

ROELOF LUBBERTS

HET BEGIN VAN DE DABO IN HOOGEVEEN

©Albert Metselaar, Hoogeveen 2021 albertmetselaar@home.nl



Roelof Lubberts en een nieuwe Opel autobus, kort voor de oorlog. De foto werd gemaakt aan het begin van de vaart, bij de Markt in Assen. De drie conductrices zijn waarschijnlijk de dames J.Profijt (Hoogeveen), S.Annyas (Groningen) en J.A.Tijben (Noordscheschut).

Meppeler Courant, 12 september 2017: “Volgens diverse kranten zou hij bij het vervoer van Meppeler soldaten naar de Afsluitdijk zijn omgekomen. De dag van zijn overlijden (12 mei) maakt vervoeren van Nederlandse soldaten uit Meppel wat onwaarschijnlijk. De bezetter had toen al de zogenaamde “Wonsstelling”, naar het gelijknamige dorpje, bereikt. Wél was op die dag sprake van terugtrekken van Nederlandse soldaten op Kornwerderzand, waarbij auto’s en bussen noodzakelijk waren. Naar verluidt zou de DABO daarbij drie bussen verloren hebben. Het lijkt waarschijnlijker, maar bewijs ervoor ontbreekt, dat Roelof, o.a. samen met zijn Hoogeveense collega Bakker, militairen uit het gebied tussen Hoogeveen en Meppel heeft geëvacueerd. Later zou hij eventueel aansluitende opdrachten rond de Afsluitdijk kunnen hebben uitgevoerd. Momenteel is dat slechts een veronderstelling.”

Verder wordt in deze krant aangegeven dat hij het eerste Hoogeveense burger-slachtoffer zou zijn, EN dat hij onder militair gezag stond. Dit spreekt elkaar flink tegen. Een definitie volgens Wikipedia: “**Burgerslachtoffers** zijn burgers die meestal door oorlogsgeweld om het leven komen of gewond raken. Deze burgers zijn onschuldig en hebben niets te doen met de vijandelijkheden die er op dat moment

gaande zijn." Roelof Lubberts had wel degelijk te maken met de vijandelijkheden die daar gaande waren. We komen hier nog op terug. Een eveneens gevallen collega van Roelof Lubberts is gewoon opgenomen in het rijtje militaire gevallen, op het monument voor de soldaten van de Wonsstelling op de Afsluitdijk. Het gaat om chauffeur Lieuwe de Boer uit Koudum. Roelof Lubberts is er toen niet op gekomen, omdat zijn naam niet bekend was, in kringen rondom de geschiedenis van de Wonsstelling en Kornwerderzand. Met behulp van rapporten van zijn collega's en met ondersteuning van Jacob Topper, die over de Wonsstelling publiceerde, enige informatie van zijn familie, en andere bronnen uit die tijd, is goed na te gaan wat er gebeurde, tijdens de laatste levensdagen van Roelof Lubberts. Het hele verhaal:

DE EERSTE AUTODIENSTEN TUSSEN HOOGEVEEN EN MEPPEL

Na de trekschuit, de stoomtrein en de tram was het de beurt aan de autobus om het openbare vervoer vorm te geven. In 1922 schafte hotelhouder A.H.Frederiks uit Hoogeveen T-Ford nummerbord D 2307 aan, en begon een vaste dienst op marktdagen, tussen Hoogeveen en Meppel. Op donderdag 17 mei 1923 opende Roelof Huizing te Hoogeveen een geregelde wekelijkse personenautodienst Hoogeveen-Meppel, onder de noemer Eerste Hoogeveensche Autodienst. Vertrek om 7 uur bij Hotel Frederiks, aankomst in Meppel om half 9 bij Café Polman, en dan 's middags om 12 uur een zelfde rit, beginnend bij café Van Dalen. Het ging om een pakketdienst, niet om personenvervoer. In 1924 begon Hendrik Heite uit Meppel een lijn Meppel-Hoogeveen met een T-Ford autobusje voor 16 personen, met op het dak over de volle lengte een flinke imperial, voor alle bagage.

Lamberts Auto-Bus Onderneming (LABO) van Lambertus Lamberts begon op 7 september 1927 met een lijn tussen Hoogeveen en Meppel, via De Wijk en Zuidwolde, met nummerbord D 63. Per 21 november 1928 nam Lamberts de lijn van Heite over. Deze reed de lijn Hoogeveen-Meppel vice versa via Ruinen, zodat het een tweede en levensvatbare verbinding voor de LABO was, die zuidelijker lijn alleen maar aanvulde. Hendrik Heite was blij dat hij bij de LABO in dienst kon komen als chauffeur. Zijn eigen onderneming was te klein om tegen de LABO te concurreren. In 1933 ging de LABO op in de DABO, de Drentse Auto-Bus Onderneming. De privéonderneming van Lamberts werd een bedrijf met Lamberts als directeur en formeel geleid door een college van commissarissen. Dat waren de burgemeesters van de aandeelhoudende gemeenten Meppel, Havelte, Diever en Ruinerwold. De gemeenten Hoogeveen en Zuidwolde deden niet mee, al lagen ze aan de route.

Sommige zaken lijken zo vanzelfsprekend, dat niemand ze op papier zet. Uit de bedrijfsstukken is duidelijk dat men geen eigen pand had in Hoogeveen. Er was wel een garage, volgens diezelfde stukken. De garage werd het eerst genoemd in 1938. Welke garage huurde de DABO in Hoogeveen? Zelfs in de gewone kasboeken vinden we geen naam bij de overschrijvingen voor kosten van deze garage. In het crediteurenboek van de DABO over deze periode vinden we 3 instanties in Hoogeveen vermeld: Garage Huizing, Garage Kip en de belastingdienst. Bij Kip vinden we slechts af en toe de vermelding van een overboeking. Naar Garage Huizing werd tussen april 1939 en juni 1940 maandelijks geld overgeboekt. Twee garages, meer opties zijn er niet volgens het crediteurenboek. Omdat de garage doorlopend nodig was, is het duidelijk waar de autobussen stonden. Gelet op de facturen was de DABO in de garage getrokken van Roelof Huizing, Hoofdstraat 30 te Hooge-

veen. Deze had, zoals we hiervoor zagen, ook zelf een lijn naar Meppel opgezet, voor kleine vrachttjes. De DABO en de pakketdienst van Roelof Huizing vulden elkaar mooi aan en beconcurrerden elkaar nergens. Huizing was tevens benzinepomphouder (sinds 1925).

Roelof Huizing begon met 1 wagen, per 29 augustus 1919 geregistreerd als D-1029. Per 28 juli 1922 werden er nog vier bij geregistreerd. Een daarvan ging in 1938 over op Lambertus Bakker, Wolfsboschstraat 12, en de andere 3 werden pas na zijn dood in 1944 overgeschreven op Jan Huizing, Grote Kerkstraat 11, net als de auto van 1919. Roelof Huizing kocht er in 1931 nog twee wagens bij. De ene ging per 1 augustus 1940 door naar Frans Gunnink aan de Grote Kerkstraat. De andere ging met andere wagens in 1944 door op naam van Jan Huizing. De wagens zouden aanvankelijk geregistreerd worden met andere nummers, maar de post daarvan is onderweg naar hem toe kwijt geraakt. Een verschijnsel dat nog steeds voor kan komen. Dit wagenpark werd opgebouwd vanuit de toenmalige vestiging aan de Grote Kerkstraat, op nummer 11. Dit is later de garage en het pakhuis van L.Fieten, weer later dat van J. Westerbeek, en gaat door als het kantoor van voegersbedrijf Koops. Dit was ooit de garage en woning van Roelof Huizing. Roelof had tussentijds wat beters gevonden. Daar was meer ruimte voor zijn auto's.

Op 30 januari 1929 overleed in het pand Hoofdstraat 30 de ongehuwde Roelofje Wessels Boer, op de leeftijd van 59 jaar. Haar ouders, Jan Wessels Boer en Wubbigje Bos, hadden daar ook al gewoond. Kortdurend woonde hier het gezin van Jan Adrianus ten Heuvel en Jentje Posthoorn. Roelof Huizing kocht het pand en verbouwde het zodanig, dat hij er zijn wagenpark kon stallen en zijn onderneming voort kon zetten. In de garage van Roelof Huizing, Hoofdstraat 30, stonden begin 1938 zeven auto's. De zevende werd per 14 februari dat jaar overgeschreven naar Bakker. Er was nog wat ruimte over in de garage. Daar kwamen in 1938 de DABO-bussen bij te staan. Er werd maandelijks betaald voor water en elektriciteit, los van de stallingskosten. Daarmee is ook helder dat de bussen niet buiten op het terrein stonden, maar binnen, en regelmatig werden gewassen. Maar dat is dan ook voor de hand liggend. Ook voor de wachtkamer in Hogeveen vinden we maandelijks kleine bedragen in de boekhouding van de DABO.

Er waren eerst twee en later drie autobussen gestationeerd in de garage van Huizing. Aanvankelijk begon men de diensten bij het station van de NS en het Kruis. Vanaf 1938 begon de lijn bij de boekhandel van Jan Stoter, Hoofdstraat 136. *“Te Hogeveen werd aan de Hoofdstraat een lokaliteit gehuurd en tot een kleine eenvoudige wachtkamer ingericht”*, zei directeur Lamberts erover, in het jaarverslag van 1938. De wachtkamer waar ook Jan Bakker korte tijd woonde. Dat was slechts enkele panden verwijderd van diverse hotels en het toenmalige gemeentehuis. Het was vroeg opstaan voor de chauffeurs. In de dienstregeling ingaande 7 september 1938 lezen we dat dat de bus zijn eerste passagiers bij opstappunt Stoter al ophaalde om 5.45 uur. De bus moest daarvoor in de garage al in orde zijn gemaakt, de deuren gingen en de bus reed langs de westkant van het water van de Hoofdstraat naar Stoter, dicht bij het toenmalige gemeentehuis. Deze bus reed via Beilen (instappen bij Prakken), Assen en Vries naar Groningen. De bus van Groningen vertrok daar om 5.15 uur. Om 6.55 uur was deze bus in Hogeveen. Instappen bij Stoter en je reed via Zuidwolde (halte bij De Vries) en De Wijk naar Meppel, waar je om 7.45 uitstapte bij het station. We hebben het over de eerste bussen en de door-

deweekse diensten. 1938 was een belangrijk jaar voor de DABO, want de groei van het bedrijf zette volop door en er kwam zekerheid over nieuwe lijnen. Vandaar ook dat men in dat jaar chauffeurs in Hoogeveen vestigde, een van de knooppunten van de lijnen. Vanwege het groeiende aantal passagiers werden er dat jaar ook conductrices aangenomen. Heb bedrijf van in totaal 19 autobussen en 3 luxe wagens.

