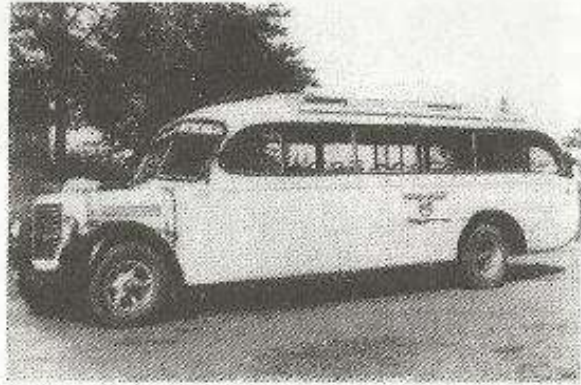


TD in moeilijke tijden

Bij de oprichting van de NOF, was er nogal wat verscheidenheid aan materieel, zoals Chevrolet, Ford, GMC, Steward, Fargo enz., waarvan sommige in een niet al te beste staat. Met dit materieel is de NOF begonnen. Later zijn nieuwe bussen aangeschaft. Dit waren vier Chevrolets met frontbesturing, twee Volvo's en twee Opel Blitz. Ook kwamen de Kromhout, Diamond, Bedford,

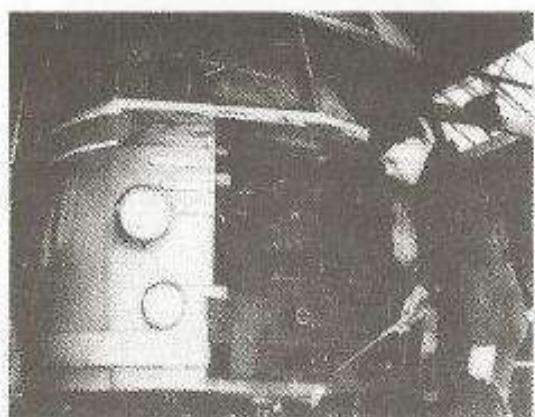


International, Ford. Op deze wagens mochten de monteurs van toen zich uitleven. Dit leek allemaal goed, maar er kwam een kink in de kabel namelijk mei 1940 werd Nederland door de Duitsers bezet en begon ook voor de NOF een heel moeilijke tijd. Er werden door de bezetter nogal wat bussen van de NOF gevorderd. Een aan brandstof was ook steeds moeilijker te komen. Er moest dan ook naar andere mogelijkheden gezocht worden. Die werden dan ook gevonden in de vorm van gasgeneratoren, die op of achter de bus gekoppeld werden. Deze generators moesten gestookt worden met hout en/of turf. Geen al te beste brandstof. Er werd dan ook nog al wat van de monteurs verwacht om het materieel rijklaar te houden. Naar gelang de oorlog duurde werd dit steeds moeilijker.

Gelukkig 1945 bevrijding en wederopbouw van het wagenpark, althans wat er van het wagenpark over was. Dat was niet zo erg veel en het over gebleven materieel was ook nog in een hele slechte staat.

Hier volgt dan ook een kleine beschrijving hoe het eerste busje weer rijklaar moest worden gemaakt. In de garage van de NOF stond een stukgeschoten Ford en een Chevrolet. Maar deze waren niet voorzien van een motor die nog volledig was, er ontbrak namelijk de cilinderkop. In de garage van de NTM te Leeuwarden, wist men, lagen een hoop gesloopte onderdelen van motoren. Dit was te danken aan de zogenaamde NSKK (dit waren de Nederlandse hulpstroepen voor de bezetter). Deze mensen noemden zichzelf chauffeur, monteur. Maar volgens ons waren het slopers en knoeiers. Maar hoe dan ook wij moesten onderdelen in Dokkum gebruiken en in ieder geval een bus rijklaar zien te krijgen. Een probleem, hoe moesten wij in Leeuwar-

den komen? Er was immers geen rijklare bus. Dan maar op de fiets.



Dat was ook al weer niet zo gemakkelijk. Er zaten slechte banden om de fiets en nieuwe waren er niet.

