

## Arthur William Sidney Herrington (1891-1970)

<http://forums.justoldtrucks.com/60387/Large-coleman-under-74-Ford?PageIndex=2>

You raise a very interesting possibility. I do know that "**Col.**" **Arthur William Sidney Herrington (1891-1970)** oversaw field tests of a Coleman truck on 9 Feb 1925, and then again in comparative evaluations against FWD and the Militor on 1 Apr 1925, both at Aberdeen Proving Grounds, while in his various roles at Camp Holabird, Baltimore, MD.

- At various times, he is described as "Chief Engineer of the Engineering Section; Consulting Engineer for the Motor Transport Division of the US Army Quartermaster Corps; Chief Engineer of the Motor Transport Division of the US War Department; and as Director Engineering & Development (1921-1928).
- Perhaps the most accurate title that he used himself when writing up the official report on the 1 Apr 1925 comparative tests at Aberdeen Proving Ground was "**Consulting Engineer for the Motor Transport Division of the US Army Quartermaster Corps.**" I take this to mean that he appears to have been a "consultant," or at the very least, loaned from one military branch to the other.
- On a side note, the title "Colonel" was purely honorific, Art had only risen to the rank of Captain during WW-1, and then Major in the Army Reserve.

Regardless, Art Herrington was so very impressed with the Coleman test results, he then made fairly frequent visits to Coleman Motors in Littleton, Colorado to consult with Harleigh R. Holmes, inventor and patent-holder of the "Holmes Drive System" (*aka* "Holmes Front Drive"), the proprietary 4x4 axle of a Coleman truck. I had understood this relationship to become more formalized by 1926, and we know for certain that by early 1928, **Art Herrington was the General Manager of the Coleman Motors Corporation "Eastern Branch" located at 314-316 Eye Street, NE, Washington, DC**, and I actually have a "letterhead" piece of correspondence with the US Army Air Corps signed "Coleman Motors Corporation, A. W. Herrington, General Manager," dated 2 Feb 1928, with the above Washington DC address at the top.

The ubiquitous **Coleman "C-25" light cargo truck; troop transport, light (TTL), and light semi-tractor (introduced in 1925) even became nicknamed the "Herrington Models,"** due to Art's very strong influence in adjusting the Coleman truck product line to directly satisfy emerging military requirements from 1925 through about 1930.

Yes, **Art Herrington did later patent his own 4x4 axle on May 15 1930**, as you correctly note, and he then moved on in 1931 to enter into a **partnership with car-makers Walter Marmon (1872-1940) and brother Howard Carpenter Marmon (1876-1943) to co-found the (re-organized) Marmon-Herrington Company (MH)**, also then entering the 4x4 axle and differential business, as well as specializing in both the military and heavy commercial truck-building markets.

However, Jeff, you do raise an excellent point. As Art Herrington had done in his various civilian engineer roles with Camp Holabird, et al, perhaps he did *not* enter into an "exclusive" relationship after all with Coleman as general manager of their Washington, DC branch – Perhaps he considered himself more of a consultant, and actually consulted for other commercial or military organizations as the very same time. Regardless, he was absolutely a key figure at Coleman and had a simply huge

influence their emerging truck design considerations during the 1925-1930 time frame.

Your comment that he consulted with the **U.S. Army Quartermaster Corps from at least 1928-31 helping to design the "standardized" QMC trucks built at Fort Holabird from 1928-32** certainly suggests he kept multiple hats on his hat rack at the very same time. This obviously overlaps with his fully documented tenure as General Manager of the Coleman Motors Corporation "Eastern Branch" from at least 1928 through about 1930. Looks like Art was "burning the candle from both ends," working for Coleman, while also directly helping QMC design the "standardized" military trucks that would ultimately beat out Coleman in the 1930s for virtually all future Army truck orders until 1941 with the coming of the initial orders for the G-55A "Quick-Way" Crane. .

Thank you Jeff -- as with any good researcher, I always truly welcome comments or new information that makes me go back and totally rethink, recheck, confirm, or adjust my research. We are all just trying to get this right...

May I ask your source on the QMC consulting from 1928-1932? I would like to deep-dive on that a little more to gain an even better understanding of Art Herrington and the "many lives" he apparently lead, often all at the same time!