De DABO-garage bij Huizing voldeed niet. In november 1939 kocht de DABO in een publieke veiling via notaris Mulder de beide woon- en winkelhuizen Hoofdstraat 156 en 158, naast het gemeentehuis, voor f 9775,-. Het was de bedoeling deze te verbouwen en er een depotgarage van de autobusonderneming te vestigen. Daar zou dan een wachtlokaal voor de passagiers bij komen, plus enige woningen voor het personeel. *“Op het ogenblik is de huisvesting van de DABO te Hoogeveen beneden peil, zodat noodzakelijkerwijs naar een andere gelegenheid moest worden uitgezien. Eerlang zal dus ook In Hoogeveen een eigen DABO-station verrijzen.”* Aldus de Meppeler Courant van 24 november 1939. Door de oorlog is het er allemaal niet van gekomen. De DABO had nog geen eigen station en geen eigen garage in Hoogeveen, tijdens de meidagen van 1940. Het oorlogsverhaal begint dan ook in de garage bij Roelof Huizing, Hoofdstraat 30, en met drie chauffeurs.

Dit is echter maar een deel van de autobusgeschiedenis van Hoogeveen. De tramverbindingen van de Eerste Drentsche Stoomtramweg Maatschappij en de Demersvaartsche Stoomtramweg Maatschappij werden opgeheven en door de maatschappijen overgenomen door eigen busdiensten. De DSM begon al in 1924 met bussen en met ingang van de winterdienstregeling van 1933-1934 werd voor het personenvervoer alleen nog met bussen gereden. De EDS liet vanaf 1931 ook bussen rijden. In 1936 nam de EDS de DSM over na de oorlog volgde samenwerking en uiteindelijk fusie met de DABO. We richten ons in deze studie op de DABO rond en in oorlogstijd, in Hoogeveen.

DE CHAUFFEURS VAN DE DABO TE HOOGEVEEN

Met de bussen werden in 1938 ook chauffeurs in Hoogeveen gestationeerd. Van daaruit reden ze alle kanten op, op alle lijnen van de DABO, al naar gelang welke diensten ze draaiden. Vandaar ook dat Roelof op de foto kwam bij hotel Bies, Markt 11 te Assen. De chauffeurs: Jan Strijker, Jan Bakker, Willem Takens, Roelof Lubberts en Jan Strijker.

Jan Strijker was geboren op 15 mei 1898. Hij woonde op het adres Grote Kerkstraat 90. Hij was een zoon van spekslager Reinder Strijker en Johanna Margaretha Mersman. Anders dan de andere chauffeurs was Jan afkomstig van Hoogeveen. Zijn wieg stond 'op de Slood', de Alteveerstraat. Toen Jan op 5 mei 1928 trouwde met Margaretha Hendrika Snippen, was hij rijwielhersteller. Hij trad volgens zijn stamkaart op 15 februari 1933 in dienst van de DABO, en was daarmee een van de eerste Hoogeveense chauffeurs van dit bedrijf. Er werd later klein '1-1-1928' bij de datum van indiensttreding neergezet, maar dat kan gezien de trouwakte niet kloppen. Jan droeg op de kraag uniformnummer 2. Ze woonden op Kanaalweg 9a te Hoogeveen.

Jan Bakker was geboren op 21 september 1912 in Giethoorn als zoon van Lucas Bakker en Geertje Groen. Hij trouwde op 6 oktober 1934 met Briggjeta Maat uit

Giethoorn. Ze woonden aanvankelijk te Leggeloo, gemeenten Dwingeloo, en vanaf 15 september 1938 te Hoogeveen, op Hoofdstraat 136. Dit was direct naast drukkerij en boekhandel stoter. Het adres werd daarna de wachtkamer van de DABO. Per 21 december 1938 woonden ze in Ruinen op de Stadterij, even ten noorden van de toenmalige gemeente Hoogeveen. Het adres volgens zijn DABO-stamkaart: Stuijzandscheweg 138 VII. Dat ligt nu binnen die gemeente. Ze hadden toen twee kinderen. Godsdienst: geen. Jan had een kijk op het leven die daar naast stond. Het ontwikkelde zich tot een nationaalsocialistische levensvisie. Hoe pro-Duits hij was in de meidagen van 1940, dat is niet bekend.

Roelof Lubberts (*portret*) was 10 februari 1907 geboren in de gemeente Ruinerwold als zoon van Hendrik Lubberts en Hendrikje Bennink. Hij woonde later in Meppel, waar zijn vader werkzaam was bij de gemeentelijke vuilophaaldienst. Roelof trouwde op 12 september 1931 in Meppel met Roelofje Geerts uit Meppel. Ze waren lid van de Nederlandse Hervormde Kerk. In Meppel woonden ze laatstelijk op het adres Catharinastraat 24. In 1938 kwamen ze van Meppel naar Hoogeveen, met hun beide kinderen. Vanaf 11 oktober 1938 stonden ze ingeschreven in deze gemeente. Ze woonden kort op het adres Willemskade 26 en kwamen toen op het adres Zuiderweg 52. Deze woning was toen nieuw gebouwd. De bouwvergunning was van 21 januari 1938. Ze huurden het pand van gebroeders Ter Stege, van Schutstraat 114.

Willem Takens was geboren op 10 augustus 1916 in Onnen, gemeente Haren. Hij was als jong chauffeur van een jaar of 18, 19 bij de DABO in dienst gekomen, met als standplaats Assen. Zijn stamkaart van de DABO meldt als datum van indiensttreding: 5 december 1938. Dit is later ingevuld, want het kaartstelsel is van 1940. De datum van het in vaste dienst komen is niet ingevuld. Waarschijnlijk gaat het bij 5 december 1938 dan ook over de vaste dienst, volgend op een tijdelijk contract. Op de kraag van zijn uniform droeg hij nummer 24. De DABO vroeg hem om naar Hoogeveen over te gaan. Dat wilde hij wel, maar waar moest hij dan zo gauw een woning zien te vinden? Hij kon wel in de kost bij Roelof Lubberts. Aldus gebeurde. Willem had al druk verkering met Aaltje Eiting, uit Schoonoord. Ze hadden elkaar leren kennen bij een hotel-dancing. Het ging allemaal wat sneller dan gepland. Kleine Willem was op komst, hun oudste zoon. Toen Willem en Aaltje begin mei 1939 trouwden, in Hoogeveen, kregen ze onderdak via Jan Huizing, de zoon van Roelof Huizing. Jan Huizing had een pand aan de Bentinckslaan, de woningen 139 en 141. Willem en Aaltje trokken in nummer 141. Het gezin hoorde bij de Gereformeerde Kerk, maar was daar niet zo actief mee.

Hendrik Jonkman werd 17 januari 1905 geboren te Noord (Nieuweroord), als zoon van timmerman Jan Jonkman en Grietje Kuiper. Hendrik trad op 15 februari 1933 in dienst van de DABO, maar het ging blijkbaar doorlopend om tijdelijke contracten. Volgens zijn stamkaart werd hij pas in vaste dienst aangenomen per 1 juli 1943. Hij droeg nummer 3 op de kraag van zijn uniform. Hij trouwde met Geertje Mulder, geboren te Recklinghausen Süd. Ze woonden op Linthorst Homanstraat 16 te Hoogeveen.

De chauffeurs werkten samen met conductrices, al naar gelang wie op welke lijn dienst had. In Hoogeveen woonden de conductrices J.Profijt, R.Koops en J.Prent. Bij het Noordscheschut woonde J.A.Tijben.

Buschauffeur Roelof Lubberts.



ONGEVALLEN

Ook die hoorden erbij. De DABO hield boekhouding van ieder ongeval en iedere beschadiging. De D-nummers slaan op de nummerborden uit die dagen. De park-nummers hebben betrekking op de nummers die de DABO zelf op de bus had gezet, om ze makkelijker uit elkaar te houden. Een opsomming van de maanden voor mei 1940:

27 december 1938, Peelo/Assen, plm. 9.15 uur, Opel D 2187, parknummer 17: *“Bakker kwam van Assen. Van de tegengestelde richting naderde een melkwagen, waarachter een luxewagen DKW A 28702 van dhr. J. Gorter, Botanicuslaan 22 te Haren (Gr). Deze kon niet tijdig genoeg stoppen. Door de gladheid van de weg gleed de wagen door en moest de melkwagen passeren om hiermede een aanrijding te voorkomen. Bakker week zoveel mogelijk uit en kwam tegen een boom terecht”. “Rechter voorscherm en bumper ingedeukt, koplamp rechts vernield, voorband rechts onbruikbaar, schade plm f 90,50. Geval 11 juni '39 aangegeven bij politie te Assen”.*

31 december 1838, Veeningen, plm. 13.45 uur, Opel D 1497, park nummer 20: *“Chauffeur Bakker had de autobus op de rechterhelft van de weg gestopt om een passagier uit te laten. Hij was naar de achterzijde van de autobus gegaan om een fiets van het bagagerek te tillen. Op dit ogenblik werd hij aangereden door een achterop rijdende luxe auto gemerkt L 33023, chauffeur en eigenaar dhr. J.K.Gatsonides, Muurhuizen 110a te Amersfoort. Getuige: R.Stapel Lzn, Veeningen, Zuidwolde.” “Fietsenrek geheel in elkaar. Extra bus in Veeningen met 2 chauffeurs. Bakker naar huis gebracht. Vervanging Bakker.”* De fiets van de getuige was ook kapot, want het ging om diens fiets die van het rek werd gehaald. Dit was Bakkers tweede ongeval in vier dagen. Hij was er blijkbaar helemaal kapot van.

6 januari 1939, Hoogeveen, Willem Takens, Opel D 11992, parknummer 22: *“Bij het zogenaamde draaien van de bus te Hoogeveen is Takens in aanraking gekomen met de brug.” “Waterlijst boven het linker achterportier beschadigd”.*

6 februari 1939, Eursinge, plm. 16.00 uur, bus D 1497, parknummer 20: *“Bakker moest te Eursinge ruilen van wagen. Bij het weggrijden heeft hij geen aandacht geschonken aan de ter plaatse aanwezig zijnde betonnen paal, en is hier tegen aan gereden.” “Rechter voorscherm beschadigd”.* Bij Eursinge, Pesse, was een eigen parkeerplaats van de DABO.

