

MINISTORY

DE EXCELSIOR WELBIKE 98 CC

door Axe Jon Versluijs

No.
50

Bijlage bij Nieuwsbrief No. 62, juni 1996

Van tekentafel tot produktiemodel

Toen men in het Verenigd Koninkrijk besloot een parachutisten-regiment te formeren, moest dat een elitekorps worden. Een van de gevolgen was dat de paratroopers het beste materiaal dienden te krijgen. De afmetingen en het gewicht speelden daarbij een grote rol, want alles zou door de lucht aangevoerd moeten worden. Daarnaast moest het tegen een stootje kunnen. Met deze eisen stapte Defensie onder meer naar de motorindustrie om kleine en betrouwbare motorfietsen te ontwikkelen. Hieruit volgden de Royal Enfield en de James, allebei 125 cc motoren. Het meest opvallend was echter wel de Excelsior Welbike 98 cc motorfiets.

Het ontwerpen van wat later de Welbike zou worden genoemd, stond onder leiding van luitenant-kolonel J.R.V. Dolphin en vond plaats op de militaire testbasis bij Welwyn Garden City in Hertfordshire.

De naam Welbike is van 'Welwyn' afgeleid. Op deze testbasis werd bijvoorbeeld ook een machinepistool ontwikkeld, en dat kreeg de naam Welgun.

Na diverse tests met het prototype van de gewenste motorfiets werd het uiteindelijke ontwerp afgeleverd bij de fabriek van Excelsior Motor Co. Ltd. in Birmingham. Deze produceerde reeds voor het begin van de Tweede Wereldoorlog de "Autobyke", een lichtgewicht motorfiets met een horizontaal geplaatst 98 cc Villiers Junior twee-takt motorblok. Dit blokje was reeds verder ontwikkeld en de opvolger werd Junior-de-Luxe genoemd. Een paar kleine extra aanpassingen werden aangebracht: de uitlaatspruit-stukjes werden korter gemaakt, de lichtspoelen werden weggelaten en de decompresseur werd vervangen door een stop. Dit zorgde ervoor dat het compacter en lichter werd. Het aangepaste civiele "Villiers Junior-de-Luxe" motorblokje kon nu eenvoudig worden gemaakt in de reeds bestaande produktielijn. Hierdoor kon de motorfiets snel worden vervaardigd. De basis van de Welbike was een eenvoudig doch stevig dubbelbuisig frame. Aan beide kanten daarvan zat een brandstoftankje. Het rechter tankje bezat een luchtpompje dat druk kon opbouwen, zodat het mengsel van benzine en olie omhoog vloede naar de carburateur. Dit was nodig omdat deze hoger bevestigd was dan het niveau van de brandstof.

Het Villiers Junior-de-Luxe motorblokje hing horizontaal in het frame. Het was van het type automatisch, waardoor alleen een koppelings- en een gashendel nodig waren. De koppelingshendel zat links op het stuur bevestigd; gas geven werd aan de rechterkant gedaan. Het stuur en het zadel waren makkelijk opvouwbaar, om het fietsje tijdens het vervoer zo

klein mogelijk te maken.

De Welbike werd voorzien van kleine banden (12 1/2" x 2 1/4"), en dat zorgde ervoor dat de motorfiets laag boven de grond stond. Het achterwiel was voorzien van een trommelrem, die werd bediend door een voetrempeedaalje aan de rechterkant van het frame. Dit was tevens de enige mogelijkheid tot remmen, want het voorwiel had een dergelijke voorziening niet. De voetpedalen aan weerskanten van het frame waren opvouwbaar.

De totale lengte van voor- tot achterwiel was 1,32 m; de hoogte in gevouwen toestand was 0,38 m en tijdens het rijden 0,78 m. De breedte was 0,30 m in gevouwen staat; in rijdende staat was deze 0,56 m.

Het totale gewicht van de Welbike bedroeg ± 35 kg. Het Villiers 98 cc twee-takt motorblokje zorgde voor een snelheid van ongeveer 48 km/uur, ondanks de kleine bandmaat. De actieradius bedroeg ca. 145 km, als we het instructieboekje tenminste mogen geloven. De inhoud van de twee brandstoftankjes samen was 3,7 liter; hieruit volgt dat de Welbike 1:40 zou lopen. Wanneer de Welbike opgevouwen was, het stuur ingeklapt en het zadel naar beneden, dan paste de fiets in een C.L.E. Mk I container (C.L.E. staat voor de fabrieksnaam: Central Landing Establishment).



Een parachutist tilt een Welbike uit een container tijdens een oefening. (foto: Imperial War Museum, Londen)

Deze laadcilinder was niet geheel rond, maar één helft was wat ovaal, zodat de Welbike er gemakkelijk inpaste. Ook was hij voorzien van een beugel om de motorfiets op zijn plaats te houden. De container werd normaal gesproken groen geverfd en de zijkant werd in het wit van de tekst "MOTOR CYCLE" voorzien. Tevens werd rondom nog een witte tekst aangebracht die enkele bepalingen omschreef, zoals het maximale gewicht, dat normaal 350 lbs (160 kg) was. De Welbike diende met het achterwiel tegen het stootkussen in de container geplaatst te worden, zodat bij de landing het achterwiel de klap opving. Zou men het transportmiddel andersom plaatsen, dan was de kans groot dat de voorvork verboog, met alle gevolgen van dien.

