

# VERGANE GLORIE.

Vrachtauto: 4 ton, 6x6, Diamond T, model 968/975, alle modellen

Aflevering 22.

auteur dhr. P.A.G. (Piet) Smits

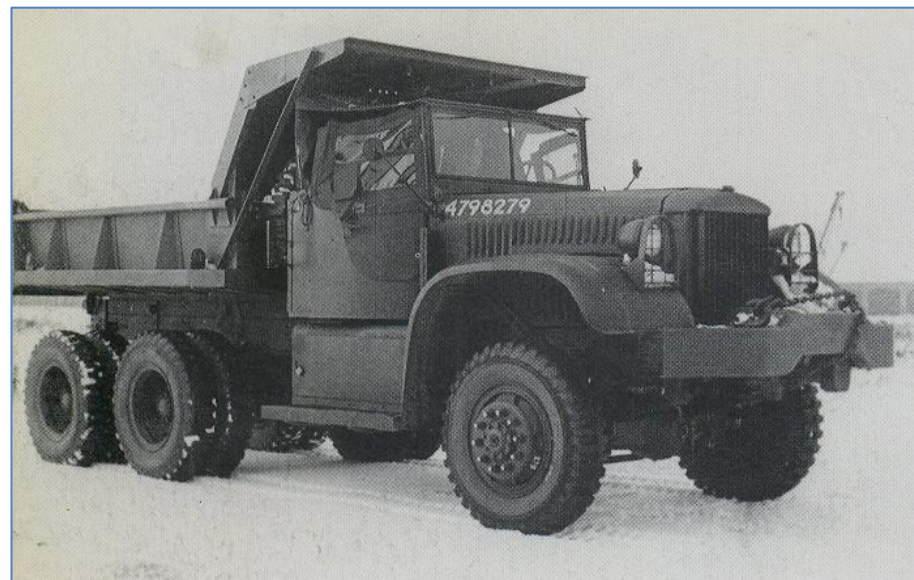
## Algemeen

Naast de 2-1/2 ton vrachtwagen GMC CCKW 353 voorzag de leiding van de Nederlandse Landmacht een behoefte aan vrachtwagens met een groter laadvermogen. Om deze reden, nam de Nederlandse legerleiding, na het staken van de vijandelikheden een aantal zware vrachtwagen over van de Britse en Canadese Strijdkrachten. Het betrof hier vrachtauto's van het Model 968 tot en met 975 geproduceerd door het Amerikaanse bedrijf Diamond T. Speciaal ten behoeve van de Canadese Strijdkrachten had Diamond T ongeveer 1.500 vrachtwagen geproduceerd van het model 795. Model 975 kende een afwijkende langere wielbasis 201 inch (5,110 meter) ten opzichte van de productie ten behoeve van de Amerikaanse Strijdkrachten. Daarnaast werd ook wielvoertuigen geleverd met een wielbasis van 3.830 meter.

Hier maken we voor een aantal zinnen een omtrekkende beweging over de rechterflank. Tot 6 maart 1946 worden voor de grondstrijdkrachten de termen "Koninklijke Nederlandse Landmacht" of "Nederlandse Landmacht" veelvuldig gehanteerd. Ook de aanduidingen "Leger" of "Armee" komen voor. De toenmalige Minister van Oorlog Dhr Johannes Meynen (Winsum, 13 april 1901 – Velp, 13 februari 1980) was een voorstander van een eenduidige en vaste benaming voor de strijdkrachten. In Legerorder genummerd no. 58, gedateerd 6 maart 1946 stelt de minister de officiële aanduiding voor de grondtroepen vast op "Koninklijke Landmacht" (KL).

## Historie

De basis voor de 968/972 vrachtautoserie werd medio 1939 gelegd door het Amerikaanse Quartermaster Corps. Voor de in de toekomst te verwerven wielvoertuigen standaardiseerde het Quartermaster Corps vijf gewichtsklasse. Op een later tijdstip werd dit aantal van vijf naar negen gewichtsklasse uitgebreid. Nog in hetzelfde jaar werd opdracht gegeven voor de ontwikkeling van een



vrachtauto, artillerietrekker en takelauto. Diamond T presenteert hierop zijn Model 967, een 4 tonner, 6x6 vrachtauto. Een civiele vrachtauto was door Diamond T op een aantal punten aangepast om te kunnen voldoen aan de Amerikaanse militaire eisen. Een van de aanpassingen was het monteren van een takkenscherm op de frontbumper, als het toepassen van een tussenbak. Bij de serieproductie werd gedurende het productietijdvak het civiele instrumentenpaneel vervangen door een instrumentenpaneel met de militair gestandaardiseerde ronde meters. De geproduceerde serie omvatten de modellen 967, 968, 969, 970, 972 en 975. Aan de cijfercombinatie werd de letter A toegevoegd indien de gestandaardiseerde Amerikaanse militaire ronde controle meters waren toegepast. De letter B werd gehanteerd voor de Britse en

*Afb. 1: Kiepauto, Diamond T, 4 ton, 6x6, met lier met kort 151 inch chassis.*

Canadese uitvoering. Is er geen lettercode aan toegevoegd dan zijn de standaard civiele controle meters gemonteerd. De Britse en Canadese versie wijkt op een aantal details af van de Amerikaanse versie onder andere door een aangepaste verlichting.

Gedurende het productieproces, welke liep tot augustus 1945, zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd. Medio 1942 werden de volledig stalen laadbak vervangen door een laadbak welke was opgebouwd uit een stalen frame met houten beslag. Medio juni/juli 1943 werd voor de vracht- en pontonauto een open cabine geïntroduceerd. In september 1943 volgt de kiepversie met de open cabine. Vanaf juni 1944 staan er twee versies van de kiepauto ter beschikking, een uitvoering met en zonder lierinstallatie.

