

Alle neuzen dezelfde kant op

De 'torpedo' model trucks van de jaren vijftig en zestig

Arie Pieters

Alle neuzen dezelfde kant op

De 'torpedo' model trucks van de jaren vijftig en zestig

Arie Pieters



Schrijver: Arie A. Pieters
Omslagontwerp: Arie A. Pieters
Foto's:

collectie Arie A. Pieters
collectie dhr. B. J. Hansma
collectie dhr. A. van Bruggen
collectie dhr. J. de Jong
collectie dhr. A. de Baat
collectie dhr. A. Brugman
collectie dhr. J. Veerman
collectie dhr. K. v. d. Berg †
collectie dhr. G. Bakker
collectie dhr. J. W. Verduin
collectie dhr. D. Kruithof
collectie dhr. B. Jansen
collectie dhr. W. Heersma
collectie dhr. G. Martens †
collectie dhr. P. Reedijk

Informatie en diverse foto's:

Websites:

<https://www.regionaalarchiefdordrecht.nl>
<https://nl.wikipedia.org>
<https://www.oudedaf.nl>
<http://www.gmcckw.nl>
<https://beeldbank.rws.nl>
<https://landbouwstraatschagen.wordpress.com>

ISBN: 9789463989848

Uitgegeven via: Mijnbestseller.nl

Print: Printforce

Copyright: Arie A. Pieters©

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. De truck van de wederopbouw: De GMC CCKW
3. Verdwenen beroepen
4. Amerikaanse 'invasie'
5. Trucks uit Nederland, Frankrijk, Zweden, Duitsland, Tsjecho-Slowakije en Groot-Brittannië
6. Straatbeeld
7. Woord van dank
8. Bronnen en nuttige adressen

1. Inleiding

In de jaren tussen 2017 en 2020 heb ik ondermeer de boeken 'Herinneringen aan Jimmy' en 'Diepe sporen' geschreven. Het eerste boek handelde vooral over de rol die de legendarische GMC CCKW trucks, bijnaam 'Jimmy' speelden in het Nederland van de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog. Deze 'overlevers' uit de oorlogsjaren kwam je in de jaren tussen 1946 en pakweg 1970 overal tegen in ons land. Ze waren op allerlei manieren gereed gemaakt voor civiel gebruik. Merendeels als kippers, maar daarnaast ook als veewagen, bakwagen, verhuishuiswagen en zelfs als vuilniswagen. Na 1965 begonnen ze langzaam maar zeker te verdwijnen uit het straatbeeld. Hoewel enkele het nog tot in de tweede helft van de jaren zeventig vol wisten houden. Dat waren trucks, meest kippers, die dienst deden bij kleinere bedrijven.

Die laatste 'Jimmy's' hadden er rond 1977, 1978 dus een werkzaam leven van meer dan dertig jaar opzitten. Is 'Jimmy' nu dan echt helemaal verdwenen? Nee, gelukkig zijn er steeds meer bedrijven en particulieren die er één hebben gerestaureerd en in ere houden. En in landen als bijvoorbeeld de Filippijnen kunnen in sommige streken ook nu nog GMC's tegenkomen, die daar volop aan het werk zijn. In de meeste gevallen gaat het dan om kippers en bakwagens, die al meer dan eens compleet zijn opgeknapt en die nu nog steeds hun beste beentje voortzetten in het grondverzet. In 'Diepe sporen' werd in een veel bredere zin teruggekeken naar het grondverzet in ons land in de jaren tussen 1950 en 1980. Na de GMC's kwamen rond 1960 toen de REO trucks, die ook vaak als kipper werden ingezet. En na 1960 verschenen er ook meer nieuwe trucks op de markt.

