

VERGANE GLORIE.

Aanvullingen

Aflevering 25.

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

Inleiding

In de voorgaande aflevering zijn door mij een aantal wiel- en rupsvoertuigen voor militair gebruik beschreven. Het is echter niet zo dat in de daaropvolgende periode het reeds beschreven materieel van mij geen aandacht meer krijgt. Tijdens het lezen van de beschikbare documentatie en het speuren naar informatie stuit ik regelmatig op nieuwe feiten en beeldmateriaal. Feiten en afbeeldingen welke ik de lezer niet wil onthouden. Daarom wordt deel 25 door mij aangewend om een aantal aanvullingen op eerder geplaatste artikeltjes te schrijven.

Zo las ik onder meer in twee uitgaven van de Legerkoerier een tweetal feiten met betrekking hebbende op de instroming en verplaatsing naar het operatiegebied van en met de middelzware gevechtstank Centurion. Ik kreeg nieuwe feiten onder ogen welke betrekking hadden op de Vrachtauto: 6 ton, 6x6, 4 DL, m/lier, 666E, m/Treadway kantelinstallatie (White) en Vrachtauto: 6 ton, 6x6, 4 DL, m/lier, 666, m/lier en kraan. (Brockway). Ook werd aanvullende informatie gevonden over een aantal uitvoeringen van de Vrachtauto : 2 ½ ton, 6x6, CCKW-353 (GMC).

Gevechtstank, Middelzwaar : m/20 pounder kanon, Mk5, Centurion. (Rolls-Royce)

Voor de opbouw van het tankwapen van de Koninklijke Landmacht was het van Nederlandse militaire zijde meer dan wenselijk dat de levering van de gevechtstank Centurion op een redelijk korte termijn plaatsvond. Het streven van de Generale Staf was er op gericht de leveringen begin 1954 te laten aanvangen.

Reeds op 12 januari 1953 arriveerden de eerste drie gevechtstanks in de haven van Rotterdam. In editie nummer 4 van jaargang 1953 van de "Legerkoerier" werd in een kort artikel melding gemaakt van het feit dat de eerste drie Centurion gevechtstanks waren

gearriveerd. Onder de titel "Centuriontank hangt in de takel" wordt melding gemaakt van de aankomst van het stoomvrachtschip "Trautesornof" met aan boord de eerste gevechtstanks. Gedurende de periode 1953 tot medio 1956 werden er in totaal 592 gevechtstanks Centurion aangevoerd en stroomden in bij de organisatie van de Landmacht.



Afb. 1: De gevechtstank Centurion Mk5 met het kenteken KX-11-35. Naast het Nederlandse militaire kenteken KX-11-35 voert de gevechtstank Centurion Mk5 ook het Britse militaire kenteken 13 BA 05.

enkele zeggenschap over het vervolgtraject van de bij de Koninklijke Landmacht in gebruik geweest zijnde gevechtstanks Centurion en afgeleide versies. De laatste batch gevechtstanks Centurion werd eind tachtiger jaren teruggegeven aan de Amerikaanse Regering nadat de Koninklijke Landmacht ze had bedankt voor de bewezen diensten. Vanuit Nederland zijn de gevechtstanks Centurion op transport gesteld en verstrekt aan de Oostenrijkse Strijdkrachten in de staat waarin de gevechtstanks verkeerden. Aan de inzet van de Centurion gevechtstank door de Oostenrijkse grondstrijdkrachten is door mij in het verleden reeds een artikel over geschreven.

Met het in oostelijke richting verplaatsen van de voorste verdedigingslijn kreeg commandant 1ste (Nederlandse) Legerkorps te maken met een enorm transportprobleem. Dit probleem is tot het vallen van het IJzeren Gordijn in wezen nooit tot volle tevredenheid van de legerleiding en C-1 (NL) LK opgelost. Binnen een relatief kort tijdbestek diende C-1 (NL) LK zijn gevechtstank in het operatiegebied tot ontplooiing te brengen, met niets. Met andere woorden: voor het verplaatsen van de 50 ton wegende gevechtstank was C-1 (NL) LK volledig afhankelijk van organisaties welke niet gerelateerd waren aan de defensieorganisatie. Daarbij dient men te denken aan de Nederlandse Spoorwegen en de Deutsche Bundesbahn. Medio 1972 beschikte de KL een aantal spoorwagens om de reactietijd te bekorten. Het betrof een vier-assige spoorwagon met vlakke laadvloer met een laadvermogen van 52 ton. Daarnaast had de organisatie een aantal zes-assige spoorwagens met vlakke laadvloer verworven met een laadvermogen van 80 ton. Voor het op- en afrijden van de gepantserde rupsvoertuigen had de KL ook een aantal twee-assige spoorwagens met een laadvermogen van 12 ton in beheer. Dit type twee-assige spoorwagon met demontabele assen diende als hellingswagon.

