

de nogal kronkelige lijn langs de oever van het meer. We passeren de fotopunten van enkele uren eerder en de machinist wijst ons zijn huis, waar vrouw en kind vanuit de tuin naar vader zwaaien. We zijn een sneltrein en passeren dus vele haltes, waarvan de naam vrijwel altijd met Balaton begint. Dan wordt met uitbundig getoeter een forse remming ingezet. Even later passeren we langzaam een plek waar ongeveer twintig arbeiders met alleen maar schoppen als gereedschap een waterafvoer onder het spoor aanbrengen. Hier wordt dus duidelijk primitiever gewerkt dan bij ons.

Al spoedig denderen we weer met een behoorlijke vaart verder, de locomotief ligt als een huis zo stabiel op het spoor. Plotseling beginnen er op de bestuurdersplaats lampen te knipperen en gaat er een alarmbel. De machinist verricht een aantal ondoorgrondelijke handelingen en begint ons vervolgens aanwijzingen te geven. Uit handen- en voetentaal begrijpen we uiteindelijk dat we, op het moment dat een zoemer klinkt, op een knop op de bijrijdersplaats moeten drukken. Even later wordt duidelijk waarom wij deze taak toebedeeld krijgen: de machinist verdwijnt naar de machinekamer en wij worden geacht te zorgen dat de trein niet onnodig tot stilstand komt. En zo rolt een sneltrein met twaalf rijtuigen langs het Balatonmeer, met op de loc twee verbaasde en enigszins onzekere Nederlanders die regelmatig de intermitterende dodeman moeten bedienen en hopen dat verder alles goed gaat! In de voorgaande dagen was ons al gebleken dat de betekenis van rood en groen dezelfde is als in Nederland, dus het binnenrijden van een wat groter station met een groen inrijsein leidt niet direct tot paniek. Wij steken zo professioneel mogelijk de hand op naar de stationschef, die in de houding op het perron staat, maar zijn toch pas goed opgelucht wanneer ook het uitrijsein na de bocht inderdaad groen blijkt te tonen. Wanneer de machinist na ongeveer vijf minuten terugkomt, voelen wij ons pas weer echt op ons gemak. Wat de aard van de storing geweest is, wordt ons niet duidelijk, maar in ieder geval werd van onze aanwezigheid gebruik gemaakt om de trein niet te hoeven stilzetten. Verder begrijpen we ook van deze machinist dat de NoHABs bijzonder geliefd zijn en dat hij er graag nog vele jaren op zou willen rijden.

In Balatonfüred nemen we afscheid van de machinist en van „onze” locomotief. We maken nog twee dagen prachtige opnamen langs de lijn, ook van M61 001, en gaan daarna in de richting Budapest voor de thuisreis. Op het stationnetje van Csajág staan we langdurig stil, voor een niet geplande kruising. Uiteindelijk komt een ernstig vertraagde sneltrein van Budapest naar Tapolca voorbij, getrokken door een M62, met daarachter gesleept M61 001. Een zielig stoompluimpje maakt duidelijk dat de gisteren nog zo trotse NoHAB door een defect tijdelijk gedegradeerd is tot verwarmingswagen achter zo'n verfoeide Sergej. Dit trieste beeld maakt eens te meer duidelijk dat de aanwezigheid van verwarmingsketels in de M61 de hoofdreden is dat deze machines het jaar 1990 nog hebben gehaald. Onvoorziene ontwikkelingen daar gelaten, zijn de Hongaarse NoHABs in de winterdienst 1989/90 voor het laatst in actie gekomen, na een zomer waarin ze al nauwelijks hebben gereden. Ons Hongaars avontuur was dus nog maar net op tijd. □

De oudste Nederlandse motorlocomotief

Henk Kolkman

Kort geleden is duidelijk geworden dat locomotief MBS 12 haar jeugd in een psychiatrische inrichting heeft doorgebracht en dat zij de oudste nog bestaande motorlocomotief in ons land is. Tot dusverre was de levensloop van deze Orenstein & Koppel vóór 1953 onbekend. In genoemd jaar werd ze tweedehands gekocht door de Twentsche Stoom Bleekerij in Goor. Deze TSB schonk de loc in 1973 aan de Museum Buurt Spoorweg in Haaksbergen.