10 Maart 1939, Hoofdstraat, Hoogeveen, plm. 22.30 uur, Opel, parknummer 22, chauffeur Jan Strijker: *“Na afloop van de dienst tijdens het bergen van de wagens in de garage te Hoogeveen te dicht langs de garagewand gereden.” “Portier rechtsvoor beschadigd”.* Foto's tonen ons een garage met één deur op de kant van de Hoofdstraat. Dat was een krappe doorgang, temeer omdat je daar ook een draai bij moest maken.

De garage van Huizing, Hoofdstraat 30. Boven nog voor de oorlog, met een ronde deur. Onder een luchtfoto van rond 1963, tijdens een wandeltocht. Het grote parkeerrein is er nog steeds en wordt nu beschikbaar voor goedkoop dagparkeren. Het pand ervoor is onherkenbaar veranderd.



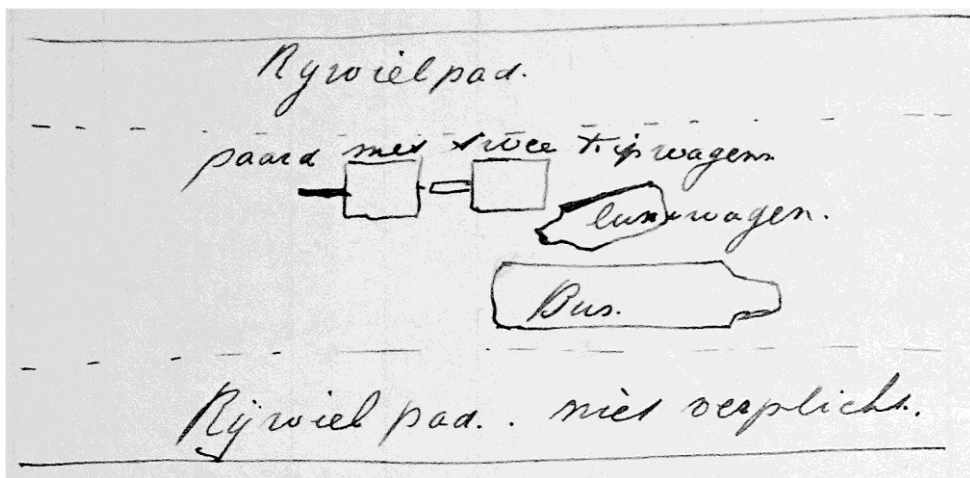
21 april 1939, Groenmarkt, Meppel, plm. 16.50 uur, chauffeur Willem Takens, Opel D 11992, parknummer 22: "Bij het wegrijden van de Groenmarkt tegen een kermiswagen gereden". "Deuk linksachter. Carrosserie."

20 mei 1939, Zuiderdiep, Groningen, chauffeur Willem Takens, Mercedes Benz D 1969, parknummer 15: "Bij het wegrijden op het Zuiderdiep bus beschadigd." "Deuk rechter achterhoek."

29 juni 1939, Opel D 11992, parknummer 22: "Komende van Groningen moest Bakker wachten te Assen voor de Groninger Brug. Bakker is toen omgereden, moest echter eerst achteruit en reed tegen een paal." "Fietsenrek geheel in elkaar ge-deukt".

15 juli 1939, parknummer 16: "Takens weet van deze beschadiging niets af. Mogelijk is de bus op het Zuiderdiep op de standplaats aangereden." "Linker achterhoek beschadigd."

21 juli 1939, Assen, 10.40 uur, Opel D 1497, parknummer 20: "Bakker was op weg naar Groningen. Bij Assen kwamen van tegenovergestelde richting 2 kipkarren met paardetrekking, waarachter een luxe wagen D 10901, bestuurder Geert van de Ploeg te Zwiggelterbrug, eigenaar Roelof Boer, aannemer te Elp, gemeente Westerbork. In plaats dat de bestuurde van de luxe wagen achter de kipkarren bleef rijden, totdat onze bus was gepasseerd, trachtte eerstgenoemde nog de kipkarren voorbij te komen, waardoor de aanrijding ontstond." "Linker zijwand en achterportier beschadigd." De Koninklijke Marechaussee te Assen maakte proces-verbaal op. Er werd in de boeken van de DABO een schets toegevoegd:



10 augustus 1939, Hooghaler Brug, gemeente Beilen, plm. 14.40 uur, chauffeur Jan Strijker, Opel D 11992, parknummer 22: "Tegen de leuning van de noodbrug te Hooghalerbrug gereden." De rechter zijwand was flink beschadigd. Kosten werden geschat op f 75,-.

9 september 1929, Mercedes Benz D 1969, parknummer 15: *“Bakker was op plm 200 meter voor de opgebroken rijweg te Glimmen de vrachtauto N 30565 gepasseerd. Bij de opgebroken rijweg aangekomen, naderde van tegenovergestelde richting een vrachtauto van Van Swieten. Bakker moest stoppen en werd hierop aangereden door de vrachtauto N 30565.” “Carosserie van achteren ernstig beschadigd, fietsenrek vernield, f 60,-.”*

17 oktober 1939, De Knijpe, chauffeur Jan Strijker, bus parknummer 16, plm. 13.50 uur. We volgen dit keer wat er in de kranten stond. Jan S., DABO-chauffeur te Hoogeveen, reed op de Hoogeveense Weg, in de richting van Meppel. Hij kreeg een aanrijding met veehandelaar Van de Rhoer, bij De Knijpe. De linkerkant van de auto van Van de Rhoer werd flink beschadigd. Van de Rhoer verklaarde met kalme gang gereden te hebben, en langzaam vaart te hebben verminderd om te stoppen, waarop de bus de botsing veroorzaakte. Jan Strijker verklaarde dat het stoplicht van de voorligger weigerde, en op 9 á 10 meter afstand ervan gereden te hebben. Getuige M.Drogt uit Meppel kwam met de fiets van Meppel. Deze verklaarde, net als getuige O.Bel uit Tweelo die bij hem was, dat de afstand tussen de twee wagens ongeveer 3 á 4 meter bedroeg. Jan Strijker werd veroordeeld door de kantonrechter en ging in hoger beroep. Dat hielp niet. In juni 1940 werd DABO-chauffeur Jan S. te Hoogeveen veroordeeld tot en boete van f 15,- of 15 dagen hechtenis, zoals van begin af aan al was geëist en geoordeeld. De kranten hielden het bij Jan S. en het ging om Jan Strijker, getuige het register met ongevallen van de DABO zelf. Schade aan de bus: *“Bumper iets ontzet.”*

15 november 1939, chauffeur Jan Bakker, bus nummer 26. De schade is een kras op de rechter zijwand. Blijkbaar heeft men geen idee hoe dat is gekomen, want er wordt niets over ingevuld.

30 januari 1940, chauffeur Roelof Lubberts, bus 30: *“Op de Schutstraat te Hoogeveen in aanraking geweest met vrachtauto van de firma Spoelstra uit Meppel.” “Kras op rechter zijwand”.*

6 februari 1940, plm. 11.40 uur bij Eursinge, Pesse, chauffeur Roelof Lubberts, Open D 2187, parknummer 17: *“Bij een botsing met een luxe auto welke geen voorrang gaf van de weg geraakt en in een sloot terecht gekomen.” “Linker zijwand ingedeukt en beschadigd.”*

29 maart 1940, Meppel, voormiddags, chauffeur Jan Bakker, bus 25: *“In de Hoofdstraat in aanraking geweest met groentekar van Hakman te Oosterboer.”* Schade: f 19,-.

ROELOF LUBBERTS

EN DE DABO ROND DE MEIDAGEN VAN '40

©Albert Metselaar, Hoogeveen 2021 albertmetselaar@home.nl

Op 28 augustus 1939 werd bekend gemaakt dat het Nederlandse leger de dag erop zou worden gemobiliseerd. Op de vroege ochtend van de 29^e reden al om 06.00 uur zes bussen van de DABO weg uit Hoogeveen, richting Assen, om daar ingezet te worden voor het vervoer van militairen. De 30^e augustus kreeg Lamberts van de burgemeester van Meppel geheime militaire stukken ter lezing, met de opdracht daar uitvoering aan te geven. De volgende dag vertrok er rond 13.00 uur een colonne van ruim 40 vrachtauto's en bussen uit Meppel, die op een bepaalde plaats in Friesland afgeleverd moesten worden. In de namiddag om 4 uur meldde Lamberts de colonne bij een militaire commissie en vond de overdracht plaats. De DABO moest die dag 5 autobussen afstaan. Daarna werd het weer rustig voor de DABO. Slechts enkele personeelsleden werden gemobiliseerd. Dat had ook te maken met het belang van de goeie verbindingen. Daar waren goeie chauffeurs voor nodig. Willem Takens hoefde bijvoorbeeld niet op te komen omdat Lamberts uitstel voor hem had weten te krijgen voor militaire dienst. Maar dat nam niet weg dat de chauffeurs van militair belang waren. Waar nodig zouden ze alsnog opgeroepen en ingezet kunnen worden.

Er kwam een aantal nieuwe bussen gereed. Ze werden in dienst gesteld. Ook kwam er tussendoor de geheime opdracht om alle vervoersmiddelen tijdig terug te trekken, in het geval van een Duitse inval. Voor zover het ging om de bussen in Meppel was dat eenvoudig. Lamberts zou dat zelf kunnen regelen. Voor het materieel in andere plaatsen (Groningen, Dieverbrug en Hoogeveen) was dat lastiger. Na overleg met de militaire instantie werd overeengekomen dat de chauffeurs in die plaatsen de opdracht verstrekt zouden krijgen in een verzegelde enveloppe. Zo gauw Nederland bij de oorlog betrokken zou worden en het contact tussen Meppel en Hoogeveen verbroken zou (kunnen) worden, zou de enveloppe geopend moeten worden.

Roelof Lubberts wist daarom al tijdens de mobilisatie en voor het uitbreken van de feitelijke oorlog dat hij ingezet zou worden, zo gauw de Duitsers zouden binnenvallen. Hij liet zijn familie de enveloppe zien en vertelde dat daarin de informatie zat die hij nodig had. Roelof was zich bewust van zijn militaire belang.