Maar wat te doen als er geen of onvoldoende verplaatsingscapaciteit werd aangeboden in geval van? De Generale Staf alsook C-1 (NL) LK voorzagen een mogelijk zeer korte reactietijd waarbij wachten op spoortransport geen optie meer was. Dit plaatste bij de legerkorpscommandant de vraag, hoe het zware materieel en zijn bemanningen zich zou houden tijdens en na een uren durende

verplaatsing. De kern van de vraagstelling was hoe hoog de inzetbaarheid van de tankbataljons nog zou zijn. Dit zowel op het materiële als personele vlak. Om hierop een antwoord te krijgen besloot de toenmalige Legerkorpscommandant op twee locaties een rit te laten uitvoeren. Dit over een afstand van 250 kilometer. Deze afstand kwam overeen met de gemiddelde te overbruggen afstand vanuit de vredeslocatie in Nederland naar het in Duitsland gelegen operatiegebied. Daarbij verordende de Legerkorpscommandant dat de aan te wijzen gevechtstanks onder geen enkel beding mochten worden geprepareerd voor deze rit. De gevechtstanks en zijn bemanning welke de rit zouden gaan uitvoeren, zou op het laatste moment door middel van het lot worden aangewezen.

Op 21 mei 1959 vertrokken om 05.00 uur dertien gevechtstanks Centurion, verdeeld over een tweetal groepen. Eén groep bestond uit acht gevechtstanks Centurion behorende tot het Echo-Tankeskadron, 102 Verkenningbataljon gestationeerd op de Legerplaats 't Harde. De tweede groep was opgebouwd uit vijf gevechtstanks Centurion behorende tot het Bravo-Tankeskadron, 41 Tankbataljon gelegerd te Amersfoort.

Voor de gevechtstank van 102 Verkenningsbataljon was een parcours uitgezet op de Oldenbroekse en Doornspijkse Heide. Dit zanderige parcours met zijn zandwegen en mulle paden kende een lengte van 35 kilometer. In ongeveer 75 minuten werd het parcours afgelegd. Na elke ronde denderden de gevechtstanks de legerplaats binnen waarbij een korte stop werd gemaakt voor het uitvoeren van een halt-appel en af te tanken. De gevechtstanks van 102 Verkenningsbataljon kenden een gemiddeld verbruik van zeven liter brandstof per afgelegde kilometer ondanks de verplaatsing onder terreinomstandigheden. Het eigen personeel van de onderhoudsgroep kreeg tijdens het halt-appel de gelegenheid routine onderhoudswerkzaamheden uit te voeren.

Hetzelfde speelde zich af te Amersfoort bij 41 Tankbataljon. Echter met dit verschil dat nu gebruik werd gemaakt van de vijf kilometer lange tankbaan gelegen op het terrein van de Bernhardkazerne. Deze tankbaan was medio 1958 in gebruik genomen. Binnen 12,5 minuten werd het traject afgelegd door de gevechtstanks van het Bravo-Tankeskadron. Ook hier werd met een vooraf vastlegde regelmaat een korte stop gehouden voor het uitvoeren van een halt-appel en af te tanken.

Onbekend met de organisatie ter plaatse, plaatst de auteur hierbij een vraagteken en kan zich niet aan de indruk onttrekken dat daarbij bij beide parcoursen een vertekend beeld werd gecreëerd. Bij een daadwerkelijke verplaatsing, waarbij het

onderhoudspersoneel deel uitmaakt van de in de richting van de oorlogslocatie verplaatsende colonne, zouden tijdens de korte stops ook routine onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd. Ook het personeel van de onderhoudsgroep was gebonden aan het strakke schema van de route/tijdtabel.

Vijftien uur na het vertrek en 250 kilometer meer op de kilometerteller kwamen de gevechtstanks van 41 Tankbataljon in Amersfoort tot stilstand. De gevechtstank van 102 Verkenningsbataljon, minus de drie gevechtstanks welke op een eerder tijdstip de verplaatsing hadden moeten staken in verband met technische problemen, hadden een uur langer nodig. Dit extra uur is verklaarbaar daar het af te leggen parcours met elke rit dieper en dieper



Afb. 2: De laatste van in totaal 592 gevechtstanks Centurion met kenteken KX-15-91 is afgeleverd.

werd uitgeoefend en daardoor steeds zwaarder werd. De technische problemen welke optraden bij de drie uitgevallen gevechtstanks betrof onder meer een koelvloeistoflekkage, storingen in de brandstofvoorziening en als laatste een carburateur welke alle diensten weigerde.

Na de verplaatsing bleek duidelijk dat zowel het materieel als het personeel bestand waren tegen een dergelijke krachtproef en dat de gevechtswaarde redelijk op peil was gebleven. De Legerkoerier, No 6 van juni 1959 geeft hierover een uitvoerig verslag.

Vrachtauto : 6 ton, 6x6, 4 dl, m/lier, B666, m/Treadway kantelinstallatie, (Brockway).

