

VERGANE GLORIE.

Trekker: 4-5 ton, 4x4, U 7144T [Autocar]

Trekker: 5-6 ton, 4x4, U 8144T [Autocar]

Deel 8.

P. Smits

Algemeen.

In de plannen van het nieuw te vormen leger voorzagen de militaire planners de noodzaak van een solide bevoorradingsstelsel. Een van de pijlers was een degelijk opgebouwde transportdienst. Gezien vanuit de toekomstige taakstelling diende de transportdienst over een breed scala aan transportmiddelen te beschikken. Niet alleen het Dienstvak der Aan en Afvoertroepen diende te beschikken over een opleggetrekker maar ook de eenheden behorende tot het Wapen der Genie en het Dienstvak Technische Dienst. Het mag dan ook niet verwonderlijk klinken dat de legerleiding, na het staken van de vijandelijkheden, een verscheidenheid aan type lichte en middelzware schoteltrekkers verwierf. Het merendeel van de opleggetrekkers dat bij de Koninklijke Landmacht instroomden was van Amerikaanse herkomst. Het Amerikaanse Leger beschikte tijdens haar operaties op het vasteland van Europa over een aantal type trekker in deze categorie.

Historie.

Autocar Company was gevestigd te Ardmore, Pennsylvania had reeds een ruime ervaring opgebouwd in het ontwikkelen en produceren van militaire vrachtwagens. Echter het bedrijf had geen ervaring met militaire schoteltrekkers. Gezien de ontwikkelingslijn was het niet verwonderlijk dat het bedrijf in staat was een militaire schoteltrekker te ontwikkelen. De U 7144T was een logische en verdere ontwikkeling van de civiele schoteltrekker type U 5044T [G-635]. De opleggetrekker U 7144T welke door Autocar is geproduceerd als U 7144T Tractor, 4-ton, 4x4 (G-510). White produceerde de U 7144T in licentie onder de typeaanduiding 444T (G-691). In grote lijnen zijn de trekker van deze producenten identiek omdat deze op basis van eenzelfde specificatie zijn geproduceerd. Desondanks waren er tussen beide producenten er kleine verschillen te constateren. De producenten Autocar en White leverde vervolgens 10.819 en 2.750 trekkers aan het Amerikaanse Leger. Slechts 2.497 exemplaren zijn er geproduceerd van de U 8144T trekker. Voor bovengenoemde besloeg het productietijdvak de periode medio 1941 tot augustus 1945. In dezelfde periode produceerde Federal aan de hand van het tekeningpakket van Autocar eenzelfde trekker onder type aanduiding 94x93. De opleggetrekker van Federal wijkt op een groot aantal punten af van het basisconcept van Autocar.



Afb. 01:

Trekker U 7144T, 4-5 ton, 4x4, Autocar welke door de genie van de Koninklijke Landmacht is ingezet als trekker van een duwboot.

(Bron: onbekend)

Door de Amerikaanse strijdkrachten is de trekker U 7144T en U 8144T ingezet voor een veelheid aan taken. Daartoe was de trekker onder meer toegewezen aan de Amerikaanse Genie-, Bevoorradings- en Transporteenheden. De trekker U 8144T is in hoofdzaak ingezet als trekker ten behoeve van de brugschepen door de Amerikaanse Genie. Vele type opleggers waren beschikbaar om gekoppeld te worden met de Autocar trekker. In het overzicht van de beschikbare opleggers waren onder meer opgenomen een: 16 en 20 ton dieplader, pontondragers, vracht-, tankopleggers en opleggers met een gesloten opbouw. Bij de Red Ball Express en overige Express Routes is de Autocar U 7144T en de U 8144T naast de GMC CCKW 353 op ruime schaal ingezet.

Hier maken we even een zijspiegeling. In het kader van de bevoorrading van de Geallieerde Strijdkrachten op het vasteland van Europa zijn in totaal 132 transportcompagnieën ingezet. Daarbij beschikte de eenheden over 5.958 vrachtwagen en/of trekker opleggercombinaties. Naar schatting zijn door deze transportcompagnieën rond de 1.500.000 ton goederen, munitie en brandstof aangevoerd. Het Amerikaanse tijdschrift "Live" vermeldt in een van zijn uitgaven dat in die periode dat de gevechtshandelingen plaats vonden, voor elke Amerikaanse militaire in Europa, twaalf ton aan voorraden naar de voorste lijn zijn getransporteerd.

