

# *Diepe sporen*

Arie Pieters



# ***Diepe sporen***

***Grondverzet in de jaren vijftig, zestig en zeventig***

Arie Pieters

Schrijver: Arie A. Pieters  
Omslagontwerp: Arie A. Pieters

Foto's:

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. A. de Romph  
collectie dhr. P. Fallinger  
collectie dhr. J. Veerman  
collectie dhr. K. v. d. Berg †  
collectie dhr. G. Bakker  
collectie dhr. J. Oosterwijk  
collectie dhr. D. Kruithof  
collectie dhr. B. Jansen  
collectie dhr. P. Vermaat †  
collectie dhr. W. Heersma  
collectie dhr. G. Martens †

websites:

<https://nl.wikipedia.org>

<https://www.oudedaf.nl>

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

<https://beeldbank.rws.nl/>

ISBN: 9789463678308

Uitgegeven door: Mijnbestseller.nl

Print: Printforce, Alphen a/d Rijn

Copyright: Arie A. Pieters©

## ***Inhoudsopgave***

1. Inleiding
2. Aan de slag met de GMC CCKW
3. REO kippers
4. De dragline deed het graafwerk
5. De nieuwe trucks
6. Nawoord
7. Woord van dank
8. Bronnen en nuttige adressen

## *1. Inleiding*

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 vele decennia geleden al gelegd. Dat geldt ook voor letterlijk ontelbare bouwputten, die in diezelfde periode voor de vele nieuwbouw moesten worden uitgegraven. Als kind heb ik ze nog meegemaakt, die overlevers uit de Tweede Wereldoorlog, want dat zijn die ouwe trouwe 'Jimmy's' (één van de bijnamen van de GMC CCKW). Auto's afkomstig van de 'legerdump'. Zo werden ze aangeprezen in advertenties. Samen met de Studebakers en Chevrolet trucks begonnen ze na de oorlogsjaren aan een tweede leven in ons land als, meestal als kipper.

Ik had als kind al een zwak voor de GMC. Sowieso trouwens voor trucks met een 'neus', maar toch met name voor de GMC. Samen met de REO's en de Henschels reden ze in de tweede helft van de jaren zestig af en aan, toen bijna pal achter onze woning het nieuwe plaatselijke sportpark werd aangelegd. Dat werk werd destijds uitgevoerd door Van der Linden, een aannemer uit 's-Gravendeel die in de jaren zestig uitgroeide tot één van de grootste op het gebied van grondverzet in de provincie Zuid-Holland. In de hoogtijdagen van het bedrijf waren er vele tientallen kippers in dienst bij VDL, zoals Van der Linden hier afgekort in de 'volksmond' werd genoemd. Toen men bezig was met de realisatie van het sportpark waren de GMC's overigens al flink in de minderheid bij het bedrijf.

De Henschels, Hanomag/Henschels, Magirus en Mercedes kippers waren bezig om de vroegere 'legerdump kippers' naar de achtergrond te verdringen. In de jaren vijftig was bijna elke aannemer blij met de voor civiel gebruik aangepaste GMC's en Studebaker kippers, maar in de loop van de jaren zestig kwamen er steeds meer financiële middelen beschikbaar bij bedrijven en veel autofabrieken draaiden ondertussen weer op volle toeren. Het tijdperk van de 'Jimmy's' begon haar einde te naderen... Dankzij oud-medewerkers van Van der Linden kwam ik heel wat mooie oude foto's van het bedrijf op het spoor en ergens in mijn achterhoofd speelde altijd al het idee om ooit nog eens een boekje te maken over de legendarische GMC CCKW. Dat 'ooit' werd dus uiteindelijk het jaar 2017. Toen zag het boekje 'Everyone loves Jimmy' het levenslicht. En gelukkig volgden vrijwel alleen positieve reacties.