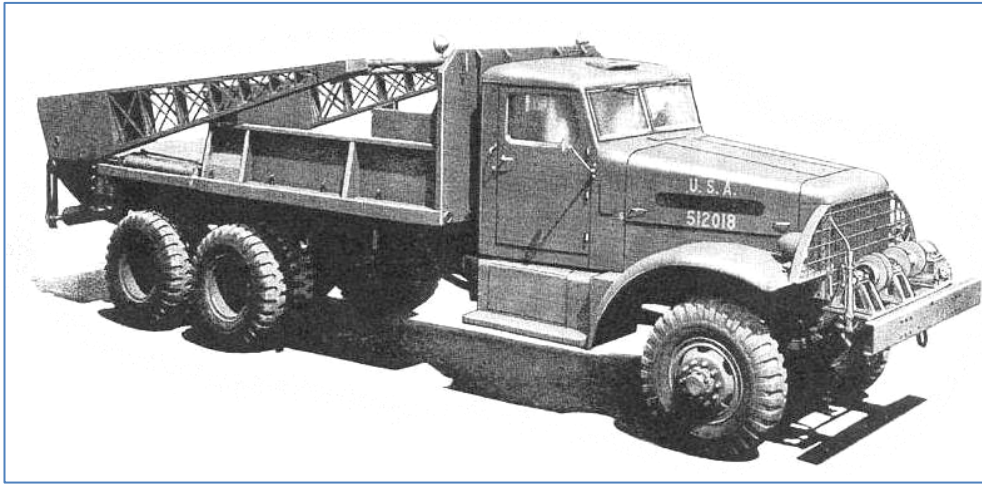
De hydraulische portaalkraan was gemonteerd op een wielonderstel met een wielbasis van 220 inch (5.588 mm). Afhankelijk van het tijdstip dat het voertuig werd geproduceerd kon een gesloten of open cabine zijn toegepast. De toegepaste hydraulische portaalkraan van het model M-II-A was geproduceerd door Daybrook Hydraulic Corporation. Maar ook The Hiel Company leverde een aantal complete hydraulische installaties. De portaalkraan kende een maximum hefvermogen van 8.000 lbs (3.628,7 kg). Door middel van een P.T.O. werd de hydraulische pomp door de krachtbron van het brugdragend wielvoertuig aangedreven. In tegenstelling tot de artillerie-trekker kende de Truck, 6-ton, 6x6 for Bridge Erecting een afwijkende bandenmaat. Was bij de artillerietrekker een bandenmaat van 10.00x22, 12 ply toegepast, bij zowel de brug dragende als de kraanversie werd een bandenmaat van 12.00x20 met 16 koorden gebruikt.

Amerikaanse genie brugslag eenheden beschikten over voldoende materieel om een brug te slaan met een lengte van 864 feet (263,3 meter). Een Steel-Treadway Bridge M2 constructie-element kende een lengte van 12 feet (3.657,6 mm) met een breedte van 45 1/2 inch (1.155,7 mm). Per dragend wielvoertuig met portaalkraan waren vier constructie-elementen alsmede twee opblaasbare rubberpontons aanwezig. Voor het transport van een complete Steel-Treadway Bridge M2 diende de eenheid te

beschikken over zesendertig 6x6 wielvoertuigen met een laadvermogen van 6 ton met portaalkraan. Voor de aanvullende uitrusting waren veertien 6x6 wielvoertuigen met een laadvermogen van 2 1/2 ton aanwezig.

Vrachtauto : 6 ton, 6x6, 4 dl, m/lier, C666, m/lier en kraan. (Brockway).

De kraanopbouw welke bij de Brockway C666 was toegepast, was van het model E en geproduceerd door Quick-Way Truck Shovel Company gevestigd te Denver, Colorado. Voor de montage van de kraaninstallatie was een wielonderstel aangewend met een wielbasis van 197 inch (5.003,8 mm). Tevens was het chassis versterkt.



Bij de voertuigen uit de vroege productieperiode was bij de achterassen, aan weerszijde van het chassis, een verenpakket met schommelas en torsiestangen toegepast. Bij de latere versie was het verenpakket vervangen door een stalen brugstuk, aan Amerikaanse zijde omschreven als Walking beam. De vering aan de achterzijde berust volledig op de luchtdruk in de banden. Werden in eerste instantie 12.00x20, 16 ply banden toegepast, later werden 12.00x20, 18 ply banden gemonteerd. Door de auteur kon niet worden vastgesteld of de wijziging in de bandenuitvoering gelijktijdig heeft plaatsgevonden met het

Afb. 3: Vrachtauto, Open Laadbak : v/brugslag, 6 ton, 6x6, 4 DL, WB 220 in, m/lier en hydraulische kraan, 666E. (Corbitt/Brockway).

vervangen van het verenpakket door de Walking beam. Gevoelsmatig en gezien het feit dat de vering na de wijziging enkel geschiedde door de luchtdruk in de banden, mag worden aangenomen dat dit gelijktijdig heeft plaatsgevonden.

De kraaninstallatie kon onafhankelijk van de voertuigmotor worden ingezet. Dit door het toepassen van een verbrandingsmotor in de kraanopbouw. Voor de aandrijving van de kraaninstallatie was een Internationaal Harvester benzinemotor van het model Q-W/U-9 toegepast. Deze viercilinder lijnmotor leverde een vermogen van 25 paardenkrachten.

Begin 1945 kwam ter bevordering van de stabiliteit tijdens takelwerkzaamheden een stabilisatie-uitrusting ter beschikking. De stabilisatie-uitrusting was aan beide zijden uitgerust met een telescopische en uitschuifbare stempel. Indien uitgeschoven bedroeg de totale breedte van de stabilisatie-uitrusting 10 feet (3.048 mm). Het brugstuk van de stabilisatie-uitrusting was gemonteerd voor de tandkrans van de kraan waardoor de telescopische stempels zich ter hoogte van de as van de schommelas bevonden.