Technische beschrijving.

Voor de productie van beide type trekkers was voor een belangrijk deel gebruik gemaakt van dezelfde componenten. Het meest in het oog springende verschil tussen de beide versies was de wielbasis. De U 8144T kende een wielbasis van 4.150 meter tegen 3.420 meter bij de U 7144T. Dit verschil in de wielbasis vond zijn oorsprong in de toepassing van een ballastbak direct achter de cabine bij de U 8144T. Een tweede waarneembare verschil is het toepassen van een lierinstallatie bij de U 8144T. Eventuele afwijkingen van de U 8144T ten opzichte van de U 7144T zijn tussen haakjes vermeld.

Voor de voortbeweging, van de 5.300 [7.309] kilogram wegende trekker, is gebruik gemaakt van een vloeistof gekoelde Hercules benzine motor, type RXC. Deze viertakt zescilinder met een cilinderboring van 117,4 mm en een zuigerslag van 133,5 mm was goed voor een cilinderinhoud van 8,700 liter. Hiermee gaf de krachtbron bij 2.300 omwentelingen een vermogen af van 112 paardenkrachten. Op de krachtbron is een carburateur model 457-2 gemonteerd van producent Zenith. De benzinepomp van AC type D zorgde voor de opvoer van de brandstof. Direct aan de krachtbron is een W.C. Lipe, type Z42-S koppeling gemonteerd. Daarbij was gebruik gemaakt van een eenvoudige droge koppelingsplaat, van het type Z-15-2. Via de koppeling werd de Autocar versnellingsbak type UU aangedreven. Dit type versnellingsbak kende vijf gangen voorwaarts en een gang achterwaarts. In de aandrijflijn is verder nog een tussenbak type T-76-2, met twee gangen, van Timken gemonteerd. De tandwielverhouding in de tussenbak bedroegen 1 op 1 en 1,72 op 1. Vanuit de tussenbak werd achteras door middel van een cardanas aangedreven. Indien de omstandigheden waaronder de trekker diende te worden verplaatst dat vereisten kan met de tussenbak de vooras ook voor de aandrijving worden ingeschakeld.

Voor de brandstofopslag was opleggetrekker, aan de linkerzijde, voorzien van een brandstoftank met een inhoud van 60 gallon [227 liter]. Ook het brandstofreservoir bij beide type trekkers was onderwerp van een aanpassing. Het eerste gemonteerde type brandstofreservoir tank kende geen vulhals, bij het later toegepaste type was wel een vulhals aangebracht. Bij de U 8144T is op een gegeven moment een tweede 30 gallon

brandstofreservoir voor de 60 gallon brandstofreservoir gemonteerd. Ook hier is later een wijziging op doorgevoerd en zijn beide brandstofreservoir van locatie gewisseld. Beide brandstofreservoir staan met elkaar in verbinding door middel van een verbindingsslang voorzien van een afsluiter.



Afb. 02:
Een tweetal trekkers U 7144T welke waren ingedeeld bij 108
Transportbataljon
(Foto: Dhr. Hans Stoovelaar).

enkel luchtreservoir gemonteerd aan de buitenzijden van de rechter lengte chassisbalk. Het enkele luchtreservoir is bij latere productie eenheden vervangen door twee luchtketels. Ook tijdens de productie van de U 8144T zijn wijzigingen doorgevoerd met betrekking tot aantal toegepaste luchtreservoir. Was bij de aanvang van de productie tegen binnenzijde van de linker lengte chassisbalk gemonteerd, is deze later vervangen door twee luchtreservoirs. De dubbel luchtreservoirs waren in overeenstemming met de U 7144T tegen de buitenzijden van de rechter lengte chassisbalk gemonteerd. Daarnaast is tegen de rechter chassisbalk een gereedschapskast aangebracht. Bij beide type trekkers waren de beide luchtketels diagonaal ten opzichten van elkaar gemonteerd.

Op elke as is aan weerszijde van de as een remtrommel gemonteerd. De remschoenen worden aangestuurd door remcilinders welke op lucht werken. De gemonteerde handrem werkt door middel van een remschijf welke op de uitgaande aandrijf-as naar de achteras is gemonteerd. Aan de achterzijden van de cabine zijn luchtkoppelingen gemonteerd waardoor een verbinding werd gemaakt met het remsysteem van de aangekoppelde oplegger.