10 MEI 1940, DUITSE INVAL, NAAR FRIESLAND

Onmiddellijk na de Duitse inval kwam de DABO in Hoogeveen in actie. De bussen moesten onmiddellijk vertrekken. Jan Bakker werd als eerste gealarmeerd. Werd hij gebeld of hoorde hij van de Duitse inval op de radio? Het Algemeen Hoofdkwartier deelde om 5.15 uur mee aan het ANP dat vanaf 3 uur de Duitse troepen de grens hadden overschreden. Vanaf dat moment werd het nieuws door de ether verspreid. De eerste bus zou volgens de dienstregeling al om 5.45 bij de wachtkamer bij boekhandel Stoter moeten staan. Blijkbaar ging die deze dag niet, of werd de bus vanwege de oorlog bewust thuis gehouden. De inschatting kan zijn dat Jan Bakker op de 10^e mei de eerste busdienst waar zou nemen. Hoe dan ook, Jan vertrok niet

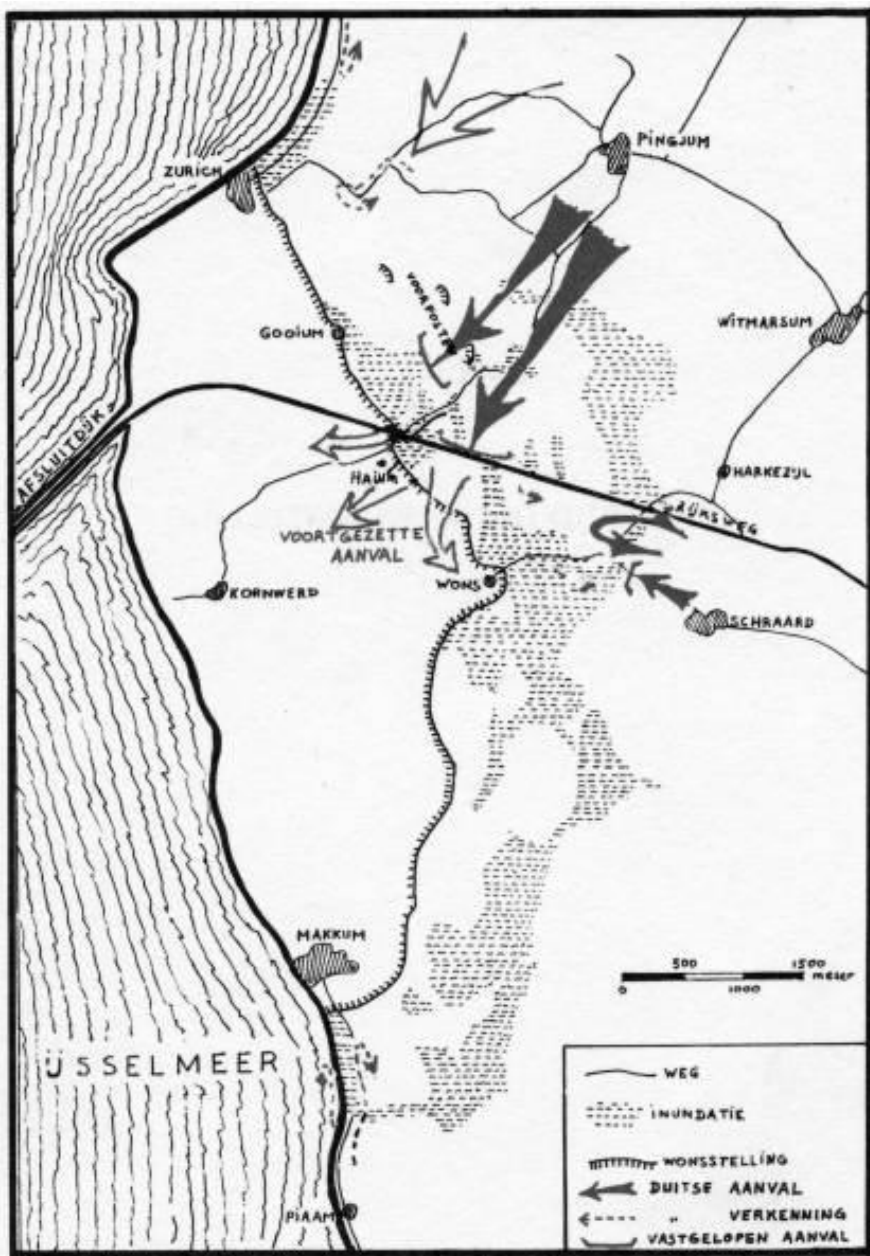
voor de gewone dienst, Jan maakte zijn geheime enveloppe open. Vanaf dat moment golden de bussen als gevorderd door de commandant van het eerste bataljon van het 33^e Regiment Infanterie. Als Jan al in de garage was gearriveerd, is het voorstelbaar dat hij met een noodgang naar huis fietste, om zijn gezin mee te delen dat hij vertrekken moest. Dit zou qua tijd kunnen kloppen. Jan Bakker maakte namelijk volgens eigen verklaring om 6.30 uur de bussen met de DABO-parknummers 25, 24 en 7 klaar, in de garage van de DABO in Hoogeveen. Het ging om de volgende bussen:

- Kentekennummer **D-8756** (Mercedes Benz, parknummer 7, ingeschreven 10-5-1933).
- Kentekennummer **D-12109** (een Opel, parknummer 24, ingeschreven 12-12-1938).
- Kentekennummer **D 12495** (een Opel, parknummer 25, ingeschreven 12-6-1939).

Jan Bakker vulde de vrijedoortochtbewijzen in en plakte ze op de voorruit. Alle benodigde papieren lagen al klaar in de garage, weten we zo. Dat moest ook wel, want hoe kwam je anders waar je zijn moest, als er overal Nederlandse soldaten konden zijn, bij de doorgaande wegen? Bakker fietste vervolgens naar Willem Takens, Bentinckslaan 141, en die waarschuwde Roelof Lubberts weer, Zuiderweg 52. Ze fietsten in ijltempo terug naar de garage. Laatste controles, hebben we alles bij ons, zitten de tanks vol, hoe moeten we rijden, en dat allemaal in de zenuwen rondom een totale verwarring in een net uitgekoken oorlog.

Om 8 uur vertrokken ze gedrieën met drie bussen uit Hoogeveen naar Harlingen. Bakker reed in bus no.25, Lubberts in no. 24 en Takens in no. 7. In wat Willem Takens later aan zijn zoon Willem vertelde komt naar voren dat Willem achteraan reed, de derde bus. Er is niets vermeld over tussendoor soldaten oppikken. In de geheime instructies was enkel sprake van zo snel mogelijk veilig stellen van de vervoersmiddelen. Daar ging het om, niet om welke soldaten waar dan ook op te pikken. We kennen de brieven niet, maar we weten wel uit het verslag van Lamberts wat de afspraken waren met de militaire autoriteiten. In de brieven zal niet anders hebben gestaan dan wat Lamberts daarover later rapporteerde. Ze reden dus met lege bussen het voor die tijd hele eind van Hoogeveen naar Harlingen. Opmerkelijk is dat dit allemaal kon, op dat moment, want blijkbaar was er nog nergens een brug opgeblazen of een weg versperd. Het kon ook nog omdat de Nederlandse troepen aan de Afsluitdijk nog troepen van de Q-lijn (Drenthe en Overijssel) verwachtten, die zich zouden terugtrekken op de stellingen in Friesland. Als deze langs waren, zouden diverse doorgangen onmogelijk worden gemaakt. De DABO-chauffeurs reden nog voor de troepen uit. In Harlingen meldden ze zich om 12 uur bij de commandant. Daar arriveerden ook de DABO-bussen uit Meppel, Groningen en Dieverbrug, de andere garages van de auto-busonderneming. Bijna alle bussen kregen opdracht van de militaire commandanten om over de Afsluitdijk naar Alkmaar te rijden. Aldus gebeurde, onder leiding van DABO-werkmeester Koets. Daar zouden ze moeten wachten op nieuwe orders.

Drie bussen bleven achter in Harlingen. Dat waren de drie bussen uit Hoogeveen. Voor hen had de commandant van de Wonslinie wat bijzonders in gedachten. Eerst was er voor de chauffeurs niks te doen. Pas om 16.30 vertrokken ze met de kustwacht van Harlingen naar Wons. De bus zat vol militairen en levensmiddelen.



De Wonsstelling. De pijlen duiden op aanvallende Duitse troepen.

Wons was het middelpunt van de Wonsstelling. Van Zurich naar Wons en van daar naar Makkum hadden Nederlandse soldaten zich ingegraven, in een ruime boog om het begin van de Afsluitdijk. Ze zouden een invallende vijand nooit tegen kunnen houden, daarvoor was de stelling te licht uitgerust en te eenvoudig opgebouwd. Ze zouden de opmars wel kunnen vertragen. Alle andere stellingen in het oosten van Nederland zouden eveneens vertragend moeten werken. Vervolgens konden al die soldaten zich terugtrekken achter de Wonsstelling, om vervolgens samen via het fort Kornwerderzand (4 kilometer van de kust op de Afsluitdijk) de vijand af te slaan. Kornwerderzand is nooit veroverd. Dit stukje Friesland bleef Nederlands tot het eind van de strijd. Het moest zich uiteindelijk overgeven, omdat Nederland capituleerde.

Vanuit Wons reden de drie chauffeurs van de DABO op de avond van de 10^e mei om 21.30 naar Kornwerd, veilig achter de Wonsstelling. De helft van de militairen ging weer mee, de andere helft bleef vooreerst in Wons, maar kwam de morgen erop alsnog lopend aan in Kornwerd. In Kornwerd bleven Bakker, Takens en Lubberts tot zaterdagavond 11 mei 23.00 uur. In de nacht van vrijdag op zaterdag sliepen ze in Kornwerd in de bussen. De hele zaterdag was een dag van wachten en niks doen. Toen moesten ze 's avonds laat rond 23.00 uur met een deel van de troepen naar de kop van de Afsluitdijk. Ze stopten "*bij het A.P.C. vulstation, waar de militairen in de stelling moesten*", schreef Jan Bakker later. Deze laatste rit ging niet over de hoofdlijn van de Wonsstelling, maar om een kleinere laatste verdedigingslinie, voor het geval de hoofdlinie was gevallen. Ook dit laatste ritje was met militairen. De militairen moesten over de hele Wonslinie allemaal de stelling in, in de loopgraven en de snel aangelegde kazematten, want de vijand was in aantocht. De chauffeurs zochten voor hun bussen een plek bij de dijk, bij het tankstation.