Aan de kraaninstallatie was een uitgebreid pakket aan hulpmiddelen toegevoegd, zoals:

- Heiuitrusting, cpl, m/geleiders, heimuts en heiblok;
- Grijper, cpl, m/kabelgeleider;
- Trekemmer, cpl;
- Lepelschop, cpl, m/arm;
- Boom, m/boom-verlengstuk.

Om dit uitgebreide pakket te kunnen transporteren was aan het voertuig een één-assige Timple aanhangwagen met vlakke laadvloer gekoppeld. Dit model aanhangwagen, de QW-T-8, kende een totale lengte van 326 inch (8.280,4 mm) met een breedte van 96 inch (2.438,4 mm). Het nuttig laadvlak kende een lengte van 274 inch (6.959,6 mm) bij een gelijke breedte. Bij de KL is daarnaast ook een Aanhang, Vlakke Laadvloer : 8 ton, 4W, DL, v/hulpstukken v/graafmachine. (DAF) toegepast. Beide type aanhangers waren opgenomen in het genie bestand onder nsn 2330-17-017-7522.

Vrachtauto, Radio : 2 1/2 ton, 6x6, 4DL, CCKW-353 m/shelter. (GMC).

Vrachtauto, Radio : 3 ton, 6x6, YA 328, m/shelter. (DAF).

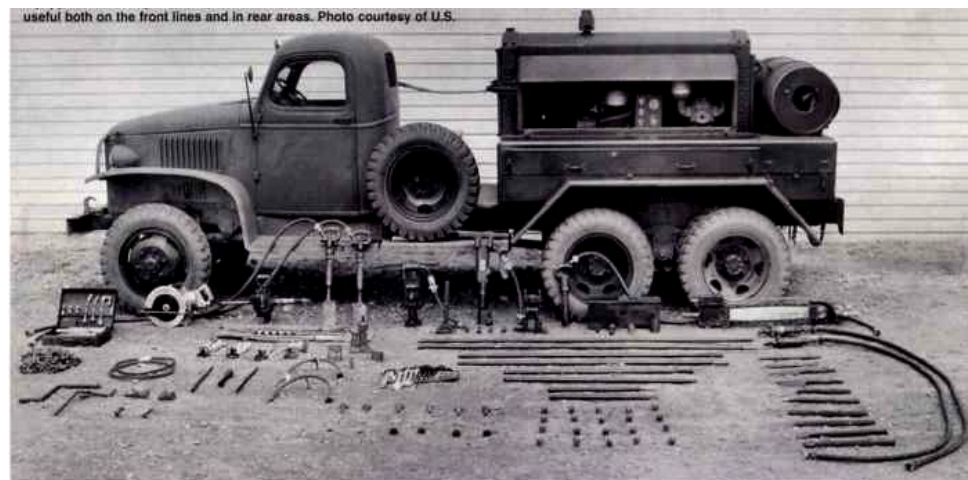
Voor de noodzakelijke verbindingscapaciteit kon in de laadbak van de GMC CCKW-353 een verbindingsshelter worden geplaatst. Door middel van twee trekstangen aan weerszijden van de shelter werd deze shelter in de laadbak verankerd. De shelter van het model HO-17-A kende een lengte van 151 inch (3.835,4 mm) met een breedte van 83 inch (2.108,2 mm) en een hoogte van 75 3/4 inch (1.924 mm). De opgegeven hoogtemaat was inclusief de antennevoet van het model MP-47. De complete shelter, inclusief belading, kende een massa van 1.950,45 kg (4.300 lbs).

Voor zover bekend werd de shelter voor twee doeleinden aangewend. Het merendeel werd aangewend voor verbindingsoeleinden. Aan beschikbare verbindingdienst inbouwmodules waren onder andere de radio set SCR-510 of facsimile equipment RC-58 beschikbaar. Voor de stroomvoorziening werd een aanhang met een laadvermogen van 1 ton van het model K-52 gebruikt. Daarbij bood de laadbak voldoende ruimte voor een aggregaat met de noodzakelijke voedingskabel. Aan aggregaten kon een Power Unit PE-95-(1) of (2) zijn ingebouwd, maar werd de Power Unit PE-95-F ook wel toegepast. Daarnaast werd de shelter aangewend voor verkenningsdoeleinden. Daarbij dient men te denken aan een ontwikkel- en afdruklaboratorium van verkenningsfoto's.



Afb. 4: Vrachtauto, Radio : 3 ton, 6x6, YA 328, m/shelter type HO-17-A.

van 700 kg/cm² (100 lbs sq inch). De compressor kende twee diameters van de cilinders. De twee lage druk cilinders kenden een diameter van 5 3/4 inch (146,1 mm). De hoge druk cilinder had een boring van 5 inch (128 mm). Alle zuigers kenden een slag van 5 inch (128 mm). Met de luchtvoorraad en druk kon een ruim assortiment aan luchtgereedschap worden aangedreven. Door het personeel van de genieformaties werd het wielvoertuig met compressorinstallatie ook aangewend voor het opblazen van de rubberpontons ten behoeve van de brugslag. Le Roi Compagnie te Milwaukee, Wisconsin leverde naast de 105 Cubic feet per minuut (cfm) compressor ook een versie met een vermogen van 6.000 liter per minuut (210 cfm). Deze compressor van het model 210-G2 met nsn 4310-00-376-8757 was standaard af fabriek gemonteerd op een slede. Uit de beschikbare gegevens blijkt dat de 210-G2 ook gemonteerd was op de GMC CCKW 353 en later ook op een DAF YA-314 wielonderstel. Van de compressor met een capaciteit van 105 cfm zouden volgens de betreffende TM in totaal 9.115 exemplaren zijn geproduceerd en geleverd.