Voor veel bedrijven, met name de kleinere, was een nieuwe kipper, of dit nu een Henschel, Mercedes, Magirus Deutz, DAF of een M.A.N. was rond 1960 nog een stap te ver. Hier in de regio begon de opmars van de nieuwe trucks pas halverwege de jaren zestig. En vanaf die tijd raakt de rol van 'Jimmy' en ook van de REO's steeds meer uitgespeeld. Een andere tijd, in veel opzichten. Zeker ook wat betreft het uiterlijk van de trucks die wij toen in het straatbeeld tegenkwamen. Zeker in de jaren vijftig en ook in de jaren zestig waren het voor de overgrote meerderheid allemaal vrachtwagens met 'een neus'. Pas rond 1965 werden frontstuur trucks, met name door ons eigen DAF en Bedford vaker onderdeel van het wagenpark van veel bedrijven. Maar pas rond 1970-1975 was er ook in het straatbeeld een omslag zichtbaar. En inmiddels is de situatie in een omgekeerde zin vergelijkbaar met begin jaren vijftig: Toen zag je in ons land vrijwel alleen trucks met 'neus', nu zien we bijna alleen nog maar frontstuur vrachtwagens. Hoewel enkele bekende merken de laatste jaren weer zijn begonnen met het in de modellenlijn opnemen van een model met 'neus', zoals b.v. Mercedes met de Zetros. Eindelijk weer een 'echte' truck, die een klassiek 'torpedo uiterlijk' heeft. Want laten we eerlijk zijn, wat was er een variatie aan truckmodellen in de jaren vijftig en de jaren zestig. En dat was met name te danken aan al die zgn. 'torpedo modellen', dus de trucks met 'een neus'. Zet een DAF Torpedo van begin jaren zestig naast een Mercedes of een Bedford TJ truck en je hebt echt een wereld van verschil voor wat betreft de vormgeving. Dit was eigenlijk ook de voornaamste reden voor mij om dit boekje samen te gaan stellen. En er was in die jaren tussen 1950-1970 natuurlijk nog veel meer te zien dan alleen de kippers. Hoewel die tijdens de periode van de wederopbouw en economische groei daarna wel prominent in beeld kwamen.

Maar er is nog meer dan alleen die op zich al bijzondere verscheidenheid aan vrachtwagens met 'een neus'. Ze deden in die jaren ook vaak dienst bij inmiddels verdwenen beroepen en bedrijven. Dat drong tot mij door toen ik het afgelopen jaar bezig was met het samenstellen van twee boekjes over onze plaatselijke historie. Dan zie je ondermeer de foto's voorbijkomen van de lokale kolen- en antraciethandel. Inderdaad, de kolenboer van vroeger.



**Een kolenboer aan het werk in de jaren dertig. Het was, zoals hier goed in beeld komt, bepaald geen licht werk...*

Ik weet van verschillende mensen, die hier in de polder buiten het dorp woonden, dat daar de kolenboer midden jaren zeventig nog steeds aan de deur kwam. Bij ons thuis was dat trouwens tot en met 1968 ook het geval.

En wat de denken van de 'melkrijders' van vroeger? Meestal zelfstandige vrachtrijders, die op het platteland de boerderijen langs gingen om daar melkbussen op te gaan halen? Ook die verdwenen ongeveer in dezelfde periode als de kolenboer uit het straatbeeld, maar in de jaren vijftig en zestig kon je ze op het platteland nog overal tegenkomen met hun vrachtwagens vol met melkbussen. En zo had je ook de vrachtrijders die tuin-derijen langs gingen, om daar vrachten op te halen die naar de veilingen moesten. En de groenteboer...? Ook die kwam in de periode tussen 1946 en 1975 nog vaak langs de deur met een lichte vrachtwagen vol met groenten en fruit. Al deze beroepen zijn inmiddels verdwenen. Inderdaad er zijn nog wel wat zelfstandige groentenwinkels, maar die komen allang niet meer dagelijks langs de deur met hun waar. Naast heel veel vrachtwagens, komen er dus ook behoorlijk veel beelden voorbij van dit soort verdwenen beroepen. Ze zijn tenslotte onlosmakelijk verbonden met die jaren en dus met de trucks uit die periode. En er is nog iets wat we in dit boek regelmatig voorbij zien komen: Illustraties gemaakt van vrachtwagens die met name in de jaren tussen 1946 en 1965 werden geproduceerd. In die jaren werd namelijk nog de traditie uit de vooroorlogse jaren voortgezet, namelijk dat in advertenties en brochures in veel gevallen gebruik werd gemaakt van illustraties. Dat is iets dat pas in de loop van de jaren zestig zou gaan veranderen. En ook dat geweldige, illustratieve vakwerk mag weleens wat meer in de schijnwerpers worden gezet. En zo komen bijna ongemerkt nogal wat dingen samen in dit boek van de 'stoere neuzen'. Naast al die fraaie trucks dus ook verdwenen beroepen en in sommige gevallen lang geleden verdwenen automerken, want ook in dat opzicht is er sinds de tijd van wederopbouw onder-tussen veel veranderd.

We reizen dus in veel opzichten in dit boek echt terug naar een hele andere tijd. Een tijd waarin we wat betreft de trucks in de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog vrijwel alleen maar 'torpedo modellen' op straat tegenkwamen. Maar daarnaast ook een tijd waarin echt keihard gewerkt moest worden. En als u als lezer van mijn generatie bent (tussen de 55-60 jaar) dan hebt u ze allemaal nog meegemaakt als kind/tiener: De kolenboer, de melkrijders en de chauffeurs van de GMC kippers. Ik hoop dat u tijdens het lezen en bekijken van de foto's in dit boek dan ook weer eens terug zult denken aan die mensen.