HET TANKSTATION BIJ DE AFSLUITDIJK

Het tankstation werd geopend op 1 mei 1934, dezelfde dag dat de Afsluitdijk zelf in gebruik werd genomen. Het stond op Friese bodem, op de kop van de dijk, en werd een 'redmiddel' voor wie net niet genoeg in de tank had, betrokken was bij een ongeval, of pech had en wilde bellen. Een liter benzine koste nog 7 cent, herinnerde pomphouder Arie den Breejen zich, toen 2 mei 1974 een interview werd geplaatst in de Leeuwarder Courant. Arie den Breejen was er ook in de meidagen van 1940. Zijn tankstation zou deze meidagen niet overleven, werd hersteld als 'Wehrmachtstankstelle', werd bij de bevrijding weer kapot geschoten, en herrees in 1947.

Het tankstation was een logische plaats voor de bussen. Dit was het hoofdkwartier van majoor Bouwe Smid. Hij was commandant van het 1^e Bataljon van het 33^e Regiment Infanterie. De totale sterkte van deze eenheid was ongeveer 1400 man, als we de aanvullende terugtrekkende troepen meerekenen. Als Majoor Smid stond weer onder commando van de Stelling Den Helder. Majoor Smid had volop bussen bij zich, bij het station, die hij uit kon sturen om gewonden en manschappen op te halen, of met gewonden de dijk over kon sturen, voor vervoer naar een ziekenhuis in Noord-Holland. De bussen van de DABO van de garage uit Hoogeveen stonden naast elkaar, achter de dijk. De chauffeurs sliepen die nacht weer in hun bussen.

Behalve de rapportages van Takens en Bakker, hebben we ook rapporten van de bij het benzinestation aanwezige militairen. Uit het gevechtsrapport van sergeant L.

Westerbaan van het 1-1-33 RI weten we dat er een officiersbarak aan het begin van de Afsluitdijk stond, onderaan het viaduct. Er stonden betonringen op de weg, ongeveer 50 meter op de dijk. De dijk was nog niet afgesloten. Verkeer kon door, mits men de papieren in orde had en het wachtwoord kende: Schollevaar. Dat van de doorgang kon snel veranderen, dankzij de betonringen. Een stroom vluchtelingen van wel 250 wagens per uur probeerde bij het begin van de oorlog van Friesland naar Noord-Holland te komen. De 10^e mei om 14.00 uur passeerden zo ook de gevluchte eigen troepen uit Coevorden. Sergeant Westerbaan maakte de oorlog mee dichtbij de benzinekiok, zoals hij het pompstation noemde. In zijn rapporten zien we majoor Smid met zijn kijker naar de vijandelijke vliegtuigen staren. Via de radio in de benzinekiok hoorden ze de berichten van de eerste aanvallen en de verwarring. Men verwachtte ook Duitse soldaten in Nederlandse uniformen. *“Hak hem dan in moettes”*, was de reactie van majoor Smid op de vraag wat te doen als ze zo iemand zouden ontdekken. Het viel de sergeant tegen dat noch majoor Smid noch een andere hoge officier ooit bij zijn troepen van het bataljon is geweest. Ze bleven op de kop van de dijk bij de benzinekiok.

Sommige soldaten kwamen tot onzinnig gedrag: ze schoten met een pistool op vijandelijke vliegtuigen. Daarmee verrieden ze hooguit hun eigen positie. Pistoolkogels konden tegen vliegtuigen niets uitrichten. Ook van majoor Smid werd gezien dat hij met een pistool op vliegtuigen schoot. Het schetst de onmacht van de manschappen en de majoor zelf. Zelf hadden de Nederlandse soldaten geen antwoord op de vliegtuigen. Er stond geen afweergeschut. Volgens sergeant Westerlaan was er sprake van een volkomen falen van het merendeel van de Nederlandse officieren, met als uitzondering de commandant van het 1-1-33 RI, kapitein van der Linden. Je moest geen mensen leiding laten geven aan zulke grote groepen mensen, alleen omdat ze 5 jaar HBS hadden gedaan. Dat moest je laten doen door technisch onderlegde mensen met ervaring in leidinggeven op machinefabrieken, autobedrijven en zo. Aldus Westerlaan.

Dit was in het kort de situatie waar Roelof Lubberts in terecht kwam, wachtend op de kop van de dijk op wat zou komen. Sergeant Westerlaan schreef ook over de Duitse vliegtuigen: *“Het zal omstreeks 8 uur in de morgen zijn geweest toen er een stuk of 4 vijandelijke vliegtuigen verschenen. Deze kwamen zo plotseling opzetten, dat ze ons volkomen verrasten. De manschappen die op de vleugels van mijn groep zaten, vluchtten in de bunkers, maar de soldaat Fopma en ik hadden hiervoor geen gelegenheid meer. we sprongen dan ook achter ons door een sloot tegen een walletje aan, en bleven hier liggen totdat de vliegtuigen vertrokken waren. Daarna kwam onze goederentrein terug van de Afsluitdijk, waar ze vandaag gestuurd was, en reed van Hayum de weg op naar Kornwerd. (...) De vijandelijke vliegtuig aanvallen werden om ongeveer het half uur herhaald.”* De eigen Nederlandse vliegtuigen waren in de vroeg ochtend van de 12^e mei nog even langs geweest, voor een verkenning, en niet weer terug gekomen. De Duitsers hadden vrij spel. Hun vliegtuigen bestookten keer op keer de kop van de dijk en de doelwitten er omheen.

DE BESCHIETINGEN VAN PINKSTERZONDAG 12 MEI 1940

Zondagmorgen 12 mei, 1^e Pinksterdag, doken er om 9.15 uur Duitse jagers op. Er kwam een kogelregen neer op de bussen en de mannen. Ze zochten in allerijl dekking. Voor zover dat lukte. Direct al bij de eerste aanval werd Roelof Lubberts ge-

dood en Jan Bakker gewond. Jan Bakker had twee schampschoten. Een in de linker dij en een in de linker schouder. Hij kreeg direct daarna een voltreffer, een kogel in de linker schouder, 10 centimeter tussen de long en het schouderblad. Uit het gegeven dat twee ooggetuigen, Bakker en Takens, aangaven dat ze pas veilig waren toen ze ergens in of onder waren gevlucht, en Lubberts direct bij de eerste aanval werd gedood, kunnen we opmaken dat Roelof Lubberts niet de kans heeft gehad om weg te vluchten naar een veilige plaats. De vliegtuigen waren er, de kogels waren er, en het was ineens afgelopen. Roelof heeft nog net de kans gehad om uit de bus te komen. Hij zocht zijn toevlucht op de eerste veilige plek die hij bedenken kon: tussen de achterwielen, onder de autobus. Daar vonden zijn maten zijn lichaam, zo wist Willem Takens later te vertellen.

Majoor Bouwe Smid (rechts), in het midden zijn ondergeschikte kapitein Van der Linden en links het hoofd van de Nederlandse strijdkrachten generaal Winkelman, tijdens een inspectie in Wons.



Jacob Topper heeft tijdens zijn onderzoek naar de Wonsstelling meerdere verslagen onder ogen gehad, waarin ooggetuigen vertelden dat ze een DABO bus waren gepasseerd, met de dode chauffeur nog achter het stuur. Willem Takens was er echter helder in, Roelof stierf tussen de achterwielen. Hij kon de bus zelf niet meer bereiken, schreef hij later. Wat doe je als soldaat, als je iemand tussen de wielen ziet liggen, als de beschietingen achter de rug zijn? Je haalt hem er onderuit. Je wilt kijken of je nog wat voor hem kunt doen. Dat zal dan ook zijn gebeurd met Roelof Lubberts. Ook Jan Bakker kon dat niet meer doen, die was door de kogelwonden uitgeschakeld. Hij leefde, op een haar na. Het zal dan ook op de middag van de 12^e mei zijn gedaan door militairen van de Wonsstelling, gelegerd bij het benzinestation. Vervolgens constateerde men dat Roelof Lubberts al was overleden. Men kon op dat moment niets voor Roelof doen. Ook begraven was er nog niet bij. Men zette zijn lichaam in de bus, en daarna was het wegwezen, zelf zorgen dat je op een veilige plaats kwam. Ervan uitgaand dat dit is gebeurd, een logische reactie, kunnen we de verklaring van Willem Takens en die van de soldaten van de Wonsstelling in evenwicht brengen.

Jan Bakker was aangeschoten en wel nog onder een vrachtwagen gekropen, onder aan de dijk. Hij lag daar tot de vliegmachines weer weg waren. Dat duurde nog wel een half uur, voor het veilig was. Hij kon toen naar een boerderij ('Houw'), waar het Rode Kruis aanwezig was. Het bleef vooreerst bij noodverbanden. Dit gebeurd op het huidige adres zijn Houwdijk 20.

Willem Takens was er zijn verslag niet duidelijk in wat zijn eerste dekking was geweest. Waarschijnlijk is hij ook eerst ook onder een wagen gaan liggen. Na de eerste aanval is hij in een kazemat gaan liggen. Deze lag zes uur lang onder mitrailleurvuur van de vijand. *"Daarna ben ik gevluht in een dicht bij zijnde wagen van dienst met plusminus twintig militairen naar Alkmaar"*, verklaarde Willem Takens in de zomer van 1940. Hij reed in de laatste wagen die de Afsluitdijk op kon, over de brug voor Kornwerderzand. Hij vertelde zijn zoon later dat hij in zijn spiegel zag dat de brug afgedraaid werd. Waarom niet terug naar de bussen? *"Daar de bussen een eind verder naar achteren stonden en door de eerste aanval al aardig geleden hadden, kon ik die niet meer bereiken, of ik had het zelf misschien met de dood moeten be-kopen"*, zo schreef hij.

Het tankstation bij het begin van de dijk.



Om 14.30 uur werden Jan Bakker en negen andere gewonden ook over de dijk naar 't Zand (Noord Holland) vervoerd, waar ze opnieuw werden verbonden. Van daaruit gingen ze naar het ziekenhuis in Alkmaar. Er werden direct foto's van zijn linker schouder gemaakt. De donderdag erop werd er nog een foto van zijn rechter schouder gemaakt. Pas op de vrijdag was het zover dat hij geopereerd kon worden. Vrijdagmorgen om 10.00 uur werd de kogel verwijderd. Na 12 dagen ziekenhuis kon Jan Bakker op kosten van het Maatschappelijk Hulpbetoon uit Alkmaar naar Giethoorn worden vervoerd. Blijkbaar werd hij opgevangen bij zijn ouders. Dokter Kolk, plaatsvervanger van dokter Kooiman, hield hem nog 14 dagen onder behandeling. Dit laatste is overgenomen uit de verklaring van Jan Bakker zelf. Dokter Kooiman werkte in Hoogeveen. Je zou dan zo graag willen weten of Jan bedoelde dat hij in Hoogeveen nog een tijdje onder behandeling was, en dat hij vrij snel van Giethoorn naar Hoogeveen werd vervoerd, of dat die arts in Giethoorn langs kwam. Dat weten we weer niet. We kunnen het Jan Bakker niet meer vragen. De boodschap van Jan Bakker was vooral dat hij nog minimaal 26 dagen in behandeling van een arts was. Dat was een flinke gevaarlijke wond geweest, en dat waren flink wat gemiste arbeidsdagen.