Afb. 5: Compressorauto met 210-GA compressor en uitgestalde uitrustingspakket.

mm). Op de ketelwand waren ook nog eens twee snelkoppelingen met afsluiter gemonteerd. Naast een ruim assortiment luchtgereedschap was aan de uitrusting nog een reserve luchtslang met een lengte van 15.240 mm met een diameter van 3/4 inch (19 mm) met snelkoppeling toegevoegd. Het aantal van één reserve luchtslang is later uitgebreid naar vijf luchtslangen.

Het assortiment luchtgereedschap omvatte onder meer een:

- Bandenoppomp-uitrusting;
- Betonboor van Independent Pneumatic Thor model No 75;
- Cirkelzaag van skilsaw model 2127;
- Houtboor van Independent Pneumatic Thor model No 62WB;
- Kettingzaag van Reed-Prentice model Timberhog;
- Luchtpistool;
- Pneumatische hamer van Ingersoll-Rand model 6-CND;
- Pneumatische smeerspuit van Gray model PK-100;
- Pneumatische spade van Independent Pneumatic Thor model No 412;
- Puinbreker van Independent Pneumatic Thor model No 25 met afdekkende beveiliging eveneens van Independent Pneumatic Thor model No 25S.

De shelter HO-17-A is eind jaren veertig en begin jaren vijftig ook bij de Koninklijke Landmacht in gebruik geweest. Na de instroming van de vrachtauto YA-328 werd dit type wielvoertuig aangewend als dragend wielvoertuig van de shelter. Pas met het ter beschikking komen van de vrachtauto YA-314/324 met gesloten opbouw als verbindingervoertuig verdween de bovengenoemde combinatie bij de Koninklijke Landmacht

Vrachtauto, Compressor : 2 1/2 ton, 6x6, 4DL, LWB, CCKW-353 z/liet. (GMC).

Bij de versie met compressor was de laadbak vervangen door een Le Roi luchtgekoelde luchtcompressor van het model 105 GA uitgerust met drie cilinders tellende compressor met een luchtopbrengst van 3.000 liter per minuut (105 cu ft) met een druk

van 700 kg/cm² (100 lbs sq inch). De compressor kende twee diameters van de cilinders. De twee lage druk cilinders kenden een diameter van 5 3/4 inch (146,1 mm). De hoge druk cilinder had een boring van 5 inch (128 mm). Alle zuigers kenden een slag van 5 inch (128 mm). Met de luchtvoorraad en druk kon een ruim assortiment aan luchtgereedschap worden aangedreven. Door het personeel van de genieformaties werd het wielvoertuig met compressorinstallatie ook aangewend voor het opblazen van de rubberpontons ten behoeve van de brugslag. Le Roi Compagnie te Milwaukee, Wisconsin leverde naast de 105 Cubic feet per minuut (cfm) compressor ook een versie met een vermogen van 6.000 liter per minuut (210 cfm). Deze compressor van het model 210-G2 met nsn 4310-00-376-8757 was standaard af fabriek gemonteerd op een slede. Uit de beschikbare gegevens blijkt dat de 210-G2 ook gemonteerd was op de GMC CCKW 353 en later ook op een DAF YA-314 wielonderstel. Van de compressor met een capaciteit van 105 cfm zouden volgens de betreffende TM in totaal 9.115 exemplaren zijn geproduceerd en geleverd.

Voor de aandrijving van de 105GA compressor werd gebruik gemaakt van de Le Roi 4-cilinder benzinemotor kopklepper van het model D314. Dankzij een cilinderboring van 4 1/2 inch (108 mm) en een zuigerslag van 5 inch (127 mm) kende de krachtbron een cilinderinhoud van 318 cubic inch (5.215 liter). Met een compressie van 5,1 : 1 leverde de verbrandingsmotor een vermogen van 34 paardenkrachten. Achter de verbrandingsmotor met compressor was een 8 cubic feet (220 liter) luchtketel gemonteerd met aan weerszijde een slangenhaspel. Op elke slangenhaspel lag een 100 feet (30.480 mm) lange luchtslang met een diameter van 3/4 inch (19

- Daarnaast een uitgebreid pakket aan accessoires voor de diverse pneumatisch aangedreven gereedschappen, zoals beton- en houtboren, spades en breekhamerstiften.