Het chassis is opgebouwd uit U-profiel balken welke door middel van dwarsverbindingen met elkaar zijn verbonden. Deze waren bij de schoteltrekker U 8144T zwaarder uitgevoerd dan bij de U-7144T trekker. Op de noodzakelijke plaatsen, zoals de bevestigingspunten van de assen en krachtbron met versnellingsbak, was het chassis versterkt. Het bij de U 7144T toegepaste chassis kende geen verlenging met als reden dat er geen lierinstallatie is toegepast. Een tweede verschil welke kon worden waargenomen, was de ballastbak direct achter de cabine. Bij de schoteltrekker U 8144T was wel een lierinstallatie toegepast. Deze in frontzijde van de trekker U 8144T gemonteerde lierinstallatie was een Gar Wood lierinstallatie van het type 3U615. Door de montage van de Gar Wood lierinstallatie was een afwijkend model bumper gemonteerd. Voor de aandrijving van de lierinstallatie is op de tussenbak een krachtenafnemer van Gar Wood gemonteerd. Bij beide types was het chassis uitgerust met een trekhaak, welke verend in het chassis was gemonteerd. Aan de achterzijden van en op het chassis is de koppelschotel gemonteerd, welke door meerdere producenten geleverd zijn. Gedurende het productietijdvak zijn twee type koppelschotels gemonteerd. In de eerset fase van de productie werd een koppelschotel van Austin gemonteerd, welke later is vervangen door een van producent Daytons.



Afb. 03:
Amerikaanse staatsiefoto van de Trekker: 6-ton, 4x4, U 8144T [Autocar]. (Foto: Internet)

Voor de U 7144T en U 8144T waren drie verschillende uitvoeringen van een cabine beschikbaar. Een gesloten cabine met of zonder mangat en de open cabine. Hierbij werd de gesloten cabine tot medio 1942 gemonteerd waarna men overstapte naar de open cabine. De gesloten cabine was voor het

Om de lucht- en elektrische leidingen van de oplegger met de trekker te koppelen is aansluitend aan de cabine een platform over de volle breedte van het voertuig op het chassis gemonteerd. In eerste aanleg was dit platform van staal maar is gedurende de productieperiode vervangen door een ruw houten platform. Het houten platform kende een kleinere afmeting dan te stalen versie en was trapsgewijs aangebracht.

Tinken leverde zowel de voor- als de achteras. Hierbij was bij beide type trekkers een vooras van het type F-2090-W-73-X-2 gemonteerd. De enkele achteras, met dubbel lucht was bij de U 7144 van het type F-2090-W-X-1. Voor de U 8144T waren twee type achterassen beschikbaar eveneens van Timken maar het type F-3100-W-X-5 en R-3100-W-X-2. Naast de bladvering is voor de demping gebruik gemaakt van draaiende schokdempers. In totaal zijn er vier Houdaille dubbelwerkend, oscilleren schokbrekers gemonteerd. Dit type dempt zowel de opgaande slag als de neerwaartse slag van de assen. Voor de vooras zijn twee schokbrekers van het type BBCLT gemonteerd en voor de achteras van het type BBH. Door middel een verbindingsslang zijn de assen met de schokdempers gemonteerd. Op beide type assen zijn remtrommels gemonteerd waarop velgen met 9.00x10 banden zijn gemonteerd.

De beide draaibare voorwielen zijn door middel van een stuurstang aan elkaar gekoppeld. De stuurinrichting welke bij de U 7144T is toegepast is van producent Ross, type T71 staat door middel van de stuurstang in verbinding met het draaibare linker voorwiel. Bij de U 8144T is eveneens een stuurinrichting van producent Ross toegepast, maar nu van het type T74. beide type trekkers kende geen stuurbekrachtiging.

Het remsysteem dat bij beide types is toegepast, was een product van Bendix-Westinghouse en werkt op lucht. De luchtcompressor welke aan de krachtbron was gemonteerd werd aangedreven door middel van een dubbele V-snaar. Om van een constante luchtdruk gewaarborgd te zijn was in het remsysteem een Westinghouse luchtketel opgenomen. Tot medio 1942 werd bij de IU 7144T een

laatst bij de U 7144T toegepast, bij het voertuig met het U.S. Army Registration Number 4113465. Voertuig 4430000 was het eerst voertuig uitgerust met de open cabine. Voor de open cabine was wel een buizenframe met een canvas afdekking beschikbaar. Bij het type U 8144T vond deze aanpassing plaats medio januari 1943 plaats. Trekker met het U.S. Army Registration Number 56910 was het laatste voertuig dat met de oude gesloten cabine werd geleverd. Bij trekker 541581 werd voor het eerst de open cabine toegepast.