De chauffeurs hadden de bussen van de DABO achter moeten laten. Roelof Lubberts zat nog steeds in zijn stoel in de bus. De 12^e mei 1940 was de Wonsstelling gevallen. Soldaten van de Wonsstelling trokken aan hem voorbij, om zo snel mogelijk in de kazematten van Kornwerderzand te komen. Velen zagen de bussen en Roelofs verschijning maakte diepe indruk. Een deel van de Nederlandse soldaten was via bootjes weggekomen. Een ander deel moest zich overgeven aan de Duitsers, omdat de bootjes weg waren. De Duitsers waren de baas op het Friese kustgebied, de Nederlanders zaten veilig in de vesting Kornwerderzand. Roelof zat nog in zijn bus bij het compleet kapotgeschoten benzinestation. Na Nederlands capitulatie konden de doden worden geborgen. Roelof Lubberts werd tijdelijk ter plaatse ter aarde besteld.

Takens was zondag 12 mei rond 17.00 uur in Alkmaar aangekomen. Hij werd ondergebracht in de Ambachtsschool en de nacht erop in de HBS. Daarna was hij bij een burger in de kost, tegen vergoeding. Natuurlijk wilde hij die graag weer terug hebben van de DABO, net als een vergoeding voor zijn achtergebleven spullen. Pas op de donderdagmorgen 16 mei, de oorlog was afgelopen, konden Takens en vele andere chauffeurs met zeven bussen van de DABO van Alkmaar terug naar het oosten van het land. Het eerste doel was Zutphen. Daar moest hij f 7,- betalen om over de IJssel te komen, want de bruggen waren natuurlijk niet te gebruiken. Die donderdagavond arriveerde hij met de bussen in Meppel. En natuurlijk ging hij zo snel mogelijk door naar de Bentinckslaan in Hoogeveen, naar huis.

Chauffeur Takens was dan misschien nog wel gezond en wel gebleven, maar hij had als gezond gebleven chauffeur, zonder verwondingen, de bussen niet meer opgezocht. De reden kennen we. Het had hem zijn leven kunnen kosten. Hij gaf het aan bij zijn baas, want als chauffeur was je verantwoordelijk voor het rijdende materieel. Ging je daar niet goed mee om, kon je op ontslag rekenen. Dit was echter overmacht geweest. Het werd hem niet aangerekend. De chauffeurs hadden rekening gehouden met de omstandigheden. Hun spullen lagen nog in de bus. Takens meldde bij zijn baas het verlies van twee wollen dekens, een overjas, een kistje met gereedschap en kaartjes. Dat zullen Lubberts en Bakker ook bij zich hebben gehad. Je bereidde je overal op voor.

De burgemeester van Meppel schreef in een brief van 16 mei 1940 aan de burgemeester van Hoogeveen over R.Lubberts: *"In leven chauffeur bij de DABO, die op zondag 12 mei 1940 op de Afsluitdijk het leven liet, doordat een bom de door hem bestuurde autobus trof. Bommenwerpers en beschietingen vonden aldaar plaats. Het treurig ongeval had plaats toen de autobussen zich op weg van Friesland naar Noord-Holland bevonden."* Over bommen hebben we niets gelezen, in de verklaringen van Westerbaan, Bakker en Takens, onze bronnen over de laatste dagen van Roelof Lubberts. De mythologisering lijkt al na een paar dagen op gang te zijn gekomen. Wel werd Kornwerderzand gebombardeerd. Wie niet wist waar Roelof exact was overleden, kon gebeurtenissen gemakkelijk door elkaar halen. De informatievoorziening was verwarrend, de rapportages nog niet voor handen, maar men wilde wel alles weten wat er te weten was. Ook de krantenknipsels uit deze chaotische dagen konden daarom geen duidelijkheid geven. Ze vermeldten alleen wat er bij geruchte werd vernomen.

LAMBERTS GAAT OP ONDERZOEK UIT

Lamberts oorlogsrapport verhaalt over het vervolg. De stemming in Meppel en Hoogeveen was gedrukt. Telefoonverbindingen waren er niet. Het enige nieuws dat er was, kwam via de door de Duitsers gecontroleerde radio. Lamberts bussen waren weg en nieuws daarover had hij niet. Hoe ging het met de chauffeurs? Geen informatie. Zo ineens hoorde Lamberts dat er in de stad Meppel werd verteld dat er een DABO chauffeur bij de Afsluitdijk was gesneuveld. Er werden namen genoemd, maar niemand wist iets met zekerheid. Het was toen al de 15^e mei. Het was al avond geworden, toen plotseling uit zuidelijke richting DABO-bussen Meppel binnen kwamen rijden, die de vrijdag ervoor waren vertrokken. Er ontbraken vier bussen. Nog diezelfde avond kreeg Lamberts zekerheid over het lot van één van zijn chauffeurs: Roelof Lubberts uit Hoogeveen was gesneuveld.

***Een foto van direct na de val van de stelling.
Op de voorgrond de bus van Jan Bakker. Daarachter,
zichtbaar door de ramen, de bus van Willem Takens.***





De kapotgeschoten bus van Roelof Lubberts. Er was kort na de capitulatie een fotograaf bij van Foto Modern uit Leeuwarden. Het bedrijf bestaat nog via de vestiging in Dokkum. Helaas viel de naam van de fotograaf niet meer te achterhalen, maar het bedrijf ging akkoord met publicatie. We kijken achter op de bus. Afgaande op wat Willem Takens zijn zoon vertelde, werd Roelof dood gevonden onder de bus, tussen de wielen. Daar had hij veiligheid gezocht. Het is dan ook prikkelend te zien dat er een overjas achter het ene wiel lijkt te liggen. De jas van Roelof Lubberts? Hij zal ter plekke op zijn verwondingen zijn onderzocht, om te kijken wat men eventueel nog voor hem kon doen. Is hem toen de jas uitgedaan? Hoe meer je weet, hoe dichter je bij de gebeurtenissen komt, maar ook hoe meer vragen alsnog opkomen.

Op vrijdag 17 mei kreeg Lamberts het bericht dat drie van zijn autobussen ernstig beschadigd op Zurich aan het begin van de Afsluitdijk stonden, Jan Bakker gewond was, en Roelof Lubberts was omgekomen. Zaterdag de 18^e mei ging Lamberts met werkmeester Koets en drie chauffeurs naar het benzinestation op de dijk. Aan de voet van de dijk, in het voortuintje van een boerderijtje, vonden ze het pas gedolven graf van Roelof Lubberts. Hij zal net een dag of hooguit 2 dagen ervoor zijn begraven, na de Nederlands capitulatie. Hij was er naar toe vervoerd, omdat daar een noodhospitaaltje was ingericht. Men had niets meer voor Roelof kunnen doen, dat was na al die dagen wel duidelijk. Een van de moeilijkste taken van de Nederlandse soldaten van na de capitulatie was het zoeken en begraven van de gesneuvelden. Roelof werd op pakweg 100 meter van zijn bus begraven. Zoals hij overleden was, in zijn uniform, gewikkeld in een deken.

De boerderij direct aan de kop van de dijk is bekend onder het adres Houwdijk 20, 8753 JB, Cornwerd. Het is een pachtboerderij waarin de pachters nog wel eens wisselden, zodat via de laatste bewoners geen informatie verworven kon worden. De boerderij stond en staat op de terp Houw, de naamgever van de buurt en de dijk er naar toe. De drie kapot geschoten bussen stonden er nog zoals ze daar op 12

mei waren kapotgeschoten, toen Lamberts langs kwam. De drie bussen werden dezelfde avond nog naar Harlingen gesleept en daar voorlopig opgeborgen.

Roelof Lubberts werd een week later overgebracht van zijn noodgraf aan de Friese kust naar Meppel, en daar op woensdag 23 mei herbegraven. Aan zijn graf stonden zijn naaste familie, de president-commissaris van de DABO, enkele personeelsleden van de DABO en directeur Lamberts. Op zijn graf werd door het DABO-personeel een plaat aangebracht. De N.V. DABO herdacht Roelof op de jaarlijkse vergadering van aandeelhouders, juli 1940. President-commissaris de heer D. baron Mackay *“wees op de vele moeilijkheden die het personeel der N.V. in de afgelopen winter en daarna in niet mindere mate tijdens de oorlogsdagen heeft ondervonden, waaruit gebleken was dat het overgrote deel der in het bedrijf werkzaam zijnde personen door goede plichtsbetrachting en dienstijver de belangen der N.V. op de juiste wijze had behartigd. Gevoelvolle woorden wijdde spreker aan de nagedachtenis van de bij de vervulling van zijn plicht gevallen chauffeur R. Lubberts.”* Zo lezen we het in kranten in die dagen, zoals de Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant van 20 juli. Gevallen. Zo spreek je niet over een burger. De burger komt om. Een militair is gevallen. Strikt genomen was Roelof geen militair, maar hij voldoet ook niet aan wat we ons doorgaans voorstellen bij burgerslachtoffers. Hij valt onder een kleine derde categorie: burgers onder militair bevel. We zien dit ook in het vervolg van het verhaal. Roelof is herdacht met en tussen militairen.

Hoe was het met de bussen? Natuurlijk was Lamberts, eigenaar van de DABO, geïnteresseerd in het lot van zijn chauffeurs, maar ook zijn onderneming was hem dierbaar. De DABO haalde de drie Hoogeveense bussen op en nam de schade op. Ze waren ernstig beschadigd. Via de commandant C1-33^e Regiment Infanterie werd gepoogd om een inspectie van de bussen te krijgen, opdat vervolgens de kosten vergoed zouden kunnen worden. Over de huur was men het al snel eens. De bussen waren gevorderd, maar dat betekende niet dat ze gratis waren gebruikt. In een brief van 21 juni 1940 werd de huur gesteld op f 25,- per bus per dag, over 10-12 mei, wat neerkwam op een totaal van f 225,-. De commandant van het 1-33 RI stuurde de rekeningen net zo snel weer terug, want de DABO moest niet bij hem zijn, maar bij het Departement van Defensie. En of ook de bijgeleverde formulieren ingevuld konden worden. Oorlog of geen oorlog, de administratie blijft doorgaan.