De VS 5-100, 4de druk, Index van kracht zijnde Technische instructies en Detaillijsten van Geniematerieel lezende, kan worden vastgesteld dat er bij de KL drie modellen Le Roi compressoren in gebruik zijn geweest, namelijk:

- Compressor, Zuiger, Directe Aandrijving : benzinemotor aandrijving, 105 cfm, Le Roi, model 105 GA, Nsn 4310-00-351-9251.
- Compressor, Zuiger, Directe Aandrijving : benzinemotor aandrijving, 105 cfm omgebouwd naar 210 cfm, Le Roi, model 105 GA, Nsn 4310-17-024-0193.
- Compressor, Zuiger, Directe Aandrijving : benzinemotor aandrijving, 210 cfm, Le Roi, model 210 G2, Nsn 4310-00-376-8757.

Helaas is het mij niet gelukt documenten te traceren welke betrekking hebben op de ombouw van 105 naar 201 cfm. Uiterlijk zijn er geen verschillen waar te nemen. Met andere woorden: aan de hand van een foto kan moeilijk het type compressor worden vastgesteld. Wel werden een aantal 1 DL en (detaillijsten) getraceerd, verwijzend naar het dragend wielvoertuig met compressor:

- Compressor 105 cfm op CCKW-353, GMC (nsn 3820-17-605-7655)
- Compressor 105 cfm gemodificeerd naar 210 cfm op CCKW-353, GMC (nsn 3820-17-605-7650)
- Compressor 105 cfm gemodificeerd naar 210 cfm op YA 314, DAF (nsn 3820-00-614-7779, nieuw nsn 3820-17-609-5298)
- Compressor 210 cfm op YA 314, DAF (nsn 3820-17-605-7653)

Hieruit kan de conclusie worden getrokken dat er op basis van het dragende wielvoertuig de GMC als DAF voertuigen m.b.t. de compressor twee versies bij de KL in gebruik zijn geweest.

Vrachtauto, Open Laadbak : 2 ½ ton, 6x6, 4DL, 6 V, LWB (164 inch), CCKW-353 (GMC).

In aflevering 1 en 2 van deze serie werd de Amerikaanse vrachtauto GMC, CCKW-353 met een aantal afgeleide versies beschreven. Bij het zoeken naar afbeeldingen voor een van de afleveringen in de beeldbank van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie kreeg ik twee interessante foto's onder ogen. Bij beide GMC, CCKW-353 viel onderstellen was een afwijkende laadbak gemonteerd. Het waren geen gestandaardiseerde Amerikaanse laadbakken. Uit de foto's kan worden vastgesteld dat de Koninklijke Landmacht over een aantal van deze



CCKW-353 vrachtauto's heeft beschikt. De details van de afwijkende laadbak zijn terug te voeren op de verlengde laadbak met verhoogde schotten. Ondanks het kleine formaat van de foto's kunnen een aantal constructiedetails worden vastgesteld. De toegepaste laadbak kende een houten constructie al dan niet in combinatie met een stalen frame. Het chassis was, om de verlengde laadbak te kunnen monteren, verlengd waarbij de wielbasis niet gewijzigd was.

Afb. 6: Vrachtauto, Werkplaats : 2 1/2 ton, 6x6, CCKW-353 (GMC) met Engelse laadbakopbouw.

juiste spoor. De laadbak/opbouw was van Engelse oorsprong en het betrof een z.g. "Machinery shop". Een aantal laadbakken van dit type zijn in het verleden door de Britse strijdkrachten overgezet van een Engelse legertruck op de GMC CCKW-353 vrachtauto.

Vrachtauto, Open Laadbak : 2 ½ ton, 6x6, 4 DL, 6 V, LWB (164 inch), m/monorail en takel, CCKW-353 (GMC).

In de laadbak was een takelrail met handbediende takelinrichting (loopkat) gemonteerd. Door de uitsteek van de takelboom was de



lengte van het voertuig van 256 1/4 inch (6.508,7 mm) toegenomen naar 309 5/8 inch (7.864,5 mm) met een hoogte van 127 inch (3.225,8 mm). Door de montage was eveneens de eigen massa opgelopen tot 11.100 lbs (5.034,87 kg). De uitvoering met open cabine met canvas cabineafdekking werd vanaf 2 juli 1943 geleverd. De inbouw een superstructure (takelboom) met Wright of Yale Hoist (loopkat). Beide loopkatten kenden een maximum hefvermogen van 1.500 kg. Om de montage van de takelboom in een laadbak van een houten constructie mogelijk te maken waren extra middelen ter versteviging noodzakelijk.

Afb. 7: Auto, Vracht : 2 1/2 ton, 6x6, 4DL, 6 V, LWB (164 inch), CCKW-353, m/monorail en takel, v/gasdienst, M1, (GMC).

Vrachtauto, Tank : brandstof, 2 ½ ton, 6x6, 4DL, 6 V, LWB (164 inch), CCKW-353 (GMC).

Ten behoeve van de Quartermaster Gasoline Supply Companies waren in de periode 1940 tot en met 1945 een groot aantal wielvoertuigen uitgerust met een 750 gallon (2.839,7 liter) brandstofreservoir met tankinstallatie. Butler Manufacturing Co. te St. Kansas City en Columbian Steel Tank Co. in Bakersfield leverden gezamenlijk 4.133 complete tankinstallaties. GMC Truck and Coach Division assembleerde het wielonderstel met de tankinstallatie.