Een MBS-medewerker haalde de fabrieksplaat van de loc en bevestigde die op zijn stalen klerenkast. Zodoende ontdekte men pas onlangs opnieuw dat de MBS 12 het fabrieksnummer 1298 van de door Orenstein & Koppel overgenomen Montania-fabriek in Nordhausen heeft. Ongeveer tegelijkertijd werd via de Nederlandse Smalspoor Stichting het spoorse verleden van het Provinciaal Ziekenhuis in Santpoort bekend. Ter plaatse van het station Santpoort (het tegenwoordige Santpoort Zuid) bevond zich al sinds 1870 een raccordement van circa 700 meter naar de enorme psychiatrische inrichting, die vroeger Meerenberg heette. Eigen paarden verzorgden de tractie, maar werden in 1920 afgelost door een eigen benzinelocomotief. U raadt het al: het was de O&K Montania 1298.

De loc was van het type L 200. Er waren twee versnellingen, voor 4,5 en 9 km/uur. Het gewicht was 9,5 ton. De loc werd voornamelijk gebruikt voor het duwen van kolenwagens van het station naar het ketelhuis. Het ziekenhuis gebruikte de kolen niet alleen voor de stoomproductie, maar ook voor de eigen gasfabriek. Een bijproduct van de gasfabricage was teer. Die teer werd verkocht. Voor het transport per NS beschikte men over een eigen ketelwagen, waarop met grote letters „Provinciaal Ziekenhuis” stond. Ook deze wagen moet door de latere MBS 12 regelmatig over het raccordement vervoerd zijn.

Overigens had het Provinciaal Ziekenhuis ook twee smalspoorlijnen, vandaar de belangstelling van de NSS.

Vanaf 1953 werden de kolen per vrachtauto tussen station en ketelhuis vervoerd. Zowel het normaal- als het smalspoor werden toen opgebroken. De normaalsporige loc ging naar de Nederlandse vestiging van Orenstein & Koppel in Amsterdam voor een ingrijpende modernisering. Er werden onderdelen gebruikt van het toen gangbare O&K-loctype MV 2, onder andere een versnellingsbak en een 40 pk-dieselmotor van het type 116 V2. Die paste niet onder de oude, van voren afgeschuinde motorkap en daarom werd ook de motorkap door een MV 2-exemplaar vervangen. De blinde as en koppelstangen maakten plaats voor kettingen. Het eigenaardige zeskantige machinistenhuis bleef gelukkig. In deze gedaante verscheen de loc bij de TSB in Goor en later bij de MBS. Vele jaren heeft de MBS 12 in Boekelo gerangeerd, omdat daar toen nog geen omloopspoor was. Ze liep daar de bijnaam „rijijzer” op. Buiten de rijdagen werd de loc bij de textielabriek Texoprint geparkeerd.

In het begin van de jaren tachtig werden motor en wisselbak voor een revisie verwijderd. Wegens andere prioriteiten is deze revisie nog niet voltooid en liggen de motor en wisselbak nog steeds in een goederenwagen opgeslagen. Er zijn zelfs plannen geweest om de loc als statisch speelobject aan een speeltuin te schenken.

Het is te hopen dat de MBS 12 weer in dienst gesteld wordt. Het gaat tenslotte om de oudste nog aanwezige motorlocomotief in ons land.

Dank is verschuldigd aan mevr. Van Schreven (Provinciaal Ziekenhuis) en aan de heren P. van der Ham (NSS en H. de Jong (MBS)). □

De latere MBS 12, nog in dienst bij het Provinciaal Ziekenhuis, kruist onderweg met een goederenwagen de Brederolaan te Santpoort; juli 1953. Foto: Provinciaal Ziekenhuis.