Ik wens u veel lees- en kijkplezier.

Arie Pieters



**Het jaar 1939: Jaap Kluit † (rechts), oudoom van de auteur van dit boek, draagt een vracht aardbeien over een aan plaatselijke vrachtrijder. (De vrachtwagen is een Opel Blitz.)*

2. De truck van de wederopbouw: De GMC CCKW

In 'Herinneringen aan Jimmy' en in mindere mate ook in het boek 'Diepe sporen' heb ik al uitgebreid stilgestaan bij de GMC CCKW. Maar ook in dit boek mag hij natuurlijk niet ontbreken en dus beginnen we met 'Jimmy'. Die bijnaam kreeg hij van het Amerikaanse leger. In de laatste anderhalf jaar van de Tweede Wereldoorlog was de rol van de GMC logistiek gezien erg belangrijk en daarom werd hij later ook wel aangeduid als; *'The truck that won the war'*. Maar bij de wederopbouw van ons land was hij bijna net zo belangrijk. En ook tijdens en na de Watersnoodramp van 1953 werd er heel veel werk verzet met de GMC's. Het puin ruimen na de Tweede Wereldoorlog, maar ook het uitgraven van ontelbare bouwputten, de aanleg van wegen, fietspaden en snelwegen, het graven van kanalen enz., enz. Echt overal werd 'Jimmy' als kipper voor ingezet. Ik vermoed dat ongeveer 75% van alle grond en zand in de jaren vijftig werd vervoerd met GMC 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 suikerfabrieken in Oud-Beijerland en Puttershoek. Kortom, de 'ouwe trouwe' GMC was in die jaren niet weg te denken uit het straatbeeld. 'Ouwe trouwe' was trouwens halverwege de jaren vijftig al van toepassing, want in 1941 rolden de eerste exemplaren van de ruim 550.000 gebouwde trucks al uit de fabriek in Amerika. Die eerste GMC's waren rond 1955, 1956 al een slordige 15 jaar oud. Een leeftijd waarop veel hedendaagse trucks worden afgeschreven en bij bedrijven plaats hebben gemaakt voor de nieuwe modellen. Maar zo werkte dat destijds nog niet. Zoals eerder al gezegd: Enkele GMC's deden nog dienst in de tweede helft van de jaren zeventig. 'Jimmy' was bijna onverwoestbaar.



**Het Amsterdam van midden jaren zestig: Werkzaamheden aan de weg, precies bij een kruispunt. Naast een heel druk gebarende heer zien we onder andere veel GMC's en ook twee Magirus Deutz kippers. Als we goed tellen dan komen we uit op een aantal van maar liefst negen 'Jimmy's'. Jawel, zo belangrijk waren ze rond 1964, 1965 nog, ook bij veel wegwerkzaamheden. Achterop de cabine van de GMC, die wij rechts onderin de foto zien lijkt het nummer 43 of 45 zichtbaar te zijn. Als mijn informatie juist is, dan kijken we hier naar allemaal kippers van de firma Terro. Rond 1960 bestond ook bij dit bedrijf een groot deel van het wagenpark uit GMC CCKW's. Dat was bij grondverzetbedrijven in ons dorp ('s-Gravendeel) en in het gehele Rijnmond gebied hier overigens niet anders.*



**De Zuid-Hollandse eilanden en dus ook de Hoeksche Waard werden in 1953 zwaar getroffen door de Watersnoodramp. De GMC's werden al snel na de ramp, samen met alle andere beschikbare kippers ingezet om te helpen en waar dat mogelijk was dijken te dichten. Maar toen het water eenmaal weer was verdwenen ook om het puin te ruimen van alle verwoeste huizen, schuren enz. En later volgden toen natuurlijk de dijkversterkingen. Dat is wat wij hier zien op deze foto, die gemaakt is in de naaste omgeving van Strijensas-Schenkeldijk. De GMC's brachten de vrachten grond en vervolgens werd die middels ouderwets handwerk met de spade over het dijk-talud verdeeld. (Heel in de verte zien we een tweede GMC op de dijk staan.)*



**Het klassieke beeld in de tweede helft van de jaren vijftig van de vorige eeuw: Een GMC CCKW wordt met behulp van een dragline volgeladen met een vracht grond. Het gaat in dit geval om een kipper van de 's-Gravendeelse firma Van der Linden. De chauffeur die pal voor de laadbak van 'zijn' GMC poseerde is dhr. v. Twist. Het laden van de truck ging tijdens het maken van zo'n foto gewoon door. Gevaarlijk? Nee, want dragline machinisten waren vaklui, die feitelijk 'konden lezen en schrijven' met hun machine.*