Directeur Lamberts van de DABO zette zich in voor een financiële regeling voor de weduwe Lubberts. In afwachting daarvan schreef hij haar de 20^e juli 1940 dat ze voorlopig via de DABO f 14,- in de week zou krijgen, later terug te betalen als het andere rond zou zijn. Roelofje Geerts tekende daarvoor. Het Afwikkelingsbureau van het Departement van Defensie zei haar per 24 juli een voorlopige uitkering van f 50,- in de maand toe, zonder toezegging op een definitieve regeling. De 26^e juli besliste de Rijksverzekeringsbank dat dat Roelofje Geerts geen schadeloosstelling zou worden toegekend vanwege de diverse verzekeringen van de DABO, omdat Roelof Lubberts op het moment van overlijden niet geacht kon worden in dienst van de DABO overleden te zijn, in de zin van de ongevallenwet. Hij stond onder commando van het Departement van Defensie en was gedood bij een militaire handeling, de vliegtuigaanval. Oftewel, van burgerlijke regelingen was dan geen gebruik te maken. Een burgerinstantie gaf hier duidelijk aan dat hij buiten burgerlijke regelingen viel en dus gekeken moest worden naar militaire regelingen.

Het Afwikkelingsbureau van Defensie benoemde het in hun brief van 30 oktober 1940 aldus: *“overleden ten gevolge van van hem ten behoeve van de Nederlandse militaire dienst gevorderde diensten”*. Vervolgens werd haar een voorlopige uitkering van 300 gulden toegekend. We slaan al het financiële geregeld hier maar verder over. Waar het om gaat: de weduwe was uit de hoogste financiële nood gered, met ondersteuning van Defensie, alsof hij een gesneuvelde militair was, en de status van Roelof Lubberts was ook duidelijk. Geen gewoon burgerslachtoffer, geen gewoon militair slachtoffer. Het betrof een derde categorie, burger onder militair commando, in diensten voor militaire diensten. Zo ging ook de burgemeester van Hoogeveen er mee om. De Raad van Arbeid te Assen vroeg in een brief van 27 mei 1940 naar namen van gesneuvelde militairen met kinderen beneden de 14 jaar, in verband met een mogelijke uitkering. In de reactie op de zijkant van de brief zien we dat Roelof Lubberts werd bijgeschreven als ‘chauffeur EDS militair vervoer’. Hij werkte dan wel niet bij de EDS maar bij de concurrerende DABO, foutje op het gemeentehuis, maar door het militaire vervoer werd hij direct al in het militaire rijtje gedacht. In de op basis daarvan uitgewerkte brief werd hij formeel toegevoegd aan de rij gesneuvelde militairen, met de vermelding dat hij niet militair was, maar werd doodgeschoten bij militair vervoer. Inmiddels was het ‘EDS’ al ‘DABO’ geworden.

Lamberts vroeg in 1941 nog of hij diverse uniformstukken terug kon krijgen. Roelofje Geerts schreef hem op 18 april 1941: *“Ik zou Uw pakken gaarne terug gegeven heb-ben, maar ik heb ze niet meer in mijn bezit. Ik heb ze weg gegeven. De winteruniform die mijn man er nog bij gekocht had van Leegstra heb ik aan Takens gegeven en de anderen aan mijn zus zijn jongens. En de uniform van mijn man heb ik nooit wat van gezien.”* Vervolgens ging het over de financiële ondersteuning. Gedurende de oorlog begon dat weer mis te lopen. Lamberts zette zich bij het Afwikkelingsbureau van Defensie opnieuw in voor ondersteuning en zorgde voor geld in de tussenperiode. Het geld werd gebracht door een van de chauffeurs. Het was een moeilijke tijd voor het gezin. Moeder Lubberts wist haar beide zonen niet alleen groot te krijgen, maar ze kregen ook een goede opleiding.

HET LEVEN GAAT DOOR, OOK IN OORLOGSTIJD

De DABO kon na de meidagen van 1940 al vrij snel weer busdiensten op gang brengen. “De oorlogsomstandigheden brachten mede, dat het bedrijf moest worden ingekrompen. Onze uurdiensten op de hoofdlijn werd een 1 ½ uur, later een 2 uur dienst. De benzine werd gerantsoeneerd en na gedane proeven in 1940 kwamen in het voorjaar 1941 de eerste gasgeneratoren in ons bedrijf”, aldus directeur Lamberts in zijn verslag over de oorlogsjaren. Ieder mens wordt gemist, maar niemand is onmisbaar. Voor Hoogeveen werd vervolgens een nieuwe chauffeur gezocht. Dat werd Thomas Appelmelk. Thomas Klaas Appelmelk en zijn vrouw Jacoba Bennink vinden we in de vermeldingen van de ‘loop der bevolking’ in de kranten uit die dagen als jong stel in Assen. Hij kwam november 1940 uit Veendam, zij uit Hoogeveen. Ze waren die maand getrouwd in Hoogeveen. Ze vertrokken in september 1941 van Assen naar Hoogeveen, naar Hoofdstraat 125. Zijn dienstverband bij de DABO begon volgens zijn stamkaart officieel op 9 mei 1941.

Chauffeur Jan Bakker uit Giethoorn zou in de oorlog nog een bijzondere carrière doormaken. Hij trad toe tot de NSB, werd plaatsvervangend leider van het NAF in Hoogeveen, en meldde zich als bewaker in het kamp Erica te Ommen. Dat beviel



De chauffeurs: links Willem Takens, daarnaast Jan Strijker.

hem niet zo best. Na vier dagen werd hij chauffeur bij de districtscommandant van de WA, Buursma. Hij maakte onder meer mee dat WA-commandant Buursma in Musselkanaal werd doodgeschoten door politiemann de Ruyter. Hij was ook aanwezig bij enkele acties van de beroepslandwacht. Aldus meldde de Provinciale Drentsche en Asser Courant van 14 oktober 1948. Jan Bakker heeft in de oorlog nog eens een bezoek gebracht aan de weduwe Lubberts, aan de Zuiderweg. Dat was een erg kort bezoek. Hij verscheen in het uniform van de Landwacht. Zo ineens stond hij bij hen achter het huis, in de tuin. *“Wilt u onmiddellijk vertrekken!”* was de directe en besliste reactie van Roelofje Geerts..... en weg was Jan. Nooit weer gezien.

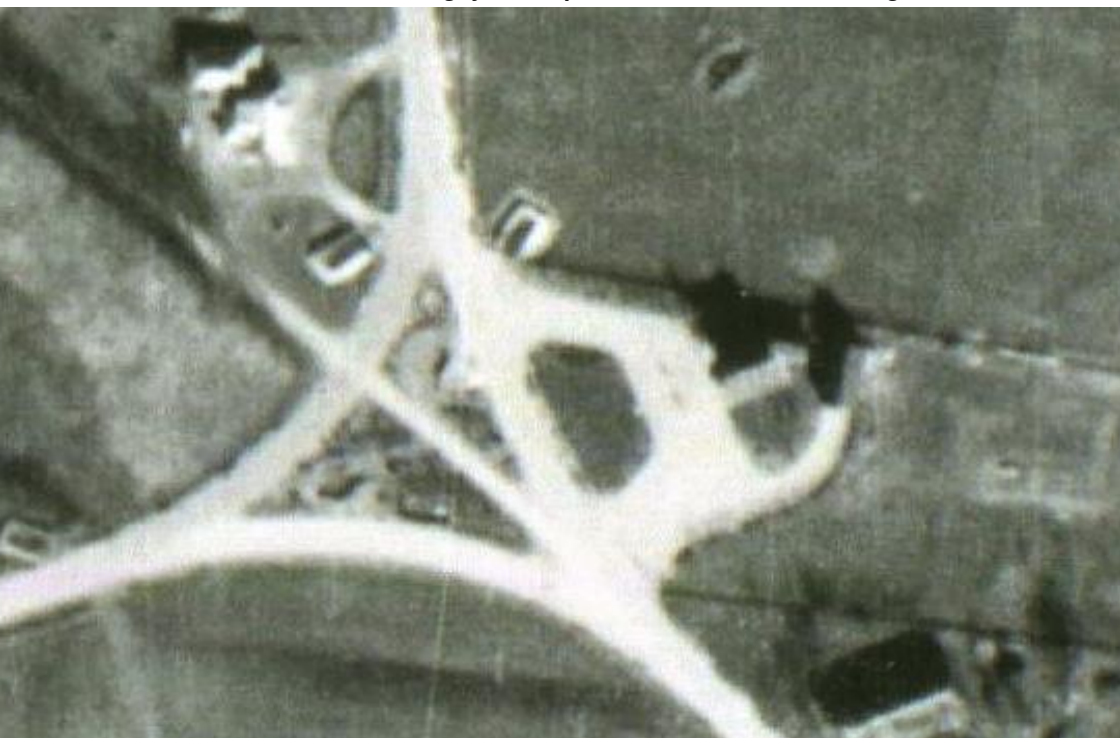


De begrafenis van WA-commandant Duursma.

Het leven op de bus ging zijn gewone gangetje. We zouden de kleine ongevalletjes weer kunnen beschrijven, maar het wordt niet veel anders dan hiervoor. Een uitschieter was het ongeval van 17 januari 1941. Dit kwam uiteindelijk voor de rechter, waarbij Willem Takens geen beklaagde was, maar getuige. In de oorlog werd het tekort aan brandstof steeds nijpender, tot het zover kwam dat de chauffeurs achter hun bus een generator moesten meebrengen, waarin het gas werd geproduceerd om de bus te laten rijden. Zo kwamen ze samen nog eens op de foto: Willem Takens, Jan Strijker, monteurs, een bus en de generator erachter nog net te zien. Willem Takens bleef in dienst tot 4 september 1943. Zijn stamkaart bij de DABO geeft aan: *‘ontslagen per 4 september 1943 wegens dienstweigering’*. Het verhaal daarachter is onbekend.



Boven: Thomas Appelmek. Onder: Pesse in oorlogstijd, het belangrijkste verkeerspunt. Links de weg naar Ruinen, boven die naar Spier en Beilen, onder de weg naar Hoogeveen, en rechts van het verkeerspunt het plein van de DABO. Een belangrijk steunpunt van de busonderneming.



SEINHUISWACHTER STAAT TERECHT

Stonden de boomen verticaal?

Op 17 Januari des morgens vroeg is op de bewaakte spoorwegovergang in Meppel (Hoogeveenscheweg) een autobus van de N.V. Drentsche Auto Bus Onderneming in botsing gekomen met een rangeerend treindeel. De bus werd van achteren geraakt, doch het treinstel had weinig vaart, zoodat het ongeval tot eenige materiele schade is beperkt gebleven.