Aan de achterzijden van de cabine was een stalen kooiconstructie gemonteerd, waarin de beide reservewielen werden opgeborgen. Deze eerste versie is later vervangen door een staander waaraan de beide reservewielen met behulp van een borgplaats en twee moeren werden vastgezet. Een moer kon door middel van een borgpen extra worden geborgd. Bij de U 8144T was het reservewiel tegen de ballastbak gemonteerd, welke direct achter de cabine was geplaatst.

Bij het wielvoertuig met de gesloten cabine met mangat kon een ringaffuit M61 worden gemonteerd. Het ringaffuit M36 was bestemd voor de trekker met open cabine. Op beide type ringaffuit werd een .50-inch Browning M2 HB mitrailleur geplaatst. De kleine en smalle cabine bod geen enkele luxe aan de chauffeur en zijn bijrijder. Deze was en is te vergelijken met de Nederlandse YA 314 en YA 328 van DAF, Spartaans. Wel was de radiator en de beide koplampen beschermd door een vast op de cabine gemonteerde takkenschermer.

Bij beide type is een 6 Volt elektrisch systeem ingebouwd. Twee Auto-Lite accus van het model GEW-4802 dienen als opslagbuffer. Voor de noodzakelijke stroomopwekking is een Exide, model XH-194 dynamo op de krachtbron gemonteerd. De V-snaar waarmee de ventilator wordt aangedreven drijft gelijktijdig de dynamo aan.

Afgeleide versie.

Op basis van de Autocar U 8144T trekker vonden een klein aantal verdere ontwikkelingen plaats. Autocar ontwikkelde en produceerde een vrachtwagen met een gesloten opbouw, de U 8144. Daarbij werd een verlengd chassis toegepast. Hiervan zijn twee versies bekend, een waarbij de gesloten opbouw is uitgerust met ramen, de K-31. De tweede versie kende geen ramen, maar wel een vierkant dakluik in de gesloten opbouw, de K-30 of K-62. Beide type opbouw zijn geproduceerd door York-Hoover Body Company gevestigd te York, Pennsylvania en zijn als verbindingsauto ten behoeve van de luchtstrijdkrachten ingezet.

Ook was op basis van deze serie een takelauto ontwikkeld, de 8144T Wecker. Bij de takelversie was de ballastbak vervangen door een enkelvoudige takelboom. De koppelschotel heeft men gehandhaafd. Mogelijk werden de takelwerkzaamheden uitgevoerd met de lierinstallatie, welke aan de frontzijden van het voertuig is gemonteerd.



Afb. 04:
Staatsiefoto van de Trekker: 5-ton, 4x4, U 7144T [Autocar].
(Foto: Internet)

De Koninklijke Landmacht en de Amerikaanse trekkers.

Naast de 6x6 trekkers kreeg de KL ook de beschikking over een aantal 4x4 trekkers. Het merendeel van de beschikbare 4x4 trekkers bestond uit de Trekker U 7144T, 5-ton, 4x4, U 7144T. [Autocar]. Volgens het document Militaire Transportvoertuigen in Nederland geschreven door Dhr Martin Wallast beschikte de Koninklijke Landmacht ook over een aantal U 8144T trekkers van Autocar. Een en ander werd bevestigd door de Naam- en Codelijst Uitrustingsstukken Koninklijke Landmacht dd januari 1961. Volgens het bovengenoemde document beschikte de KL in die periode nog over de volgende trekkers in de 4x4 categorie:

Trekker: 4-5 ton, 4x4, 2DL, U 7144T. [Autocar]	2320-17-600-3455,
Trekker: 4-5 ton, 4x4, 2DL, 444T [White]	2320-17-600-3475,
Trekker: 4-5 ton, 4x4, 2DL, 94x43 [Federal]	2320-00-835-3508,

De Koninklijke Landmacht beschikte in het totaal over 123 Trekkers: 4-5 ton, 4x4. Deze serie is met de registratienummers KN-31-36 tot en met KN-32-58 opgenomen in het voertuigen bestand.