## Beschrijving

Voor de voortbeweging van het wielvoertuig is door Diamond T gebruik gemaakt van een Hercules watergekoelde lijnmotor van het type RXC zijklepper. Een uitzondering vormde daarbij de 967 uitvoering. Bij de 967 uitvoering was een Hercules type RXB verbrandingsmotor toegepast. RXC verbrandingsmotor kende een cilinderboring van 4 5/8 in. (117,5 mm) met een zuigerslag van 5 1/4 in. (133,4 mm). Daarmee kwam de gezamenlijke cilinderinhoud van deze viertakt zescilinder lijnmotor uit op 529 cu in (8,710 liter). Bij een compressie van 5,41 : 1 leverde de krachtbron bij 2.300 omwentelingen een bruto vermogen van 131,5 paardenkrachten. Daarvan bleef een netto vermogen op de achterwiel over van 106 paardenkrachten. Daarmee was met het voertuig een maximum snelheid bereikbaar van 64 kilometer per uur.

Het brandstofreservoir was aan rechter zijde onder de toegangsdeur van de cabine geplaatst. Ter voorkoming van beschadiging van het brandstofreservoir was bescherm schild gemonteerd. Het brandstofreservoir kende een inhoud van 40 gallon (151,45 liter) brandstof. Met deze brandstofvoorraad kon een afstand van 134 mijl (215,65 km) worden overbruggen. Daarbij kwam het gemiddeld brandstofverbruik van deze krachtbron uit op 1 liter per anderhalve kilometer. Een AC brandstofpomp uit de serie D

voerde de brandstof op naar de Zenith carburateur van het model IN-1678SJ. Een excentriek op de krukas zet de draaiende beweging om in een pompende beweging. Om deze reden was de brandstofpomp uitgerust met een beweegbaar gemonteerde hefboom. De opgepompte brandstof passeerde daarbij een Zenith lamellen brandstoffilter. De aangezogen zuurstof rijke verbrandingslucht werd via luchtfilter van het type oliebad, merk United in de carburateur vermengd met de vernevelde brandstof.

Het koelsysteem was opgebouwd uit een radiator, ventilator met zes bladen, waterpomp en thermostaat. De toegepaste radiator kende een frontoppervlakte van 636 sq in (0,41 m<sup>2</sup>). Een zesbladige ventilator met een diameter van 22 in. (558,8 mm) welke door twee V-snaren werd aangedreven zorgde voor de noodzakelijke luchtcirculatie. De bedrijfstemperatuur van de verbrandingsmotor was gelegen tussen de 185 graden Fahrenheit (85<sup>o</sup> C) en 157 graden Fahrenheit (69,44<sup>o</sup> C). Bij een watertemperatuur van 185 graden Fahrenheit (85<sup>o</sup> C) stond de toegepaste thermostaat volledig.

De elektrische installatie welke in de Diamond-T vrachtwagen was toegepast werkte op een spanning van 12 Volt. Onder de toegangsdeur van de cabine aan de linkerkant was de accubak gesitueerd. Ook hier was beschermingschild toegepast. In de accubak was voldoende ruimte voor twee 6-volt Exide accu's met een capaciteit van 152 Amp/uur. Daarbij diende de accubak evenals brandstoftank tevens als instap voor de chauffeur en bijrijder. Voor de voeding van de beide accu's, als voor de stroomvoorziening van het systeem bij draaiende motor was een generator van Auto-Lite model GEW-4802 gemonteerd. Bij een toerental van 960 omwentelingen per minuut leverde de generator het maximum vermogen van 28 ampère bij 6 Volt afgegeven. De dynamo met een eigen koeling werd door middel van een tandwiel door de verbrandingsmotor aangedreven. Voor het starten van de krachtbron was een Autolite startmotor van het model ML-4209 toegepast. Dit model startmotor werkte op een spanning van 12 volt.

Het ontstekingsysteem was opgebouwd uit een bobine van met model IG-4090 met een verdeler van het model IGC-4701. Beide componenten waren geleverd door Autolite. Voor het ontsteken van het brandbare mengsel in de cilinder waren Champion bougies toegepast van het model J-10 Com met een schroefdraad diameter van 14 mm.



**Afb. 2:** Watertankauto, Diamond T, 4 ton, 6x6, 4 dl, 2700 liter.

gang in de mechanisme van de versnellingsbak ingebouwd. De toegepaste P.T.O. model Mead-Morrison-74Y6000 kende twee gangen vooruit en een gang achteruit. In de uitgaande lijn, naar de assen was een tussenbak van Timken model Tim 76 met twee tandwielverhoudingen gemonteerd. De hoge tandwieloverbrenging kende een verhouding van 1 : 1 terwijl de lage tandwieloverbrenging een verhouding kende van 1,72 : 1. In de tussenbak was een schakeling gemonteerd waarmee de vooras als drijvende as kon worden ingeschakeld.

Bij alle modellen waren zes aandrijfassen van fabrikant Spicer met kruis- en schuifkoppeling toegepast.

| Overzicht cardanassen           | Lengte Model 969       | Lengte Model 975       | Diameter            |
|---------------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|
| Versnellingsbak - tussenbak     | 9 1/2 in. (241,3 mm)   | 9 1/2 in. (241,3 mm)   |                     |
| Tussenbak - vooras              | 42 1/2 in. (1079,5 mm) | 42 1/2 in. (1079,5 mm) | 2 1/4 in. (57,1 mm) |
| Tussenbak - achteras            | 27 1/2 in. (698,5 mm)  |                        | 3 in. (76,2 mm)     |
| Tussenbak - cardanondersteuning |                        | 29 1/8 in. (739,8 mm)  | 2 5/8 in. (66,7 mm) |
| Cardanondersteuning - achteras  |                        | 48 1/2 in. (1231,9 mm) | 3 in. (76,2 mm)     |
| Achteras - achteras             | 39 1/2 in. (1003,3 mm) | 39 1/2 in. (1003,3 mm) | 2 1/4 in. (57,1 mm) |
| Tussenbak - lierinstallatie     | 54 3/8 in. (1381,1 mm) | 54 3/8 in. (1381,1 mm) | 1 1/4 in. (31,7 mm) |
| Tussenbak - kiepininstallatie.  | 29 13/16 in.           |                        | 2 in. (50,4 mm)     |

De aan te drijven vooras was van producent Timken type F-2090-W-73 van het banjo type kende een spoorbreedte van 1870 mm. In de as was door middel van een gemonteerd tandwielconstructie een reductie van 8,435 : 1 verkregen. Om besturing van de vrachtauto mogelijk te maken waren bij de vooras twee homokinetische koppelingen en twee fuseeconstructies toegepast. De toegepaste homokinetische koppeling werkte volgens het Rzeppa principe, uitgevonden door Alfred Hans Rzeppa rond de jaren 1930.

