

De G.M.C.-Dump Nistelrode

Op de site van de BHIC staan diverse foto's en een enkel verhaal tevens oproep om meer informatie over de G.M.C-Dump Nistelrode. De foto's daarvan werden op 12 november 1945 en 25 maart 1946 gemaakt door fotopersbureau Het Zuiden.

Ook de naam **Adr. Jansen en Jo. Lathouwers, GM-dealers**, staan er bij genoemd. Uit de datum van de foto's valt af te leiden dat de dump zo'n 5 maanden operationeel is geweest. Tijd om met hulp van Delpher en onderzoek meer klaarheid te brengen in dit stukje na-oorlogse geschiedenis op het voormalige vliegveld Heesch B.88 in Nistelrode.

Vlak na de oorlog was de oprichting van een Nederlandse vestiging van het Amerikaanse concern General Motors in Rotterdam. Tot dan behartigde General Motors de invoer in Nederland vanuit zijn vestiging in Antwerpen. In september 1945 werd er een "branch Rotterdam" opgericht. Van daaruit ging General Motors zijn Britse merken Vauxhall en Bedford en zijn Amerikaanse merken Cadillac, Buick, Oldsmobile en Pontiac importeren. Aan het Duitse GM-merk Opel zullen de oprichters van de Branch Rotterdam ongetwijfeld wel hebben gedacht maar daarover hielden ze toen liever hun mond. De GM-branch Rotterdam begint met een kantoortje aan de Calandstraat. Veel kantooruimte was toen nog niet nodig want er waren nauwelijks auto's om in te voeren. Enkele Vauxhalls van vooroorlogs model, op de bon en uitsluitend voor huisartsen. Dat was het dan. Directeur Hein van der Kwast van de Rotterdamse vestiging zorgde voor leven in de brouwerij. Hij zag de schreeuwende behoefte aan transport en onderkennen de mogelijkheden van de overal in West Europa op opslagterreinen staande trucks van de geallieerde legers. Als GM-man had hij natuurlijk vooral belangstelling voor de trucks van het eigen merk, de GMC 6x6 legertruck. Deze wist hij bij duizenden op te kopen, vooral op Franse dumps.

Van der Kwast: " De wagens kwamen. Welk een moeilijkheden. Er waren geen chauffeurs." Maar Van der Kwast wist de Aan- en Afvoertroepen er voor te krijgen. De kaden, de havens, de weilanden en de straten van Rotterdam kwamen vol te staan met G.M.C.'s. **Zelfs het vliegveld Nistelrode (bedoeld wordt het voormalige vliegveld Heesch B.88 (HvG)) werd er voor vrijgemaakt.**

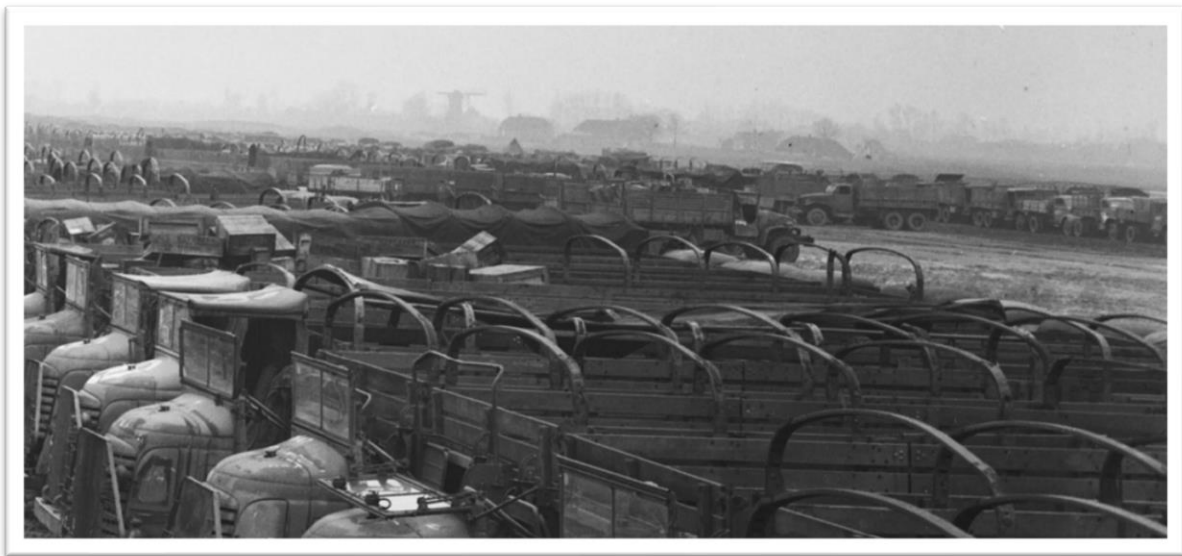


Foto 1 Deelvergroting. GMC trucks op het voormalige vliegveld op 12 november 1945. Op de achtergrond is de stenen molen met 1 giek nog zichtbaar.

Let ook op de nog talrijk aanwezige P.S.P.-platen die als terreinverharding voor dit doel nog goed van pas kwamen.

De politie van Rotterdam kwam op het laatst sommeren om de wagens weg te halen. Maar niemand kon de wagens kopen, omdat de Rijksverkeersinspectie er geen aankoopvergunningen voor verstrekke.” Maar in de toenmalige directeur-generaal van Waterstaat, ir. F.Q. den Hollander, vond van der Kwast een medestrijder voor de wederopbouw van Nederland op vervoersgebied.

De wagens werden vervolgens naar Rotterdam gebracht om daar in enkele hallen van GM op Sluisjesdijk in orde te worden gebracht. Ze werden keurig onder de dealers in het hele land verspreid. Die mochten ze in groepjes af komen halen, steeds als er weer een stel klaar stond. Eerst moesten de gelukkige dealers dan naar kantoor om te betalen. Daarna gingen ze in een busje naar Sluisjesdijk. Daar barstten ze het busje uit, want de ervaring leerde al snel dat de ene truck de oorlog heel wat beter was doorgekomen dan de andere. Het ging er om een goede uit het aanbod van de dag te pikken.

Van september 1945 tot april 1946 bracht GM zo'n 4135 oud legertrucks op de weg. De eerste jaren werden ze overal zowel als personen- als goederenvervoer gebruikt. De passagiers zaten op lange banken die in de lengte op de laadvloer stonden: 's zomers lekker in de zon en de frisse wind, 's winters benauwd onder een donkere huif. Later kwamen er weer bussen maar de GMC's bleven nog heel lang dienst doen als vrachtwagens. Na de truck-periode kwam de import van personenauto's weer langzaam op gang bij GM. Eerst kwamen de grote Amerikaanse auto's binnen als onderdeel van het Marshallplan. Langzaam werd ook de productie van Opel weer hervat. GM ontwikkelde zich in Rotterdam verder tot veruit de grootste auto importeur van Nederland, met Opel al tientallen jaren als Nederlands meest gekochte merk. In 1989 verhuisde GM van Rotterdam naar Sliedrecht, waarmee kwam een einde aan Rotterdam-autostad.





Opschrift op het doek op de foto's van 25 maart 1946 hieronder: "De laatste der Mohicanen....".





Bronnen:

1. Artikel AD d.d. 30.12.1989 "Rotterdams's droom ten einde".
2. Artikel De Telegraaf d.d.06.01.1959 "Hein van der Kwast, aanstekelijk autoliefhebber.
3. www.Delpher.nl