Voor den Meppeler Kantonrechter stond Dinsdagmorgen de seinhuiswachter Klaas V. te Meppel terecht, omdat hij er niet voor gezorgd zou hebben, dat de beweegbare spoorboomen naar beneden waren, toen het rangeerende treindeel passeerde, zoodat de botsing dus aan hem te wijten zou zijn.

De verd. was het hiermede evenwel niet eens. Volgens de voorschriften moest hij den spoorwegovergang weer vrij maken voor het wachtende publiek. Een der boomen was reeds verwijderd en de andere was iets omhoog gebracht, toen hij bemerkte, dat het rangeerende treindeel in beweging kwam, „optrok” in de richting van den overweg, en zoodoende had de seinhuiswachter den boom direct weer laten zakken. Niettemin was toen reeds de DABO-bus-chauffeur den overgang opgereden met het vermelde gevolg. De verd. merkte nog op, dat de stoplichten hadden gebrand, zoodat de chauffeur z.i. den overweg nog niet mocht passeeren.

De bestuurder van de bus was de chauffeur W. Takens te Hoogeveen, die pertinent verklaarde, dat beide boomen verticaal stonden, zoodat de overgang vrij was, terwijl het stoplicht niet brandde.

Verder werden nog gehoord als getuigen de rangeerder Cornelis Klein te Meppel en de machinist J. Klinkhamer te Groningen, die beiden verklaarden, dat de stoplichten wel brandden, ook... na de botsing nog. De ambtenaar van het O. M., mr. Hartsuiker achtte het primair ten laste gelegde bewezen. De afsluitboomen waren geopend, terwijl dit niet mocht. Er was dus sprake van nalatigheid, waarvoor f 8 of 4 d. h. werd geëischt. De kantonrechter, mr. J. Smit wilde de zaak tot 1 Juli aanhouden, om den Stationschef te hooren.

Chauffeur Willem Takens was in 1941 betrokken bij een ongeval, dat hem nog als getuige voor het gerecht bracht. We zien het terug in de krant, het Nieuwsblad van het Noorden van 18 juni 1941. Hij werkte nog bij de DABO tot 4 september 1943. Hij kreeg ontslag in verband met dienstweigering.

Het verhaal er achter kennen we niet. In oorlogstijd was dit zo nu en dan zelfs een moedige daad. Het is maar het wat er toen speelde. Later in de oorlog was Willem ook nog aan het werk als chauffeur, al kennen we de werkgever niet.

Het station bij de Afsluitdijk is op 29 mei 1974 nog eens in de Leeuwarder Courant vermeld vanwege het bouwen van een restaurant. Pomphouder Arjen den Breejen, zou daarom zelf een nieuw benzinstation gaan bouwen langs de Rijksweg naar Harlingen, omdat zijn bezinestation op de dijk moest worden afgebroken, zo lezen we. De verdubbeling van de weg en andere wegen heeft de plaatselijke situatie volledig veranderd. De

plaats van het benzinstation is dan ook niet meer te zien. Roelof Lubberts stierf onder de noordbaan van de A7. Eén van de drukste punten van Friesland.

HOE WE ROELOF LUBBERTS BLEVEN HERDENKEN

Op 6 april 1993 onthult burgemeester Faber het oorlogsmonument aan de Zuiderweg, bij de ingang van de begraafplaats. Drie stenen zuilen met drie bronzen platen met namen. Eén van die platen is gewijd aan de gesneuvelde militairen van Nederlandse origine. Tussen deze militairen, en in de openingszin aangeduid als militair, staat Roelof Lubberts. Het monument was een initiatief van de VOMI, de organisatie van voormalige strijders van de politionele acties in Nederlands Indië, in samenwerking met leden van de Historische Kring Hoogeveen. In de jaren daarop neemt de Historische Kring Hoogeveen de organisatie van de dodenherdenking te Hoogeveen op zich. Er worden jaarlijks kransen gelegd bij de zuilen. Zo werd ieder jaar vanaf 1993 ook Roelof Lubberts herdacht. Hoogeveen is hem niet vergeten.

De DABO-gedenkplaat op het graf van Roelof Lubberts is in de loop der jaren kapot gegaan en belandde in stukken tussen de struiken. Deze werden gevonden door de Stichting Oud Meppel. Deze gaf ze over aan het bestuur van de Historische Kring Hoogeveen. In de lokale pers verschenen vragen over Roelof. Bij het bestuur van de Historische Kring werd door een lid gemeld dat al die vragen inmiddels te beantwoorden waren, want er was al volop onderzoek gedaan. Er kwam geen reactie. Het bestuur vroeg de Stichting Oud Meppel een artikel over Roelof te schrijven. Aldus gebeurde. Het verscheen in de Veenmol en viel op 4 mei 2018 bij de leden in de bus. De DABO-gedenkplaat van Roelof Lubberts werd opnieuw onthuld op de avond van de 11^e april 2018, door burgemeester Karel Loohuis en een bestuurslid van de Historische Kring. Er werd een bloemstuk bij gelegd door Jannes Punt uit Meppel. Bij de onthulling en in de berichtgeving er omheen werd door het bestuur van de Stichting Oud Meppel aangegeven dat Roelof Lubberts min of meer was vergeten, dat 'niemand' er wat van af wist, en dat het zou gaan om de eerste gesneuvelde Hoogeveense burgerdode. Dit ondanks dat hij jaarlijks werd herdacht.

Het idee om ook de stille tocht van de 4^e mei bij de DABO-gedenkplaat van Roelof Lubberts langs te leiden, werd niet overgenomen door de gemeente Hoogeveen. Maar goed ook. Waarom iemand tweemaal herdenken in één tocht? Tijdens de stille tocht van de 4^e mei werden opnieuw kransen gelegd bij de gedenkzuilen aan de Zuiderweg. En opnieuw ook weer voor Roelof Lubberts. Als hij al was vergeten, dan was het in ieder geval niet door de historici van Hoogeveen, voor wie achter iedere naam op deze drie zuilen een verhaal tevoorschijn is gekomen. Diezelfde 4^e mei werd in Friesland op het officiële gedenkteken voor de gesneuvelden van de Wonsstelling de naam van Roelof Lubberts onthuld. Hij was uiteindelijk toch nog toegevoegd. Tussen de militairen. Op 12 mei, de datum dat hij sneuvelde, verscheen in het jaar 2018 bijgaande schets van het leven van Roelof Lubberts en de beginjaren van de DABO in Hoogeveen. 25 jaar na de onthulling van de bronzen plaquette, waarop onder meer de militair Roelof Lubberts werd herdacht. Hoezo burger..... Of... derde groep? Hoezo vergeten? Door wie dan?

Albert Metselaar, 12 mei 2018

BIJ HET VERVULLEN VAN HUN MILITAIRE PLICHTEN
ZIJN VOOR ONS VADERLAND GEVALLEN

LAMBERTUS BENNINK	☆ 25.12.1920	† 10.05.1940
JAN KNEGT	☆ 19.09.1914	† 13.05.1940
JAN KOOPS	☆ 24.01.1908	† 13.05.1940
MARTEN KUILER	☆ 09.12.1919	† 14.05.1940
ROELOF LUBBERTS	☆ 10.02.1907	† 12.05.1940
HENDRIK JAN OOSTERHUIS	☆ 10.10.1920	† 05.07.1940
SIMON POLAK	☆ 03.06.1912	† 13.05.1940
GOOITZEN WARMELS	☆ 04.04.1919	† 12.05.1940
JAN WEEMSTRA	☆ 13.04.1918	† 06.07.1943

WIJ HERDENKEN HIERMEE OOK ONZE VERZETSSTRIJDERS
EN ANDEREN DIE DOOR OORLOGSOMSTANDIGHEDEN
IN DE JAREN 1940-1945 HUN LEVEN VERLOREN

***“Bij het vervullen van hun militaire plichten zijn voor ons vaderland gevallen”,
en dan als vijfde Roelof Lubberts. Hierna de hele gedenkzuil, met voor de 26^e
keer een krans ervoor, ook voor Roelof Lubberts. We zijn hem nooit vergeten.***

BIJ HET VERVULLEN VAN HUN MILITAIRE Plichten
ZIJN VOOR ONS VADERLAND GEVallen

LAMBERTUS BENNINK	W 25.12.1920	T 10.05.1940
JAN KROON	W 19.09.1914	T 13.05.1940
JAN KROON	W 24.01.1908	T 13.05.1940
MARTEN KUIJER	W 02.12.1910	T 14.05.1940
KOELOF EBBERTS	W 10.02.1907	T 12.05.1940
HENDRIK JAN OOSTERHUIS	W 10.10.1920	T 05.07.1940
SMON PAAL	W 03.09.1912	T 13.05.1940
DOOTEN WARMELD	W 04.04.1910	T 12.05.1940
JAN WEEMSTRA	W 15.04.1918	T 08.07.1943

WIJ HERDENKEN HIEROM DOOK ONZE VERZETSGRIJDERS
EN ANDEREN DIE DOOR OORLOGSOMSTANDIGHEDEN
IN DE JAREN 1940-1945 HUN LEVEN VERLOREN



Bronnen:

Info familie Lubberts en familie Takens.

Diverse fotocollecties, waaronder die van de gemeente Hoogeveen en W. Takens Jr.

Gevechtsrapport sergeant L.Westerbaan van het 1-1-33 RI.

Persoonskaarten gemeente Hoogeveen.

Rapport over de DABO in oorlogstijd van de hand van directeur Lamberts.

Verklaringen Bakker en Takens, archief DABO.

Jaarverslagen DABO.

Crediteurenboek DABO.

Register van ongevallen van de DABO.

Stamkaarten DABO-personeel.

“Van Stoomtram tot DVM” (A.E. van Bergen – H. Zandbergen).

Kentekenregister Drents Archief.

De site delpher.nl voor oude kranten.

Archief Hoogeveense Courant en Meppeler Courant.

Het Noordelijk Drainagebedrijf op Houwdijk 20 te Cornwerd.

Woningkaarten gemeente Hoogeveen.

Adresboeken gemeente Hoogeveen.

Dossier pensioen familie Lubberts, archief DABO.

Dossier Overlijden van militairen 1924-1947, gemeente Hoogeveen.

Samenvattend bevolkingsregister, gemaakt in de oorlog, met alle beschikbare mannen voor Duitse arbeidsdienst, inclusief de vermelding van beroep en of ze al dan niet al in Duitsland aan het werk waren.