In 1941 rolden de eerste exemplaren van de ruim 550.000 GMC CCKW trucks uit de fabriek in Amerika. Na de Tweede Wereldoorlog kwamen dus veel van de GMC's terecht in de legerdump. Vanwege meerdere redenen (ondermeer ook 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. Een aantal truckfabrikanten in Amerika zag die oude legertrucks ook liever niet in al te grote getale terugkeren, want dat zou de verkoop van nieuwe trucks uiteraard flink beperken. En zo kwamen rond 1950 heel wat GMC's, geschikt gemaakt voor civiel gebruik, op de markt via de legerdump. Dat gold overigens niet alleen voor Nederland, maar voor heel veel landen. Hier bij Van der Linden deden enkele van die GMC's nog dienst tot halverwege de jaren zeventig.

Het boekje 'Everyone loves Jimmy' was nog maar een goede drie, vier weken uit of ik kreeg al van verschillende kanten het verzoek om een vervolg te maken, maar dan met meer foto's en ook met opnamen van de andere kippers uit de jaren vijftig en zestig. Dus begin 2018 die verzoekjes maar omgezet in 'een plan van aanpak' en begonnen met het schrijfwerk en het uitzoeken van de foto's. En los van al die stoere, oude trucks gaan we in dit boekje ook extra aandacht schenken aan de draglines. Waarom? Wel, heel simpel: Veel mensen hebben die nooit aan het werk gezien. Mijn generatie (iedereen die pakweg tussen de 50-55 jaar is) heeft ze als kind nog meegemaakt, maar in de loop van de jaren zeventig werden ze in rap tempo vervangen door de hydraulische kranen/graafmachines. Na aanleiding van het boekje 'Everyone loves Jimmy' merkte ik ook dat sommige jongeren werkelijk geen idee hadden wat een dragline was...

Rest ons in deze inleiding nog even een korte uitleg te geven voor wat betreft de titel van dit boek: 'Diepe sporen'. Dat is enerzijds een letterlijke weergave van wat ik destijds als kind soms zag. De GMC's, REO's en ook Henschels trokken vaak diepe sporen in de zware kleigrond. Maar het gebeurde maar zelden dat ze vast kwamen te zitten. En ook in figuurlijke zin hebben ze hele diepe sporen achtergelaten in het Nederlandse landschap, want met name de GMC's hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan de wederopbouw in de jaren vijftig.

En hun 'natuurlijke' opvolgers, de Henschel, Magirus, M.A.N., DAF en Mercedes kippers speelden op hun beurt een belangrijke rol bij de grote economische groei die ons land in de jaren zestig doormaakte. Overal werden wegen aangelegd, er werden vooral bij steden veel nieuwe wijken gebouwd en er kwamen ook de nodige kanalen bij.



## ***2. Aan de slag met GMC CCKW***

'GMC CCKW, 2,5 ton, voormalig US Army truck...' Dat is de officiële aanduiding voor de welbekende 'Jimmy'. Enerzijds had je de GMC die vanuit de fabriek een standaard, gesloten cabine had meegekregen en anderzijds was er de versie met een open cabine, of 'tropencabine'. Deze laatste uitvoering werd in Nederland door carrosseriebouwers vaak flink onder handen genomen, want een open cabine is uiteraard in ons klimaat niet echt ideaal. Meestal probeerde men dan een cabine wel zo'n beetje dezelfde vorm mee te geven als de originele, gesloten fabriekscabine. Maar elke carrosseriebouwer deed het net een beetje anders en dus waren er tussen al die trucks met een omgebouwde tropencabine nogal wat (vaak kleine) verschillen zichtbaar: Soms had men gekozen voor één voorruit, soms voor wat kleinere zijruiten of juist meer hoekig gevormde ruiten. Maar de trucks bleven hoe dan ook herkenbaar als een GMC. Ook de laadbak werd in veel gevallen aangepast. De originele laadbakken waren geheel van metaal en hadden relatief lage zijschotten. Dat was zeker als er zand of grond vervoerd moest worden niet ideaal. Daarom werd de laadbak voorzien van zijschotten van hout, die een stuk hoger waren. De bezinmotoren werden in een aantal gevallen ook meteen al vervangen door onder andere Perkins dieselmotoren. En soms werden er ook zwaardere banden gemonteerd. Een aardig 'weetje' is nog dat de cabines die door carrosseriebouwers werden vervaardigd in de meeste gevallen grotendeels van hout waren. Al die trucks die via de legerdump bij carrosseriebouwers terecht kwamen zorgden dus voor heel wat werkgelegenheid: Sommige van die GMC's kregen een nieuwe cabine, de meesten een nieuwe laadbak en ook de motor werd in veel gevallen vervangen.