Trekker: 5-6 ton, 4x4, 2DL, U 8144T. [Autocar]	2320-00-835-8269.
--	-------------------

Van de Trekker, U 8144T waren 22 exemplaren in het voertuigen bestand van de Koninklijke Landmacht opgenomen. Deze serie van 22 wielvoertuigen waren opgenomen onder registratienummers KN-32-59 tot en met KN-32-80. Sander Ruys stelde gegevens met betrekking tot de aantallen en registratienummers vrijblijvend ter beschikking.

Aan Nederlandse zijden was dit type trekker toegewezen aan eenheden behorende tot het wapen der Genie en het dienstvak Aan- en Afvoertroepen. Daarbij werd de Autocar U7144T gekoppeld met een "Eidal" oplegger. Uit een reactie van een oud dienstplichtige militaire welke in de periode 1957-1959 dienende bij 104 TD Herstel kan worden afgeleid dat ook eenheden van het dienstvak Technische Dienst over een aantal trekkers, 4-5 ton, 4x4 konden beschikken

De trekkers van Autocar zijn beschreven in de Technische beschrijving. De trekker 444T van White zijn geproduceerd in overeenstemming met de trekkers van Autocar. Ondanks dat er onderling een aantal kleine verschillen zijn aan te wijzen, was voor de 4-5 tons trekker maar een Technical Manual [TM] van kracht.



Afb. 05:

Amerikaanse foto van de inzet van de Trekker U 8144T, 6-ton, 4x4, Autocar tijdens de tweede Wereldoorlog. De hoofdinzet van de U 8144T betrof het transporteren van pontons ten behoeve van de brugslag.

Trekker: 4 - 5 ton, 4x4, 2DL, 94x43 [Federal] G-513 behoorde tot dezelfde categorie trekkers als de beide eerder beschreven. Ten opzichten van de trekkers van Autocar en White wijkt de trekker van Federal op een groot aantal punten af. Federal produceerde 8.119 exemplaren van de 4x4 trekker in drie versies. De A-versie was een civiele versie, welke was aangepast aan de militaire eisen met een gesloten cabine. De B en C-versie waren de militaire versie met een open cabine met een canvas afdekzeil. Ook hier was een ringaffuit beschikbaar, waarop een mitrailleur kon worden geplaatst. Voor de voortdrijving van alle versies maakte Federal gebruik van een Hercules zescilinder benzinemotor van het type RXC.

In de jaren vijftig is het merendeel van deze Amerikaanse trekkers vervangen door 385 trekker, welke door DAF zijn geleverd. Dit aantal is onder te verdelen in vier leveringen en in drie type. Een eerste bestelling omvatten 64 exemplaren van de Trekker: 5 ton, 4x2, 2DL, YT-1500 L [DAF]. Lopende het productieproces is een wijziging doorgevoerd naar de configuratie van de YT-1527 L32. Deze 64 trekker zijn met de registratienummers KN-30-41 tot en met KN-31-04 opgenomen in het voertuigenbestand van Koninklijke Landmacht. Van de Trekker: 5 ton, 4x2 2DL, YT-1527 L32 [DAF] zijn 40 exemplaren met de registratienummers, KO-52-13 tot en met KO-52-52 geleverd. De levering van de Trekker: 5 ton, 4x4, 2DL, YT-514, 24 V [DAF] serie omvatten twee productieseries. De eerste serie, welke vanaf medio 1961 werd geleverd, omvatten 194 trekkers welke onder de kentekenserie KN-61-00 tot en met N-62-63. Een tweede serie omvatte de levering van 117 trekker onder de kentekenserie KN-82-50 tot en met N-83-66.

Bronnen.

TM 9-816, 4 to 5 ton, 4x4, Tractor truck [Autocar, model U-7144-T], maart 1944.

Archief, Sander Ruys.

Militaire Transportvoertuigen in Nederland, Dhr Martin Wallast.

DAF YP 408 en tijdgenoten, Hans Stoovelaar.

Nederlandse Militaire Voertuigen, E.W. van Popta/C.M. Schulten.

DAF 7-streper, Hans Stoovelaar.

TM No 6005, Autocar U-7144-T & U-8144-T Tractor Trucks, Michael Franz.

Naam en Codelijst uitrustingsstukken Koninklijke Landmacht, Technische Dienst Materieel,

Hoofdkwartier Generale Staf, januari 1961.



Afb. 06:
Achterzijde van de Trekker: 5-ton, 4x4, U
7144T [Autocar].
(Bron: Internet)