Voor de opbouw van het brandstofreservoir met tankinstallatie werden drie uitvoeringen van het wielonderstel toegepast. Het betrof daarbij onder meer een:

- CCKW-353 wielonderstel met split-as zonder lierinstallatie (modelcode D1),
- CCKW-353 wielonderstel met banjo-as zonder lierinstallatie (modelcode D2),
- CCKW-353 wielonderstel met split-as met lierinstallatie (modelcode E1).

Bij de drie vermelde wielonderstellen kon een gesloten dan wel een open cabine zijn toegepast. Standaard was er aan de achterzijde van het wielvoertuig geen trekhaak gemonteerd. Het overgrote deel van de in gebruik genomen brandstofbevoorradingsvoertuigen behoorde tot de modelcode D1. Het aantal brandstofbevoorradingsvoertuigen van de modelcode D1 omvatte tenminste 2.290 exemplaren. De overige behoorden tot de modelcodes D2 en E1. Echter het aantal wielvoertuigen van de modelcodes D2 en E1 is onduidelijk.

Het brandstofreservoir was opgebouwd uit twee 375 gallon (1.419,8 liter) tanks welke waren gemonteerd op een gezamenlijk hulpframe. Elke brandstoftank was identiek en kon onafhankelijk van de andere tank worden bediend. Elk brandstofreservoir kende een lengte en breedte van 54 inch (1.371,6 mm) met een hoogte van 34 inch (863,6 mm). Daarnaast kende elke brandstoftank aan de bovenzijde een afsluitbaar mangat. Wel hadden de beide brandstoftanks een gezamenlijke tapaansluiting. Tot de standaarduitrusting van de brandstofbevoorradingsvoertuigen behoorde een 10 feet (3.048 mm) en twee 8 feet (2.438,4 mm) lange rubberslangen. Elk met een eigen diameter. Daarbij waren de beide 8 feet lange slangen aan één zijde gekoppeld aan een Y-vormige connector. Aan de andere zijde van de slang was een tankpistool gemonteerd. Hiermee was de mogelijkheid gecreëerd twee voertuigen gelijktijdig af te tanken. De 10 feet lange slang diende om brandstof in te nemen of voor overslag.

Aan weerszijden aan de achterzijde van het brandstofreservoir bevonden zich twee opbergkasten. Een van de beide opbergkasten bood ruimte voor de bijgevoegde slangen en het noodzakelijke materiaal. In de rechter opbergkast waren de beide bedieningshendels gemonteerd. In de rekken eveneens aan weerszijden konden een aantal jerrycans worden getransporteerd. Van de brandstofopbouw zijn twee versies te onderscheiden. Bij de vroege uitvoering waren de opstaande delen van de beide rekken open, bij de latere versie waren deze gesloten.

Alle uitvoeringen van de brandstofbevoorradingsvoertuigen konden worden bewapend met een .50-inch (12,7 mm) Browning M2 HB mitrailleur. Voor de wielvoertuigen met een gesloten cabine was een ringaffuit, Truck Mount M37A1 beschikbaar. De Truck Mount M36 was bestemd voor een wielvoertuig met een open cabine.



Afb. 8: Prototype van de gewondentransporteur met de reserveband op de voorbumper op basis van de Nekaf, M38A1 jeep.

Vrachtauto, Jeep : 1/4 ton, 4x4, 24V, M38A1, v/Munitiecomplex. (Willys Overland).

Door de Directe Materieel Koninklijke Landmacht of haar voorganger de materieelverzorgingsafdeling was in eigen beheer een Nekaf uitgerust met een vonkvrije dieselmotor ten behoeve van een munitiecomplex. Dit voertuig is thans opgenomen in de collectie van de Stichting Regimentscollectie Technische Troepen (SRCTT). Dit gaf mij de gelegenheid kennis te nemen van aanvullende informatie en deze te noteren en welke ik de lezers niet wil onthouden. De Nekaf M38A1 met vonkvrije dieselmotor droeg het kenteken KP-61-97. Product Farymann welke de vonkvrije dieselmotor leverde is gevestigd te 6840 Lampertheim. De vonkvrije dieselmotor met serienummer 0199 was van het model 22LD. Met een cilinderinhoud van 0,850 liter leverde de één cilinder een vermogen van 10 pk bij 1.500 omw/min. Het bekende bouwjaar 1968 van de dieselmotor geeft een mogelijke indicatie met betrekking tot de inbouw van de vonkvrije dieselmotor door de KL. Verder was de jeep nagenoeg van alle elektrische componenten ontdaan dan wel waren de elektrische componenten ontkoppeld. Daarbij was de complete bedrading gededemonteerd.

Canadian Military Pattern (CMP).