De dubbele achteras eveneens van Timken, van het type SFD-154-W kende een spoorbreedte van 1.850 mm. Beide achterassen werden constant aangedreven en waren in tandemopstelling gemonteerd. Op het tandwielhuis van de beide achteras was aandrijving gemonteerd. De constructie was dusdanige dat vanuit de voorste achteras de achterste achteras werd aangedreven. Net als de vooras kende de beide achterassen een tandwielconstructie met een reductie van 8,435 : 1. Tussen de beide assen en het chassis was een schommelinrichting gemonteerd.

Naast de RXC krachtbron was de aandrijflijn opgebouwd uit koppelingsmechanisme met een W.C. Lipe model Z42-S met droge koppelings-plaat. De toegepaste koppelingsplaat kende met een diameter van 15 in. (381 mm). Via de koppeling werd het motorvermogen overgedragen aan een Clark, model 326-VO-18, 5-speed overdrive versnellingsbak. Dit type versnellingsbak kende vijf gangen voorwaarts en een achterwaarts. Aan de versnellingsbak was de mogelijkheid aanwezig een de Power Take Off (P.T.O.) van Garwood te monteren. Hiervoor was een extra



Het toegepaste remsysteem was opgebouwd uit componenten van Bendix-Westinghouse en werkt volgens het luchtdrukprincipe. De mechanische componenten waren van Timken. Op alle assen waren remtrommels gemonteerd. Per remtrommel waren op de vooras twee 17 1/4 (438,2 mm) bij 4 in. (101,6 mm) remschoenen toegepast. Daarmee was per remtrommel een geremd oppervlak gecreëerd van 69 sq in (445 cm<sup>2</sup>). Op de achterassen waren remschoenen gemonteerd met een afmeting van 9 5/16 in (236,53 mm) bij 4 in (101,6 mm). Op de achterassen was het geremd oppervlak per remschoen 37,3 sq in (240,32 cm<sup>2</sup>). Voor de vereisten luchtdruk was een luchtpomp gemonteerd met twee luchtketels. Bij een toerental van 1250 omwentelingen per minuut leverde de luchtcompressor 7 1/4 cu ft. (205,6 l) lucht per minuut. Via het voetpedaal werden de remcilinder waarmee elk wiel was uitgerust aangestuurd. Zowel aan de voorzijde als achterzijde van het wielvoertuig zijn tegen het chassis twee snelkoppelingen aangebracht waardoor met een geremde aangekoppelde last kan worden gereden. De bediening van de remmen van de aangekoppelde last geschiedt door middel van een handbediende bedieningskraan vanuit de cabine. Deze handbediende bedieningskraan was tegen de stuurkolom van de stuurinrichting gemonteerd. Op de uitgaande as van de tussenbak was een remschuif met een diameter van 14 in. (355,6 mm) gemonteerd welke functioneerde als handrem. Het handrem mechanisme was geleverde door Tru-Stop van het type Disc.

Op alle assen waren Budd 8.00x20 velgen model 44460 toegepast. Bij de vooras was een enkelmontage toegepast tegen een dubbel montage op de achterassen. De velgen met luchtband waren met tien wielmoeren op de remtrommel vastgezet. Op de velgen waren 9.00x20 inch terreinbanden gemonteerd.

De stuurinrichting welke door Diamond T is toegepast werkt volgens het principe van een wormtandwiel met wormwiel. Producent Ross leverde de stuurinrichting type T-71.

Het chassis is opgebouwd uit twee lengtedragers welke in U-profiel zijn gestanst met een dikte van enkele millimeters. De lengtedrager kende een afmeting van 8 1/16 x 3 x 9/32 in. (204,79 x 76,2 x 7,14 mm). Door middel van een aantal haaks op de rijrichting gemonteerde verbindingsbalken zijn de twee U-profielen met elkaar verbonden. Afhankelijk van het model waren zes of zeven dwarsverbindingen toegepast. In de achterste, versterkte dwarsverbinding was een trekhaak verend gemonteerd. Op meerdere plaatsen waren de lengte dragers versterkt zoals bij de bevestigingspunten van de aandrijflijn en assen. Binnen het productiebestand van Diamond T kunnen chassis onderscheiden in drie verschillende lengte. Bij het model 969 was een chassis toegepast met een lengte van 256 7/8 in. (6524,6 mm) tegen een lengte van 314 1/4 in. (7982 mm) bij het model 975. Daarbij kende alle toegepaste chassis een breedte van 34 in. (863,6 mm). Het lange chassis kende een wielbasis van 201 in. (5110 mm) tegen 151 in. (3.830 mm) bij het korte chassis. Daarnaast werd ook nog een chassis toegepast met een wielbasis van 172 in. (4.370 mm).

Aan de voorzijden waren de beide veerpakketten van der vooras scharnierend gemonteerd. Aan de achterzijde waren de veerpakketten door middel van een veerschommel beweegbaar gemonteerd. Daarbij hing het chassisraam aan de achterzijde van het verenpakket aan het verenpakket. Het toegepaste verenpakket had een lengte van 49 in. (1244,6 mm) met een breedte van 3 in. (76,2 mm). De twaalf veerbladen waren van "Chroom vanadium staal". Voor de demping van de vooras zijn aan weerszijden van het chassis draaiende hydraulische schokbreker toegepast. Daarbij was een verbindingstang gemonteerd tussen de vooras en de op de chassisbalk gemonteerde Houde schokbreker van het model BBH. Op het verenpakket boven de vooras was een adapter met rubber stop gemonteerd. Hiermee werd eventuele beschadiging van het chassisraam voorkomen.



**Afb. 3:** Takelauto, 4 ton, 6x6, 4 dl, KWB, met lier, Diamond T, open cabine, met het korte 151 inch chassis.

geproduceerd werd enkel toegepast bij het model 967. Bij alle overige modellen zijn slechts voor de beide koplampen een takkenscherm gemonteerd. Daarbij kan het takkenscherm op het rechter spatscherm een uitstulping hebben in verband met een extra lamp.

