

## D.A.B.O. IN OORLOGSTIJD

N.V. Drentsche Autobus Onderneming

Door H.M. Wiersema – 1913 - 2012



Anno 2009



Anno 1943

Na eerder als monteur bij de busonderneming Salland in Deventer gewerkt te hebben solliciteerde ik in 1942 bij de D.A.B.O. en werd aangenomen als chef van de onderhoudswerkplaats. De directeur van de D.A.B.O. was de heer Lambertus Lambers, die oorspronkelijk de eigenaar was van de busonderneming L.A.B.O. (Lambers Auto-bus Onderneming) die een dienst onderhield tussen Meppel en Hoogeveen.



Personeel van de DABO in oorlogstijd - Bedford met gasgenerator

Bedrijfsleider van de D.A.B.O. was de heer Koets die oorspronkelijk uit Den Haag kwam, waar hij bedrijfsleider was bij de Haagsche Automobiel Maatschappij, vertegenwoordiger van o.a. de Volvo automobielen.



Bus van het type Opel Blitz

De DABO had nog 4 Opel Blitz autobussen, met ik meen 32 zitplaatsen en 2 x 4 cilinder Mercedes bussen met 30 zitplaatsen, 2x 6 cilinder Mercedes bussen met 32 zitplaatsen en 1x Volvo bus met 32 zitplaatsen.



Al deze bussen waren omgebouwd op Kromhout turfgasgeneratoren, behalve de Volvo, die een antracietgenerator had. Dit was echter geen succes, daar de generator bij een stopplaats een hevige knal gaf door gas wat in de verbrandingsruimte van de generator kwam. Later is deze bus ook van een turfgasgenerator voorzien.

Er werd in die tijd via 3 routes op Assen en Groningen gereden. Via Nijeveen en Havelte langs de Drentse hoofdvaart naar Assen en Groningen.

Via Ruinen en Ruinerwold en Eursinge naar Assen en Groningen en via de Wijk en Hoogeveen naar Assen en Groningen.

Op marktdagen in Meppel werd er ook van en naar Wijster en Drijber gereden.

Verder had de D.A.B.O. het postvervoer van en naar de aan de lijnen liggende dorpen.



Gasgenerator, die dus ook voor andere doeleinden werd gebruikt!

De Opel en Mercedes bussen hadden een turfgas generator die was opgebouwd op een tweewielige aanhangwagen, die met een koppeling en een slang achter de bussen werden bevestigd. Het wagentje werd in Meppel losgekoppeld en door een reeds schoongemaakte generator vervangen.

Er waren vier reserve generatoren om uit te wisselen. De generatoren moesten na iedere reis, heen en weerom naar Groningen, in Meppel weer schoongespoeld worden en opnieuw voorzien van houtskool in de verbrandingszone en cokes in het groffilter.

De schoongemaakte generatoren werden aangesloten op een elektrische ventilator, die de generator gebruiksklaar maakte. Op de aanhangwagen was ook een bak waarin 4- zakken met verbrokkelde turf meegenomen werden naar Groningen, om de generator weer te vullen voor de terugreis naar Meppel.



De gebruikte turf was harde baggerturf die werd verkruid tot walnoot grote brokken in een stenen breker.

In Meppel waren achter de garage een loods en opslagruimte voor de turf en de cokes. Deze cokes ging in een cilindervormige tank welke dienst deed als voorreiniger. Daarna ging het gas door een koeler, een soort verwarmingsradiator die uit achter elkaar geschakelde leden bestond.

Al deze apparatuur moest na iedere rit geheel gereinigd worden. Doorgespoeld met leidingwater.

De bij de D.A.B.O. gebruikte generatoren werkten volgens het systeem van de Duitse Imbert generatoren, maar werden in licentie gemaakt bij Kromhout scheepsmotorenfabriek in Amsterdam.

Na de oorlog kocht de D.A.B.O. via een vergunning van de regering 2 Chaussons z.g. trambussen. Hier was de motor al in de bus gebouwd.

Trambus is de benaming van de thans algemeen toegepaste bouwwijze waarbij de gehele besturingseenheid van een autobus - en doorgaans ook de instapdeur - zich voor de vooras bevindt, naar analogie van het voorbalkon van het klassieke model van een tram.



voorbeeld van een trambus

Daarna ging het gehele wagenpark over op Scania bussen. De eersten daarvan hadden veel last van sjimmieën d. w. z . dat het stuur onder bepaalde snelheid en belasting hevig ging trillen. Dit werd door ons verholpen door de vooras iets meer te kantelen.



Scania Vabis

De carrosserieën van alle bussen behalve de 2 Chaussons werden gemaakt bij Hainje in Heerenveen.

H.M. Wiersema is op 98 jarige leeftijd op 27 februari 2012 overleden