Riley, here is a breakdown for the MC-9 front hub and axle. Unfortunately this is all the info I have, I do not have the nomenclature or part numbers. Hopefully this is helpful. From 1964 to 1984 Marmon-Herrington used components from several sources. Front axles with a MC prefix came from Coleman, MD from Dana, and MR from Rockwell.

Craig, your comment about Art Herrington working for Coleman from 1925-31 is interesting, I have not heard that before. What I do know is that Herrington was working for the U.S. Army Quartermaster Corps from at least 1928-31 helping to design the QMC trucks built at Fort Holabird from 1928-32. Herrington applied for a patent for his own front drive axle on May 15 1930, which led to his partnership with Walter Marmon in 1931 to build all wheel drive trucks. The early M-H trucks looked very much like some of the QMC trucks. Perhaps Herrington did some consulting for Coleman. He was at Ft. Holabird when Coleman demonstrated their 6x6 truck for the Army in June of 1929. My information comes from the book "The Marmon Heritage" and no mention is made of Herrington working for Coleman.

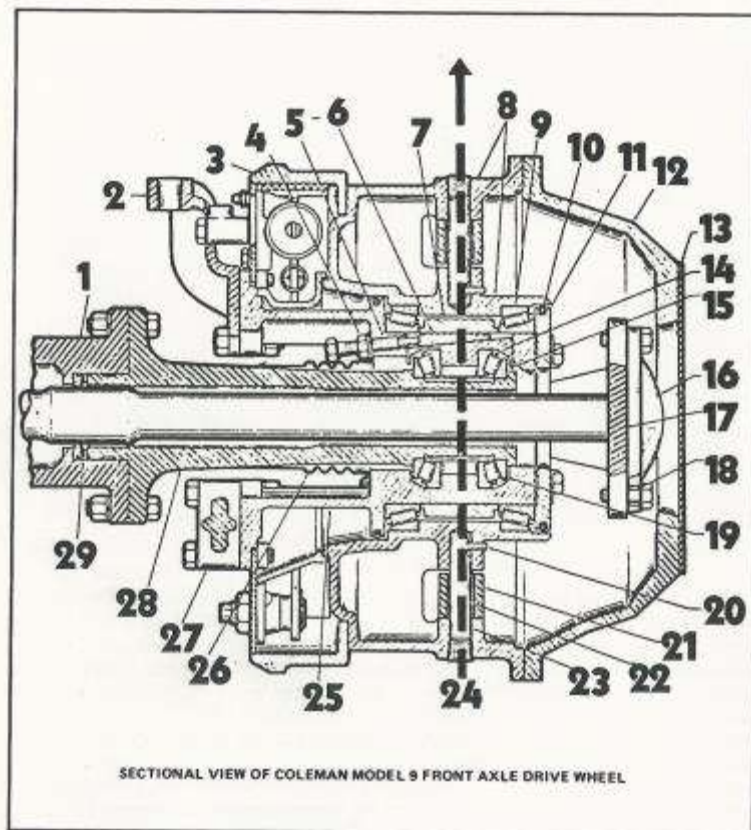


Fig. 5-4 MC-9 Front Driving Axle

Вы поднимаете очень интересную возможность. Я знаю, что "полковник" Артур Уильям Сидней Херрингтон (1891-1970) курировал полевые испытания Коулман грузовик на 9 февраля 1925, и затем снова в сравнительных оценках в отношении переднеприводных и Militor на 1 апреля 1925, оба в Абердине полигонах, а в его различных ролей в Кэмп Холаберд, Балтимор, Мэриленд.

В разные времена, он описывается как "главный инженер инженерно-технической секции; инженера-консультанта для автотранспорта дивизии армии США Интендантской службы; Главный инженер автотранспортного отдела американского военного ведомства; и как директор инжиниринга и развития (1921-1928).

Пожалуй, наиболее точное название, которое он использовал сам при написании официального отчета на 1 апреля 1925 сравнительных испытаний на Абердинский испытательный полигон был "инженером-консультантом для автотранспортного подразделения американской армии Квартирмейстером корпуса." Я имею в виду, что он, кажется, был "консультантом" или, по крайней мере, заимствованных из одного военного подразделения в другое.