De gedeelde voorruit was scharniert gemonteerd met de scharnieren aan de bovenzijden. Onafhankelijk van elkaar konden de voorruit in elke willekeurige stand worden geopend. Bij de voertuigen met een open cabine kon de voorruit in zijn geheel in de rijrichting worden neergeklapt. Tevens kon één buizen frame worden geplaatst voor het afdekken van de cabine met een canvas afdekzeil. Bij alle uitvoeringen waren de cabines aan de achterzijde verend gemonteerd op chassis door middel van een spiraalveer.

De schommelrichting maakte het mogelijk dat de assen en het veerpakket in het verticale vlak bewegingsruimte hadden. Daarbij was het verenpakket hangend aan de schommelrichting gemonteerd. Voor de onderlinge afstand en stabilisatie en demping van de achterassen zijn aan elke zijden, vier Timken torsiastangen gemonteerd. Het verenpakket telde negen Chroom vanadium veerbladen met een lengte van 56 1/4 in (1428,7 mm) met een breedte van 4 in. (101,6 mm).

De toegepaste cabine kan van het gesloten of open model zijn. Afhankelijk van het model kan een takkenscherm uit een deel of een uit twee delen zijn gemonteerd. Het takkenscherm dat zowel de beide koplampen als de radiator beschermt en als een geheel was

Van de gesloten cabine waren twee uitvoeringen in gebruik. Voor de vrachtversie was een cabine beschikbaar zonder mangat boven de bijrijder stoel. Bij de tweede gesloten versie was een mangat boven de bijrijder stoel aanwezig. Dit in verband met mogelijkheid tot het monteren van een M56 Truck Mount ringaffuit. Voor de versie met open cabine was een ringaffuit M36 Truck Mount beschikbaar. Op het M36 als M56 affuit kon een .50 inch (12,7 mm) Browning M2 HB mitrailleur worden geplaatst. Wel was bij de gesloten cabine centraal op het cabine dak een ventilatierooster aangebracht.



**Afb. 4: VRACHTAUTO: 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB, m/schuimblusinstallatie Geesink.**  
(Bron: Historische Collectie Regiment Technische Troepen).

Tot medio 1942 werd de volledig stalen laadbak toepast. In de loop van dat jaar kwam hierin een verandering want de constructie van de laadbak werd gewijzigd naar een stalen frame met houten beslag. Met de constructiewijziging vond ook een aanpassing van het nuttige laadoppervlak plaats. Kende de stalen constructie een laadoppervlak van 88 inch (2235,2 mm) bij 131 inch (3302 mm). Dde laadbak met een stalen frame met houten beslag was het laadoppervlak vergroot naar 88 inch (2235,2 mm) bij 147 inch (3733,8 mm). Op chassis met een wielbasis van 201 inch (5.1054 mm) was een laadbak met een lengte van 15 feet (4572 mm).

Bij beide type laadbakken was de mogelijk gecreëerd een vijftal spanten te plaatsen waardoor een canvas zeildoek over de laadbak kon worden aangebracht. Tegen de spanten was een houten zijschot te beveiliging van het te vervoeren materieel aangebracht. Deze zijschoten waren zodanig geconstrueerd dat door het neerklappen van een aantal op een frame geschroefde houten latten een zitting voor het te vervoeren personeel beschikbaar kwam. Alleen bij het wielvoertuig van het model 972 en hoger was ook één houten kopschot aangebracht.

In front van het wielvoertuig, direct achter de bumper was een Gar Wood lierinstallatie gemonteerd. Deze lierinstallatie van het type Mead Morrison 3U-615 kende een maximum trekvermogen van 15.000 lbs (6.803,88 kilogram). Vanuit de P.T.O. werd de wormas van lierinstallatie door een aandrijfvas aangedreven. Door het toepassen van een wormas met wormwiel was een tandwieloverbrenging gecreëerd van 29 : 1. Tijdens de lierwerkzaamheden mochten het motortoerental van 1.000 omwentelingen per minuut niet worden overschreden. Bij het maximum toelaatbare toerental was een liersnelheid van 55 ft (16764 mm) mogelijk. Op de drum met diameter van 6 in (152,4 mm) was een lierkabel toegepast met een lengte van 300 ft (91.44 meter). Daarbij had de staalkabel een diameter van 5/8 in (15,9 mm).

## Productie

Diamond T Motor Car Company, Chicago, Illinois, USA was gedurende een langere periode de enige producent van dit type vrachtauto. De vraag naar transportmiddelen deed het US Army besluiten een tweede producent voor dit type vrachtauto aan te wijzen. De toewijzing aan Reo Motors, Inc te Milwaukee werd op een later tijdstip geannuleerd. De productie van de 967, 968, 969 en 970 versies werd medio augustus 1945 gestaakt.

In de periode 1941 – 1945 produceerde Diamond T Motor Car Company ten behoeve van de Amerikaanse strijdkrachten de onderstaande type en aantallen.

Diamond T Motor Car Comp. produceerde en leverden een groot aantal vrachtwagen aan de Canadese strijdkrachten. Aan de levering lagen een aantal contracten aan te grondslag. Contractnummer : C.D.L.V. 587 voorzag in de levering van de serienummers 969B0205 tot 969B0606, 9750001 tot 9750307, 975A0001 tot 975A0811 en een 969A0555. Onder contractnummer C.D.L.V. 332, C.D.L.V. 464, C.D.L.V. 493 en C.D.L.V. 509 werden een groot aantal vrachtwagens van het 12 ton, 6x4, 4DL, M20, met lier. (Diamond T) geleverd. Ongeveer 1500 voertuigen werden geleverd met een afwijkende wielbasis. Als model 975 werden deze wielvoertuigen met een wielbasis van 201-in geleverd ten behoeve van het Canadese Leger.