Het Canadese bedrijfsleven produceerde gedurende de zes oorlogsjaren een grote hoeveelheid uitrustingsstukken. Dit niet alleen ten behoeve van de eigen Canadese

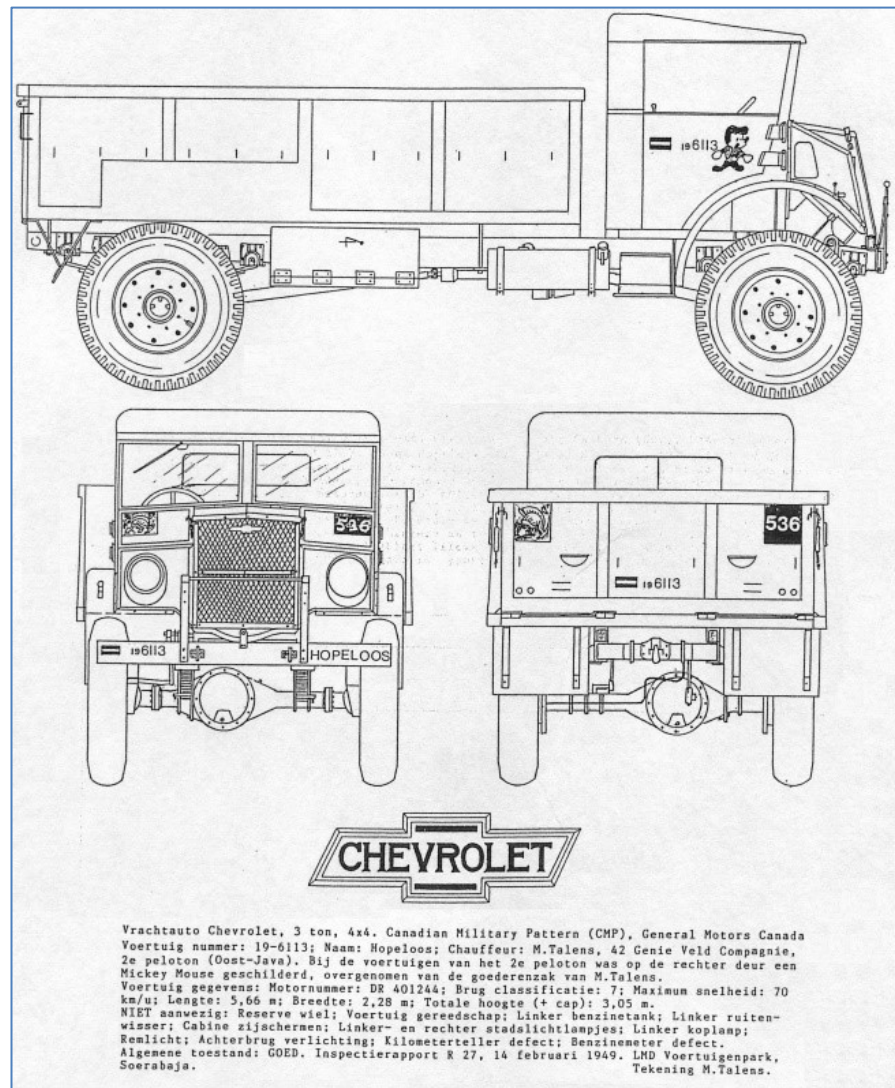
Strijdmacht, maar ook voor de Britse strijdkrachten. Om een indruk te krijgen enige getallen. Meer dan 800.000 wielvoertuigen in de 4x2, 4x4, 6x4 en 6x6 configuratie werden geproduceerd. Daarnaast ruim 50.000 gepantserde wiel- en rupsvoertuigen. Aan wapens werden ruim 40.000 artillerievuurmonden en 1,7 miljoen klein kaliber wapens geproduceerd.

Chevrolet en Ford waren de twee hoofdleveranciers welke enorme aantallen wielvoertuigen leverden. Daarnaast leverde Dodge een klein aantal wielonderstellen. De levering betrof onderstellen maar de opbouw, met uitzondering van de gesloten opbouwen, werd verzorgd door een groot aantal toeleveranciers.

De belangrijkste leveranciers waren onder meer:

- The Wilson Motor Bodies Ltd gevestigd te Toronto, Ontario;
- W.D. Beath & Son eveneens gevestigd te Toronto, Ontario;
- Gottfredson Truck Co te Walkerville Ontario;
- Dominion Truck Body Ltd gevestigd te Kitchener, Ontario;
- The Canadian Top body Co te Tilbury, Ontario.

De benodigde metalen gesloten opbouwen zoals de 10 feet lange opbouw met dubbele deuren ten behoeve van het gewondentransport werden geleverd door The Lindsay Company.



Voor de coördinatie tussen de toeleveringsbedrijven en de automobielproducenten was de Steel Body Manufacturers Association verantwoordelijk. Dit coördinatiebureau was door het Army Engineering Design Branch in het leven geroepen.

Watertankauto: 3/4 ton, 4x4, C15A (Chevrolet). (Truck, 15-CWT, Water, (15-CWT, 4x4, 101 wb. / Canadese vtgcode C15A-WATER).

Aan de watertank was een mechanisch aangedreven Fairbanks Morse Pumps waterpomp gekoppeld. Met deze pomp van het type No. 700 Typhoon was de voertuigbemanning in staat water tot een diepte van 20 feet (6.096 mm) op te pompen. De waterpomp werd door middel van een riem via een toegepaste P.T.O. aangedreven door de krachtbron van het voertuig. Deze complete watertankinstallatie was ook toegepast op een Dodge D15 wielonderstel.

Afb. 9: Tekening van een Chevrolet C60L vrachtauto waarmee de Adjudant b.d. Martin Talens als militair ingedeeld bij 42 Genie Veld Compagnie in Nederlands-Indië heeft rondgereden.