*\*Een deel van het wagenpark van de firma Van der Linden op de foto gezet, samen met de bijbehorende chauffeurs.*

Op de bovenstaande foto zien we het wagenpark van de firma Van der Linden, hoogstwaarschijnlijk in de tweede helft van de jaren vijftig (1957-1960) gefotografeerd voor het toenmalige Dorpshuis Concordia. Op twee na (rechts staan twee REO's) waren het allemaal GMC CCKW kippers. Als servicewagen had men bij VDL ook nog een Opel Blitz truck in dienst in die jaren. Wie even de moeite neemt om de GMC's op de foto hier boven goed te bestuderen ziet al snel de minime verschillen tussen de verschillende cabines. Ook kan men hier zien dat niet alle GMC's een lier voorop hadden zitten. In de jaren tussen 1961 en 1965 kwamen er steeds meer REO's in dienst bij het bedrijf en daarna volgden Magirus, Henschel en Mercedes.

Alle vrachtwagenkenners weten uiteraard dat met 'Magirus' het merk Magirus-Deutz bedoeld wordt. Magirus-Deutz was ooit een hele bekende, Duitse fabrikant van vrachtwagens, bussen en brandweerwagens. Legendarisch waren de luchtgekoelde dieselmotoren, die je al van ver hoorde aankomen. Het merk is begin 1975 opgegaan in IVECO. Niet alleen Van der Linden had enkele Magirus-Deutz kippers in dienst, meerdere aannemers in de regio Rijnmond hadden deze robuuste kippers in hun wagenpark opgenomen. In veel gevallen was volgorde van aanschaf: Eerst de GMC's (en/of Studebaker en Chrevolets uit de legerdump), daarna de REO's en vervolgens als eerste echt 'nieuwe' trucks de Magirus-Deutz wagens. Halverwege de jaren zestig namen Henschel, M.A.N., Mercedes en in mindere mate ons eigen DAF de macht over in de kipperwereld. DAF en Bedford verdrongen de GMC met name waar het ging om gemeentewagens.

Maar terug nu naar good old 'Jimmy'. Sommige GMC's gingen pas einde jaren zeventig met pensioen. En let wel, dan hadden ze er bijna dertig jaar trouwe dienst opzitten! Dat is dus wel even andere koek dan tegenwoordig. Natuurlijk, vaak hadden ze dan een gereviseerde motor en er waren heel wat reparaties nodig geweest om ze rijdende te houden, maar toch... Niet voor niets stonden ze in de Tweede Wereldoorlog zo goed bekend bij het Amerikaanse leger. 'The truck that won the war.' Dat was de eretitel die het leger meegaf aan de GMC CCKW. En ook voor de wederopbouw van ons land zou 'Jimmy' weer heel belangrijk zijn. Na de Watersnoodramp van 1953 werden veel GMC's natuurlijk ook gebruikt om de dijken weer te herstellen en te versterken. En zo is 'Jimmy' om meerdere redenen niet weg te denken uit de geschiedenis van Nederland.



*\*Een GMC CCKW van Van der Linden uit 's-Gravendeel. Deze opname sierde de omslag van het boekje 'Everyone loves Jimmy'. De opname is hoogstwaarschijnlijk gemaakt in de tweede helft van de jaren vijftig en de truck heeft een dragline opgehaald. Het gaat hier om een 'klassieke' GMC, compleet met lier voorop en de standaard, gesloten cabine. In die jaren waren de kippers van VDL nog in een enkele kleur donker groen gespoten. Einde jaren zestig werden ze voorzien van twee tinten groen.*

De kipper en de dragline waren waarschijnlijk aan het werk geweest bij een dijkversterkingsproject in de regio Hoeksche Waard. De Hoeksche Waard was in 1953 zwaar getroffen door de Watersnoodramp en toen de eerste herstelwerkzaamheden achter de rug waren kon begonnen worden met dijkversterking.