| Benaming.   | Aantal vtgn | Voertuigregistratienummer US Strijdkrachten     |
|---|-------------|---|
| Compleet onderstel, korte wielbasis (model 968A)                | 1476        | 4558254 t/m 4558562                             |
| Compleet onderstel, lange wielbasis (model 970A)                | 721         | 4450943 t/m 4451066                             |
| Kiepauto, Diamond T, 4 ton, 6x6, 4 dl, z/ of m/liër (model 972) | 9922        | 4451069 t/m 4452085 - 4596689 t/m 4597044       |
| Takelauto, 4 ton, 6x6, 4 dl, m/liër (model 967)                 | 22          | 001310 t/m 001331                               |
| Takelauto, 4 ton, 6x6, 4 dl, m/liër (model 969)                 | 507         | 003115 t/m 003621                               |
| Takelauto, 4 ton, 6x6, 4 dl, m/liër (model 969A).               | 5696        | 008686 t/m 0010941 - 0077410 t/m 0078946        |
| Pontonauto, Diamond T, 4 ton, 6x6, 4dl, m/liër (model 970)      | 144         | 458211 t/m 458227                               |
| Pontonauto, Diamond T, 4 ton, 6x6, 4dl, m/liër (model 970A)     | 1151        | 4354739 t/m 4355081                             |
| Vrachtauto, Diamond T, 4 ton, 6x6, 4dl, m/liër (model 967)      | 976         | 462751 - 417678 t/m 418653                      |
| Vrachtauto, Diamond T, 4 ton, 6x6, 4dl, m/liër (model 968)      | 1380        | 457477 t/m 458210 - 458527 t/m 458796           |
| Vrachtauto, Diamond T, 4 ton, 6x6, 4dl, m/liër (model 968A)     | 7005        | 461538 t/m 461768 - 486348 t/m 486897 - 4111343 |



## De Koninklijke Landmacht en de Diamond T

Aan de hand van de ter beschikking staande documentatie kan een overzicht worden samengesteld van welke versies van de Diamond T 4 ton, 6x6 bij de Koninklijke Landmacht (KL) waren opgenomen in het voertuigenbestand. Met het uitkomen van de Naam- en Codelijst 1961 werden voor het eerste het nieuwe natostocknummer (nsn) als de gewijzigde benaming gehanteerd. Uit het overzicht kan de volgende conclusie worden getrokken. In het overzicht wordt de laatste wijzen van omschrijving van het materieel gehanteerd. De wielvoertuigen waarbij geen nsn en/of codenummer vermeld word, zijn mogelijk voor het verschijnen van de Naam- en Codelijst 1955 al afgevoerd of stonden op de nominatie te worden afgevoerd

Binnen haar bestand Diamond T4 ton, 6x6 wielvoertuigen kende de Koninklijke Landmacht (KL) een verscheidenheid aan versies voor evenzoveel taken.

De KL heeft kunnen beschikken over:

DRAAIKRAANAUTO, 4 ton, 6x6, 4dl, LWB, m/Coles kraan Mk VI, m/lier. (Diamond T) nsn 383-17-017-7981.  
VRACHTAUTO, 4 ton, 6x6, 4dl, LWB, m/lier en meetoren artillerie. (Diamond T)  
VRACHTAUTO, m/schuimblusinstallatie resp. sproeier v/water, m/tank, Diamond T, 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB (Geesink)  
VRACHTAUTO, GESLOTEN OPBOUW, 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB, 975A . (Diamond T)  
VRACHTAUTO, KIP, 4 ton, 6x6, 4 dl, KWB. (Diamond T) nsn 2320-17-600-3579  
VRACHTAUTO, KIP,, 4 ton, 6x6, 4 dl, KWB, 972A, m/lier. (Diamond T) nsn 2320-17-600-3659.  
VRACHTAUTO, OPEN LAADBAK, 4 ton, 6x6, 4 dl, KWB. m/lier. (Diamond T) nsn 2320-17-600-3572.  
VRACHTAUTO, OPEN LAADBAK, 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB, m/lier. (Diamond T) nsn 2320-17-600-3592  
VRACHTAUTO, TAKEL, 4 ton, 6x6, 4 dl, KWB, 969A, m/lier, open cabine. (Diamond T)  
VRACHTAUTO, TAKEL, 4 ton, 6x6, 4 dl, KWB, 969A, m/lier, gesloten cabine. (Diamond T) nsn 2320-17-600-3571.  
VRACHTAUTO, VOUWBOOT, 4 ton, 6x6, 4dl. LWB, 970A, m/lier. (Diamond T)  
VRACHTAUTO, TANK, water, 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB. 2700 ltr. (Diamond T) nsn 2320-17-704-3293.  
VRACHTAUTO, TANK, water, 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB. 1500 gallon, m/lier. (Diamond T) nsn 2320-17-600-3660  
VRACHTAUTO, TANK, benzine, 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB, 5000 ltr. (Diamond T). nsn 2320-17-600-3661.  
VRACHTAUTO, TANK, benzine, 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB, 5000 ltr, m/ingebouwde brandstofpomp. (Diamond T) nsn 2320-17-600-3662.  
VRACHTAUTO, GESLOTEN OPBOUW, niet aangebouwd, 4 ton, 6x , LWB (Diamond T 975), Code 49.3004/nsn 2320-17-704-3294.  
VRACHTAUTO, m/ANTENNE-UITRUSTING, 45 meter, 4 ton, 6x6, LWB (Diamond T 975), Code nr. 51.0107/ sn 5985-17-007-8431.  
DRAAIKRAANAUTO, 4 ton, 6x6, LWB (Diamond T 975), m/Bay City kraan, hefvermogen 4 ton, Code 25.0573/nsn 3830-17-017-7980.



**Afb. 5:** Torenauto, Diamond T, 4 ton, 6x6, met lier.

DRAAIKRAANAUTO : 4 ton, 6x6, 4dl, LWB, m/Coles kraan Mk VI, m/lier. (Diamond T)  
Lorry, 4-ton, 6-wh, Crane, Mark VI (Coles Crane, 4 ton, 6x6, 201 wb).

Dit type wielvoertuig met draaikraan was ontwikkeld ten behoeve van de Amerikaanse Luchtmacht Genie Vliegveldconstructie Bataljons.

Dit type genie-eenheden waren belast met de bouw en inrichten van vliegvelden ten behoeve van de Amerikaanse Luchtmacht. Echter dit type wielvoertuigen is niet in gebruik geweest bij Amerikaanse leger/luchtmacht. Daarnaast voerden de genie-eenheden ook herstelwerkzaamheden uit.

