serie 721 - 732](http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1810&pt=NSS_kipkar_serie_721_-_732)

Registernummer 789: Goederenwagens NSS serie 761 - 767 (kipkarren 2 m³; eigen nummering collectiehouder)

[http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1811&pt=NSS_kipkar serie 761 - 767](http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1811&pt=NSS_kipkar_serie_761_-_767)

Registernummer 790: Goederenwagen DSM E 31 (EDS 29)

[http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1808&pt=DSM_E_31 \(EDS 29\)](http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1808&pt=DSM_E_31_(EDS_29))

Registernummer 791: Overig tractiematerieel O&K 4692 (Benzinelocomotief MWL 4 = eigen nummer collectiehouder)

[http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1814&pt=MWL_4 - O|K 4692](http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1814&pt=MWL_4_-_O|K_4692)

Registernummer 792: Stoomhijskraan Boele 9

[http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1815&pt=NSmM - Stoomhijskraan Boele 9](http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1815&pt=NSmM_-_Stoomhijskraan_Boele_9)

Registernummer 793: Goederenwagen RTM 883 (DSM H 22 ... 31; rongenwagen)

[http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1746&pt=RTM_883 \(DSM H 22 ... 31\)](http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1746&pt=RTM_883_(DSM_H_22_..._31))

Registernummer 794: Diesellocomotief Diema 4119 (NSS 75 = eigen nummer collectiehouder)

[http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1807&pt=NSS_75 - Diema 4119](http://www.mobielecollectienederland.nl/railmonumenten/object.php?tabel=nrme_rail&id=1807&pt=NSS_75_-_Diema_4119)