На стороне записки, звание "полковник" было чисто почетный, Арт возросла лишь до звания капитана во время ЖВ-1, а затем майора в армии резерва.

Несмотря на это, искусство Херрингтон был так очень впечатлен Коулман результаты теста, он тогда сделал довольно частые визиты в Coleman моторы в городе Литтлтон, штат Колорадо, посоветоваться с Harleigh p. Холмс, изобретатель и патентовладелец из "Холмса система привода" (он же "Холмс" передний привод"), Проприетарный 4x4 осью Коулман грузовик. Я понял эти отношения становятся более формализованными к 1926 году, и нам достоверно известно, что к началу 1928, Арт Херрингтон был генеральным менеджером Коулман Моторс Корпорейшн "Восточный филиал", расположенный на улице 314-316 глаз, Небраска, Вашингтон, округ Колумбия, и вообще у меня есть "фирменный бланк" кусок переписки с нас армии авиационного

корпуса подписали "Коулман Моторс Корпорейшн, А. в. Херрингтон, генеральный менеджер" от 2 февраля 1928, с выше Вашингтоне-адрес вверху.

Вездесущие Колеман "с-25" свет грузовой автомобиль; десантно-транспортный, свет (ТТЛ), и свет полу-трактор (введен в 1925) даже стал по прозвищу "Херрингтон моделей," благодаря искусства очень сильное влияние в корректировке Коулман грузовик линейки продуктов для непосредственного удовлетворения возникающих военные потребности с 1925 г. по 1930 году.

Да, искусство Херрингтон не позднее запатентовать свое собственное 4x4 мост 15 мая 1930, как вы правильно внимание, и затем он переехал в 1931 вступить в партнерство с автопроизводителями Уолтер Мармон (1872-1940) и брат Говард Карпендер Мармон (1876-1943) для совместного нашел (реорганизовано) Мармон-Херрингтон компании (МГН), также введя 4x4 мост и дифференциал бизнеса, а также специализирующихся в как военных, так и тяжелых коммерческих грузовиков-строительные рынки.

Однако, Джефф, ты подала мне отличную точку. Как искусство Херрингтон было сделано в его различных гражданских ролей инженер с Кэмп Холаберд, и соавт, возможно он вообще не заключать "эксклюзивные" отношения ведь с Коулманом как генеральный менеджер своей Вашингтоне ветку – возможно, он считал себя больше консультантом, и собственно консультации для других коммерческих или военных организаций как тот же миг. Несмотря на это, он был абсолютно ключевой фигурой в Коулман и имели просто огромное влияние их формирующейся грузовик конструктивных соображений в течение 1925-1930 сроки.

Ваш комментарий, что он консультировался с американской армией Интендантской службе от по крайней мере 1928-31 помогая конструировать "стандартизированных" КМК грузовиков, построенных в Форт-Холаберд от 1928-32 конечно предполагает, что он держал несколько шляпы на шляпу шкафа в тот же миг. Это явно перекликается с его полностью документированной пребывания на посту генерального менеджера Коулман Моторс Корпорейшн "Восточной ветви" с 1928 по крайней мере, через примерно 1930. Похоже, Арт был "сжигания свечи с обоих концов," работа для Коулман, а также непосредственно помогать КМК разработки "стандартизированные" военные грузовики, что бы в конечном итоге выбить Коулман в 1930-е годы практически для всех будущих армейский грузовик заказы до 1941 года с приходом первоначальных заказов для G-55A "быстрый путь" крана. .

Спасибо Джефф -- как любой хороший исследователь, я всегда по-настоящему рады комментариям или новая информация, которая заставляет меня вернуться и полностью переосмыслить, перепроверить, подтвердить или скорректировать мои исследования. Мы все просто пытаюсь получить это право...

Могу ли я задать свой источник на КМК консалтинг от 1928-1932? Я хотел бы глубоко погружаться в, что немного больше, чтобы получить еще лучшее понимание искусства Херрингтон и "много жизней" он, по-видимому, свинец, часто все одновременно! - See more at:  
<http://forums.justoldtrucks.com/60387/Large-coleman-under-74-Ford?PageIndex=2#sthash.JaQNL5Ac.dpuf>