Om deze reden konden de Genie Vliegveldconstructie Bataljons over een aantal wielvoertuigen van dit type beschikken. Echter het Canadese Leger zetten het wielvoertuig met draaikraanauto in ten behoeve van bruggenbouw door de Genie. Bij de draaikraanauto was de laadbak vervangen door een 3-tons kraan van Coles. De draaikraan werd elektrisch aangedreven. Voor de noodzakelijke stroomvoorziening was een extra of zwaardere generator gemonteerd welke door de voertuigmotor werd aangedreven. Door de vaste boomlengte kende de draaikraan een beperking met betrekking tot de maximum takelhoogte en reikwijdte. Deze bedroegen respectievelijk 16 1/2 in (4191 mm) en 17 ft (5181,6 mm). Eenmaal op Engelse bodem begonnen de Canadese troepen met het monteren van de Coles draaikraan op het wielonderstel van de Diamond T.

VRACHTAUTO: 4 ton, 6x6, 4dl, LWB, m/lier en meettoren artillerie. (Diamond T, 975)

De lichtmeetdienst van de artillerie maakte in de jaren vijftig gebruik van een speciale uitvoering van de Diamond T vrachtauto met een wielbasis van 201 inch. Bij deze versie was de laadbak gedemonteerd en vervangen door een platform met een telescopische mast met een vaste kooi. De kooi bod ruimte aan twee artilleriewaarnemers welke de waarnemingen verrichten voor de artillerie. De daaruit voortvloeiende gegevens werden gemeld aan het artillerie vuurregelcentrum. De telescopische mast was opgebouwd uit drie secties. Als de mast op volle hoogte was gebracht konden in zijdelingse richting steunen aangebracht voor de noodzakelijke stabiliteit. Voor oprichten van de telescopische mast was het dragend wielvoertuig uitgerust met een hydraulische installatie. Over welke hulpmiddelen, zoals een prismakijker en verbindingssapparaatuur, de waarnemer kon beschikken is onduidelijk.

VRACHTAUTO: 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB, m/schuimblusinstallatie Geesink. (Diamond T, 975)

Van deze versie is bekend dat het een eigen ontwikkeling was welke binnen de organisatie van de Koninklijke Landmacht welke in samenwerking van Geesink heeft plaats gevonden. De lierinstallatie welke standaard direct voor het motorcompartiment en achter de voorbumper was gemonteerd is vervangen door een opvoerpomp van water. Als basis voor de opbouw werd gebruik gemaakt van een wielvoertuig met een wielbasis van 201 inch.

VRACHTAUTO, GESLOTEN OPBOUW : 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB. (Diamond T, 975).

Lorry, 4-ton, 6-wh, machinery "M" (4-ton, 6x6, 201 wb)

Bij deze versie was de open laadbak vervangen door een gesloten opbouw welke tegen de cabine is geplaatst. Hierdoor was men genoodzaakt de reserveband te verplaats naar de onder zijden van de opbouw. De opbouw vertoont bijzonder veel overeenkomsten met de gesloten opbouw welke was toegepast bij de Mobiele Werkplaats, GM, C60X, 3 ton, 6x6. Steel Body Manufacturers Association (SBMA) produceerde de gesloten opbouw van het model 8K2 met een lengte van 15 ft (4572 mm). De plaatsing van de gesloten opbouw op het chassis vond plaats door zorg van Chrysler Corporation of Canada. Hieruit kan de conclusie worden getrokken dat de opbouw in opdracht van het Canadese leger is gemonteerd. Het merendeel van de aanwezige vrachtauto, gesloten opbouw zijn als mobiele werkplaats ingericht.

VRACHTAUTO, KIP : 4 ton, 6x6, 4 dl, KWB. (Diamond T, 972).

VRACHTAUTO, KIP : 4 ton, 6x6, 4 dl, KWB, m/lier. (Diamond T, 972).

Voor vrachtwagen uitgerust met de kiepininstallatie kwamen uitsluitend onderstellen in aanmerking met een wielbasis van 151 in (3835,4 mm) van het model 972. De kiepininstallatie kende een stalen laadbak met hydraulische hefinrichting. De hydraulische hefinrichting was opgebouwd uit de hydraulische pomp met hefcilinder. Door een aftakking vanuit de P.T.O. werd de Gar Wood hydraulische installatie van het type SA-7 mechanisch aangedreven. De hydraulische installatie was opgebouwd uit een hydraulisch pomp en enkelvoudige hydraulische cilinder. Door gebruik te maken van vaste scharnierpunten voor de laadbak als hefcilinder kan alleen tegengesteld aan de rijrichting de lading worden gelost. De complete kiepininstallatie was op een hulframe opgebouwd. De laadbak was voorzien van een verhoogd kopschot in verband met de beveiliging van de cabine en chauffeur. Ook bij deze versie was afhankelijk van het productietijdstip een open of gesloten cabine gemonteerd. Aanvankelijk, tot medio 1944, werd de kiepversie geleverd zonder lierinrichting.

VRACHTAUTO, OPEN LAADBAK : 4 ton, 6x6, 4dl, LWB, m/lier. (Diamond T, 975).

VRACHTAUTO, OPEN LAADBAK : 4 ton, 6x6, 4 dl, KWB, m/lier. (Diamond T, 958).

Lorry, 4-ton, 6-wh, GS (4-ton, 6x6, 201 wb).

De vrachtversie met open laadbak was gemonteerd op een chassis met een wielbasis van 201 inch (5.1054 mm) met een maximum toegelaten belading van 4 ton. Ook het chassis met een wielbasis van 151 inch (3.840 mm) was voor de vrachtversie aangewend. Doch deze versie met korte wielbasis werd ook aangeduid als artillerietrekker. Van de Diamond T vrachtwagen zijn uitvoeringen bekend met en zonder lierinstallatie in combinatie met een open of gesloten cabine. Ook waren er versies met stalen laadbakken maar ook met een laadbak opgebouwd uit een stalen frame met houten bekleding. Ongeacht de constructiewijze van de laadbak kende de laadbak bij een wielbasis van 201 in een lengte van 15 feet (4572 mm). De diverse mogelijke combinaties leiden tot meerdere versie van de vrachtauto met open laadbak. De laadbak was een product van Motor Coach Industries gevestigd te Winnipeg, Canada. Ten opzichten van de standaard civiele vrachtwagen zijn, naast de reeds vernoemde aanpassingen, een aantal wijzigingen doorgevoerd. Zo was de reserveband weggenomen uit de laadbak en geplaatst tussen de cabine en laadbak. Onder de laadbak, voor de achterwielen aan de rechterzijde was bij de LWB versie een extra opbergkisten aangebracht. Aan de linkerzijden was tegen het spatscherm een jerrycanhouder gemonteerd.



