

Everyone loves 'Jimmy'

Arie Pieters

Everyone loves 'Jimmy'

De truck waarmee Nederland weer werd opgebouwd

Arie Pieters

Schrijver: Arie A. Pieters

Omslagontwerp: Arie A. Pieters

Foto's:

'Keep Them Rolling' (2012, 's-Gravendeel): Arie A. Pieters

collectie Arie A. Pieters,

collectie A. Pieters-Berkman †,

collectie dhr. A. van Bruggen,

collectie dhr. J. de Jong,

collectie dhr. A. de Baat,

collectie dhr. J. Veerman

collectie dhr. K. v. d. Berg

collectie dhr. G. Bakker

collectie dhr. J. Oosterwijk

websites:

<https://nl.wikipedia.org>

<https://www.oudedaf.nl>

<http://www.gmccckw.nl/>

ISBN: 9789463422017

Uitgegeven door: Mijnbestseller.nl

Print: Printforce, Alphen a/d Rijn

Copyright: Arie A. Pieters©

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Jeugdherinneringen
3. Werkpaard in de Tweede Wereldoorlog
4. Overal aan het werk
5. Nog steeds 'on the road'
6. Nawoord
7. Bronnen en nuttige adressen

1. Inleiding

We staan er uiteraard allang niet meer bij stil, maar veel van de fietspaden, wegen en snelwegen, die in de late jaren veertig, in de jaren vijftig en deels ook in de jaren zestig zijn gerealiseerd zijn aangelegd met behulp van GMC CCKW kippers. Al deze wegen zijn inmiddels natuurlijk al voorzien van een zoveelste laag asfalt, of ze zijn al meer dan eens herstraat, maar de basis werd dus vele decennia geleden al gelegd. En wat dacht u van de ontelbare bouwputten, die in diezelfde periode voor de vele nieuwbouw moesten worden uitgegraven. De kans is ongeveer 75% dat er toen grond is afgevoerd met GMC CCKW kippers. In de regio waar ik woon, de Hoeksche Waard, reden ze in de jaren vijftig en zestig ook af en aan met suikerbieten naar de suikerfabriek in Puttershoek. Kortom, voor allerlei werkzaamheden werd de 'ouwe trouwe' GMC in de jaren vijftig en zestig ingezet.

'Ouwe trouwe' was trouwens halverwege de jaren vijftig al van toepassing, want kenners weten uiteraard dat de GMC CCKW een 'overlever' is uit de Tweede Wereldoorlog. In 1941 rolden de eerste exemplaren van de ruim 550.000 gebouwde trucks namelijk al uit de fabriek in Amerika. Na de Tweede Wereldoorlog kwamen veel van de GMC's terecht in wat we voor het gemak 'de legerdump' noemden. Vanwege meerdere redenen (ondermeer de oprechte wens om de Europese economieën weer op poten te zetten en het beperken van de kosten van transport terug naar de VS) werden GMC's in grote hoeveelheden achtergelaten in Europa. Ook sommige truckfabrikanten in Amerika zagen die oude legertrucks liever niet in al te grote getale terugkeren, want dat zou de verkoop van nieuwe trucks uiteraard beperken.

Het is echter een mythe dat er helemaal geen GMC's mee teruggingen naar de VS. In sommige staten waren die 'oudjes' van harte welkom. Ze konden immers vrijwel meteen worden ingezet, soms met wat minimale aanpassingen en ondermeer in staten waar toen bosbouw een bron van inkomsten was doken GMC's op in de straten. Onder andere in Alaska duiken zelfs nu nog autokerkhoven op met flink wat afgedankte GMC's en ook Studebaker trucks, eveneens 'overlevers' van de Tweede Wereldoorlog. Er waren overigens wel minder Studebakers geproduceerd, rond de 200.000, dus daarom kwam je ze later in het Nederlandse straatbeeld in de jaren vijftig, begin zestig ook aanzienlijk minder tegen dan de GMC's. Wat betreft hun cabine leken de Studebakers trouwens veel op de GMC CCKW trucks. Ze waren wel wat 'hoekiger' dan de GMC's. Details die men bijvoorbeeld goed terugzag bij de spatborden en zijramen.

Waar staat de benaming 'GMC CCKW' nu eigenlijk voor? GMC is uiteraard de merknaam van de trucks. En de typeaanduiding CCKW is de modelindicatie, zoals General Motors in die tijd gebruikte en dit staat voor: De eerste 'C' wil zeggen dat de wagen is ontwikkeld in 1941, de tweede 'C' geeft een conventionele cabine aan, de 'K' geeft aan dat alle zes wielen worden aangedreven en de 'W' tenslotte geeft aan dat beide achterassen worden aangedreven. Verder waren er twee uitvoeringen van de cabine die standaard waren: Een gesloten cabine (de versie die wij later het meeste tegenkwamen op de Nederlandse wegen) en een deels 'open' cabine. Dergelijke trucks met een 'open cabine' werden in Nederland vaak door carrosseriebouwers voorzien van gesloten cabines, die meestal sterk leken op de gesloten cabine, zoals die door GMC zelf werd vervaardigd.

De officiële type aanduiding van deze legendarische trucks in het Amerikaanse leger was: Truck, 2,5 ton, 6x6, GMC CCKW-353 (of 352). De wagens zijn ook bekend onder de bijnamen 'Jimmy' en 'Deuce and a Half', dit laatste is een verwijzing naar het laadvermogen van 2,5 ton. In de ruim vier jaren dat de GMC CCKW in productie was (1941-1945), zijn er meer dan 550.000 exemplaren gemaakt. Er bestaan vele varianten; met een lange en korte wielbasis en met een gesloten en open cabine. De truck is nog tot eind jaren ‘50 in gebruik geweest in het Amerikaanse leger, maar ook bij andere strijdmachten. Tijdens de Tweede Wereldoorlog verwierf de CCKW vooral een zeer goede reputatie bij de bevoorrading. Legendarisch is bijvoorbeeld hun rol in de zogenaamde Red Ball Express in 1944, een logistieke, militaire operatie tussen Franse havens en het oostwaarts oprukkende geallieerde front. De degelijke, relatief makkelijk te repareren GMC's waren de ideale trucks voor die klus. En later, toen ze na de oorlog werden aangekocht door talloze aannemers in ons land, bleken ze nog net zo oerdegelijk te zijn en onvermoeibaar dienst te kunnen doen bij de wederopbouw van Nederland. Goed, ze waren deels inmiddels wel voorzien van dieselmotoren, maar verder waren het nog steeds grotendeels dezelfde trucks die al talloze kilometers onder de wielen hadden in de Tweede Wereldoorlog. Bij sommige aannemers reden nog GMC's tot einde jaren zeventig. 'Jimmy' bleek bijna onverwoestbaar...