Dus nog maar een paar van die oude banden gezocht en deze maar over de banden die er al om zaten heen gemonteerd. En toen maar proberen om in Leeuwarden te komen. Het was een zware tocht,

maar zonder problemen ben ik overgekomen. Tussen de sloop-onderdelen in de garage van de NTM vond ik nog in een redelijke staat een cilinderkop. Lopend door Leeuwarden naast de fiets met de cilinderkop achterop moest ik deze naar de Dokkumer boot brengen die in de Ee lag afgemeerd. Gelukkig die was er, nu maar weer op de fiets naar Dokkum. Dit ging beter dan de heenreis, ik kon mij laten trekken vanaf Leeuwarden tot Quatrebras. Daarna weer fietsende naar Dokkum. Toen de cilinderkop in Dokkum aangekomen was werd deze vlug gemonteerd, en ja hoor de motor kregen wij weer aan de praat. Let wel er was nog geen benzine, maar met behulp van een turf-generator lukte het ons ook. Hoe dan ook de bus liep. Dat was de eerste bus na de bevrijding die de NOF kon laten rijden.

Verder moesten wij de in beslag genomen bussen die her en der verspreid waren, zelf gaan zoeken.

Wij hebben ze dan ook gevonden, zij het vaak in camouflage kleuren en in een slechte staat.

Ook moesten er nogal wat onderdelen hier en daar opgezocht worden. Er werden zelfs tank en Hercules motoren, die de



bezetter achtergelaten had in de bussen gebouwd. Er zijn ook nog drie zogenaamde bellewagens (Engelse manschappen brandweergewagens) uit Tilburg gehaald. Deze zijn met kunst en vliegwerk geschikt gemaakt voor personenvervoer. Vrachtwagens werden gehuurd, daar werden dan lange banken in geplaatst. Hier werden dan toerritten mee gemaakt. De laatste bus die wij nog kwijt waren

was een International. Deze vonden wij totaal gesloopt zonder motor, wielen en banken en stond bij het NS-station van Hoogezand. Dit treinstel was afkomstig uit Duitsland, niemand wist van wie die bus geweest was. Een poosje later zijn er een paar trucks gekocht. Hier werden oude carrosserien op gebouwd.

Werkplaatsen

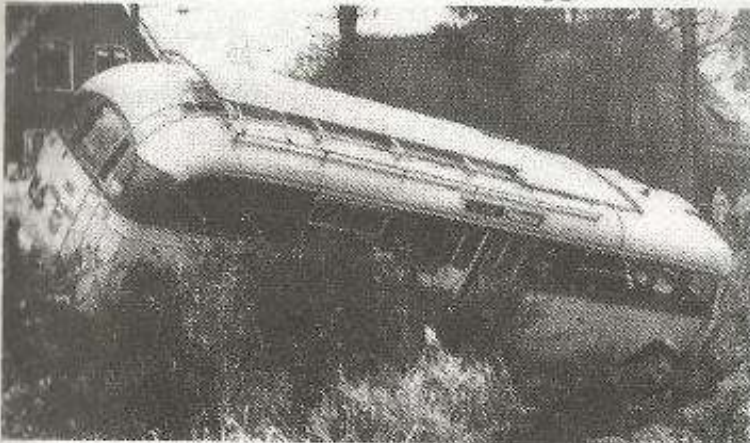
De eerste NOF-werkplaats was aan de Aalsumerweg. Dat was oorspronkelijk een brandstofpakhuis. Daar moest dan ook zeer primitief gewerkt worden, onder de bus staan was er dan ook niet bij. Dus werkzaamheden onder de bus moest liggend gebeuren. Het gereedschap in die tijd was ook al niet al te best. Wij moesten ons behelpen met bij voorbeeld een mechanische krik bij het verwisselen van een wiel. Een versnellingsbak achter een motor vandaan te halen of te monteren was dan ook een zware klus in die werkplaats. De werk-omstandigheden waren dan ook niet al te best.

1951. De grote vooruitgang. De NOF bouwde een nieuwe garage met stalling aan de Hantumerweg. De werkplaats van deze garage was voorzien van werkputten, dat was een hele grote vooruitgang. Wij konden nu staande onder de bussen ons werk doen. Tevens was er een smederij en een schilderswerkplaats. Het gereedschap werd ook vernieuwd. Nu was het voor de monteurs dan goed werken. In de zestiger jaren begon de standaardisatie van het materieel en het onderhoud.



en ga er met staalwol een stuk aanbreiën en de kogelgaten stoppen

Ik heb getracht iets uit de oude tijd van de NOF naar voren te brengen, maar toch moet ik zeggen dat het een mooie tijd was.



Tj. Woudwijk.