**Afb. 6:** Takelauto, 4 ton, 6x6, 4 dl, KWB, met lier, Diamond T, open cabine, met het korte 151 inch chassis.

VRACHTAUTO, TAKEL : 4 ton, 6x6, 4 dl, KWB, m/lier, gesloten cabine. (Diamond T, 969A). en

VRACHTAUTO, TAKEL : 4 ton, 6x6, 4 dl, KWB, m/lier, open cabine. (Diamond T, 969A). Tractor, breakdown, medium (4-ton, 6x6, 151 wb).

Bij de bergingsversie is de laadbak is vervangen door een takelinstallatie van Holmes, type W45 met dubbele takelboom. Ook bij deze versie was de takelinstallatie net als bij de kiepversie op een hulframe gemonteerd. Het werkplatform met gereedschapskisten was los van de takelinstallatie gemonteerd. Elke takelboom was uitgerust met een lierinstallatie met een hefvermogen 10.000 lb (4.535,92 kilogram). Bij het transport van een



getakelde last bedroeg het maximum hefvermogen per takelboom 5000 lb (2.267,96 kg). De staalkabel welke voor takelwerkzaamheden werd gebruikt kende diameter van 1/2 in (12,7 mm) met een lengte van 40 ft (12192 mm).



**Afb. 7:** Vouwbootauto, Diamond T, 4 ton, 6x6, 4dl, LWB, m/lier. (Lorry, 4 ton, 6-WH, F.B.E. (Folding boat equipment) 6x6, 201 wb.).

De beide haspels waarop de staalkabel waren opgerold, werden via een centrale tandwielkast aangedreven. De aandrijving van de centrale gemonteerde tandwielkast van Holmes, model 3604A werd mechanisch aangedreven vanaf de P.T.O.. Tussen de P.T.O. en de tandwielkast was gebruik gemaakt van een ketting. De beide wormtand-wielen, die door een wormas werd aangedreven, waren door middel van een starre verbinding, gekoppeld met de kabelhaspels. In de tandwielkast waren beide wormmassen uitgerust met mechanische handbediende klauwkoppeling. De bediening van de hoogte instelling van de takelhefboom diende handmatig door middel van een handlier te worden ingesteld.

Direct achter de cabine was een compressor van het merk Kellogg Air model GE-140-S-15063 of Vilbiss model UAJE-5107 gemonteerd. Bij beide merken werd de compressor aangedreven door een Briggs and Stratton, model N één-cilinder verbrandingsmotor. De één-cilinder verbrandingsmotor kende een cilinderboring van 2 1/8 in ( 54 mm) met een zuigerslag van 1 3/4 in ( 44,5 mm). Daarmee werd een vermogen geleverd van 1 1/2 paardenkrachten bij 3.400omwentelingen per minuut.

Kellogg Air maakte gebruik van compressor van het model 140-TV-#S-14831. Met een cilinderboring van 2 1/4 in (57,1 mm) met een zuigerslag van 2 in ( 50,8 mm). Bij een toerental van 625 omwentelingen per minuut was de luchtopbrengst 2,88 cfm (81,6 l/min) met een druk van 150 lbs (10,34 psi).

Vilbiss maakte daarentegen gebruik van een compressor van het model UAJE-5107. Bij een toerental van 880 omwentelingen per minuut was de luchtopbrengst 3,2 cfm (90,6 l/min) met een druk van 120 tot 150 lbs (8,3 tot 10,34 psi). Deze opbrengst was mogelijk dank zij de cilinderboring van 2 in ( 50,8 mm) met een zuigerslag van 2 in ( 50,8 mm).

Op de treeplank voor de cabine is aan de rechterzijde een houder aangebracht voor een brandblusser terwijl aan de linker zijde twee jerrycanhouders zijn gemonteerd. Bij de lierinstallatie van de takelwagen was ten opzichten van de andere voertuigen een afwijkende staalkabel toegepast. De toegepaste staalkabel kende een diameter van 1/2 in (12,7 mm) met een lengte van 200 feet ( 60.960 mm).

De eerste serie geleverde takelwagens zijn uitgerust met een gesloten cabine, met en zonder mangat. Het model 969 was uitgevoerd met een gesloten cabine. Bij de modellen 969A en 969B was een open cabine toegepast. Voor de gesloten cabine met mangat was een ringaffuit M 56 voor het plaatsen van de .50-inch Browning M2 HB mitrailleur beschikbaar. Vanaf medio 1943 werden de meeste takelwagens met open cabine afgeleverd. Met het monteren van de open cabine ontstond ook een behoefte aan een ander type ringaffuit, de M 36.

VRACHTAUTO, TANK: benzine, 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB, 5000 liter. (Diamond T).

VRACHTAUTO, TANK: benzine, 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB, 5000 liter, m/ingebouwde brandstofpomp. (Diamond T).

Over dit type vrachtwagen ingericht voor transporteren van brandstof was in de beschikbare Canadese documentatie niets te vinden. Mogelijk was de tankopbouw in eigen beheer door de Koninklijke Landmacht in samenwerking met DAF ontwikkeld. Een en ander komt duidelijk naar voren in de toegepaste code welke gekoppeld was aan deze type voertuigen 49.2870 en 49.2993, 49 staat voor Nederland. De opbouw kenden twee compartimenten, de brandstoftank en een hoekige opbouw. Vermoedelijk bod de hoekige opbouw ruimte aan een brandstofpomp alsmede de nodige slangen. De Koninklijke Landmacht koppelde de tankauto, Diamond T met een aanhangwagen, tank van het type VFW 610 van DAF.

Een uitvoering van de vrachtauto, tank, benzine kende een brandstofreservoir welke nagenoeg tegen de cabine was aangebouwd. Alleen de reserveband was tussen brandstofreservoir en de cabine gesitueerd. Daarmee besloeg het brandstofreservoir de volledige lengte van de voormalige en gedemonteerde laadbak. De producent van de tankopbouw is onbekend. De tweede versie met

ingebouwde brandstofpomp kende een brandstofreservoir met een kortere lengte. Deze door DAF ontwikkelde en geproduceerde brandstofreservoir was ook gemonteerd op de aanhangwagen, tank: benzine, 6 ton, 4 wielen, 2DL, 5000 liter, YFW 610. (DAF) nsn 2330-17-800-3641. Een vrijwel vergelijkbare, zo niet identieke tankopbouw was ook toegepast bij de vrachtauto, tank: benzine, 4 ton, 4x2 2 DL, C900, 5000 liter. (Ford) nsn 2320-17-600-3656.

VRACHTAUTO, TANK: water, 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB. 2700 liter. (Diamond T).

VRACHTAUTO, TANK: water, 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB. 1500 gallon, m/lier. (Diamond T).

Ook voor de versie met een tankinhoud van 2700 liter geldt dat er geen documentatie over is te vinden. Om deze reden kan hier het zelfde worden geschreven als bij de VRACHTAUTO, TANK: benzine. De laadbak is vervangen door een raamwerk waarop drie watertanks zijn aangebracht, elk met een inhoud van 900 liter water. De watertanks vertonen enorm veel gelijkenis van de watertank zoals deze later is toegepast op de Aanhangwagen, Tank, DAF, YEW-400, 1 ton, 2 W met een inhoud van 900 liter. Gezien het codenummer van de versie met een tankinhoud van 1500 gallon kan worden geschreven dat dit mogelijk een Canadese versie was.

VRACHTAUTO, VOUWBOOT: 4 ton, 6x6, 4dl, LWB, m/lier. (Diamond T, 975).

Lorry, 4-ton, 6-wh, FBE (Folding boat equipment) (4-ton, 6x6, 201 wb).

FBE is de afkorting van Folding Boat Equipment. Op het LWB chassis was een vaste opbouw gemonteerd. Met de opbouw was de mogelijkheid gecreëerd om een aantal vouwboten ten behoeve van de brugslag te transporteren. Deze opbouw bestond uit een viertal staanders in vakwerkopbouw welke door middel een vier beweegbare dwarsliggers met elkaar waren verbonden. In elke staander was een mechanische hefinrichting gemonteerd.

De vouwbootopbouw is geproduceerd door Brantford Coach & Body Company te Ontario, Canada. Afhankelijk van het tijdstip van de productie van het voertuig was een gesloten of open cabine toegepast. Naast bovengenoemd type/model beschikte de KL direct na WO II ook over gelijksoortige pontonauto's, (Lorry, 4 ton, 6-wh, pontoon). Deze voertuigen, incl. de FBE-uitvoering werden nauwelijks of geheel niet gebruikt. Voor een belangrijk deel zijn deze wielvoertuigen omgebouwd voor andere doeleinden, zoals b.v. tankwagens, brandweerwagens, enz.

VRACHTAUTO, OPEN LAADBAK : 12 ton, 6x4, 4dl, M20, met lier. (Diamond T).

Dit type was speciaal ontwikkeld voor het trekken van de aanhanger, tankvervoer. De belangrijkste overeenkomst met de beschreven voertuigen was de trekker M20 was opgebouwd met componenten afkomstig van de modellen 968, 969, 970 en 975. De verschillen zijn echter dusdanig, dat een verhandeling over dit voertuig niet past in de context van de Vrachtauto, Open laadbak, 4 ton, 6x6, Diamond T, Model 975, alle modellen. Dit type is reeds behandeld in deel 7 van de serie Vergane Glorie.

## Opmerkingen

Bekend is dat de producent Diamond T een groot aantal wielvoertuigen van het model 975 aan de Canadese strijdkrachten hebben geleverd. Het merendeel, van de geleverde wielvoertuigen, ongeveer 1.500 exemplaren waren van het model 975 met een wielbasis van 201 in. Het betreft daarbij slechts een chassis met cabine en aandrijflijn. De productie en montage van de opbouw van de werk- of transportruimte werd verzorgd door de Canadese industrie. Gelet op de codenummer, dat het Koninklijke Landmacht hanterende, zou dit onder meer betrekking kunnen hebben op de:

DRAAIKRAANAUTO, 4 ton, 6x6, 4dl, LWB, m/Coles kraan Mk VI, m/lier. (Diamond T)

VRACHTAUTO, GESLOTEN OPBOUW, 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB. (Diamond T)

VRACHTAUTO, KIP, 4 ton, 6x6, 4 dl, KWB, m/lier. (Diamond T)

VRACHTAUTO, OPEN LAADBAK, 4 ton, 6x6, 4dl, LWB, m/lier. (Diamond T)

VRACHTAUTO, TANK, water, 4 ton, 6x6, 4 dl, LWB. 1500 gallon, m/lier. (Diamond T)

Van een aantal in het overzicht vermelde voertuigen is geen nadere beschrijving opgenomen. Dit om de eenvoudige reden dat de noodzakelijke informatie ontbreekt.

## Bronnen

1. Militaire Transportvoertuigen in Nederland, Martin Wallast. In dienst van de Troep, H. Roozenboom.
2. Nederlandse Artillerie vanaf 1945, R.W. Hoksbergen/J. Kroon. TM No 6011, Diamond T, 4-ton, 6x6, Michael Franz.
3. Nederlandse Militaire Voertuigen, E.W. van Popta/C.M. Schulten Elmars Vrachtauto Encyclopedie, H. Schrader/J.P. Norbye.
4. Internetsite: Wikipedia, Diamond T Motor Car Company. Internetsite: Oldtimer picture gallery. Trucks. Diamond T
5. Internetsite: Beeldbank NIMH. MT91 Overzicht Canadees legermaterieel.
6. C661-DT1; Maintenance Manual: 4 ton, 6x6, Diamond T Motor Car Comp.
7. TM 9 - 811; 4 ton, 6x6, Trucks (Diamond T Models 968A Cargo, 969A Wrecker, 970A Ponton and 972 Dump), 23-01-1944.
8. TM 9 - 1811; 4 ton, 6x6, Trucks (Diamond T Models 968A Cargo, 969A Wrecker, 970A Ponton and 972 Dump), 04-02-1944.