Na de landing werd de motorfiets uit de laadcilinder getild en werd het zadel recht omhoog getrokken. Via een verende pin en een staalkabeltje kwam dit op de juiste hoogte te zitten en werd dan via een hendel, een soort vleugelmoer, vastgedraaid. Het stuur werd hierna schuin omhoog getrokken en via eenzelfde verende pin kwam het in de juiste stand. Met een draaimoer werden de twee stuurhelften vastgezet. De brandstoflankjes werden vervolgens met behulp van het lucht-pompje op druk gebracht. De benzinekraan werd nu geopend en de carburateur gevlotterd.

Men liep de motor aan door de koppeling in te knijpen en te gaan rennen. Eenmaal op snelheid diende de koppeling losgelaten te worden, werd met de knie op het zadel gedrukt en gas gegeven. Dit laatste gebeurde om een slippend achterwiel te voorkomen. Als alles goed ging, kwam het motortje uiteindelijk tot leven. Om gewicht te besparen, was de uitlaat gewoon hol, en dat maakte goed herrie.

De bovengenoemde handelingen dienden in een tijdsbestek van een paar minuten te gebeuren. Dit met het oog op een snelle inzetbaarheid op de landingsterreinen. Het totaal aantal geproduceerde Welbikes is niet bekend, maar cijfers circuleren in de orde van grootte van 12.000 stuks. Op basis van lijsten met registratienummers uit de periode 1942-1945 kom ik echter op ca. 3.940 exemplaren, plus 3 à 6 prototypen.

Het Britse leger voorzorg alle voertuigen van een registratienummer. Dit werd het 'census number' genoemd. Motoren kregen een nummer beginnend met de letter C, gevolgd door een reeks cijfers. Voor de Welbike was dit een 7-cijferig nummer. Het 'census number' werd op de brandstoflankjes gestencild of geverfd. Meestal in de kleur wit, maar lichtblauw kwam ook voor bij motorfietsen die door luchtlandingstroepen werden gebruikt. Bij de Poolse eenheden werd onder het nummer een wit ovaal aangebracht met de letters 'PL' in het zwart.

Na een aantal prototypen is de Welbike gedurende de oorlog in drie versies verschenen. De eerste fietsen werden ontwikkeld in het jaar 1942. In oktober 1943 verschenen ze voor het eerst in de openbaarheid, onder andere in het motorblad "Motor Cycling".

Framenr.	Contractnr.	Censusnr.	Jaar
4-1186	S. 789/1	C4658474-C4659673	1942-43
1214-2613	S.1649/2	C5152014-C5153413	1943
26143954	S.1946/3	C5153414-C5154754	1943-44

De Welbike Mk I was het eerste model dat verscheen. Het had nog geen achterspatbord, en om de brand-

stoftankjes te vullen, moest het pompje los worden geschroefd. Door de aldus ontstane opening werd dan de ene tank gevuld. Omdat er twee van die brandstofhoudertjes waren, moest je de andere tank via een schroefje ontluchten, om ze beide via de wet van de communicerende vaten te kunnen vullen. De Welbike Mk I serie II was de opvolger van de Mk I. De linker tank was bij dit model voorzien van een vuldop, waardoor het een stuk makkelijker was om brandstof te tanken.

De Welbike Mk II verscheen in 1944, en werd voorzien van een achterspatbord. De inhoud van de tanks werd vergroot tot 3,7 liter.

Welbikes zijn over de hele wereld gebruikt, van Europa tot het Verre Oosten. Uit verhalen en foto's is af te leiden dat men ze onder meer heeft ingezet in Bengalen, Malta, Normandië, Arnhem, Noorwegen, Duitsland en Singapore, en zelfs zouden er een paar aan Rusland gegeven zijn.

Na de oorlog zijn vele Welbikes aan hun einde gekomen, omdat ze werden gesloopt. Dit ging met 10-tallen tegelijk. Door het ontbreken van een voorrem voldeden ze niet aan de Britse eisen voor rijden op de openbare weg, en daarom waren ze in het burgerleven niet bruikbaar.

Volgens een artikel in Motor Cycling van december 1945 zou het New Yorkse warenhuis Macy's een aantal van deze motorfietsen hebben opgekocht voor gebruik op bijvoorbeeld golfterreinen. Ook zijn na de oorlog motorblokjes gemonteerd op grasmaaiers. De meeste Welbikes zijn zo waarschijnlijk roemloos aan hun einde gekomen.

In 1946 kwam de 'Corgi' op de markt. Deze werd gemaakt in de Brockhouse fabriek. Hij lijkt wel een beetje op de Welbike, maar is voor de civiele markt ontwikkeld. Hij bevat één grote brandstoftank boven op het frame. De Corgi voldeed wel aan alle Britse eisen betreffende het gebruik op de openbare weg, en bleef tot 1956 in produktie. Er is zelfs een versie met zijspan uitgebracht.

De Slag om Arnhem

De Welbike werd voornamelijk door de verkenningsafdeling (Reconnaissance) gebruikt, maar de politie en de verbindingseenheden (Corps of Military Police en Royal Corps of Signals) zetten ze ook in.

Tevens werd hij regelmatig benut om er kleine boodschappen mee te doen, zoals berichten versturen. Welbikes werden normaal gesproken in de speciale ovale containers aan parachutes boven de aangegeven zones gedropt. Ze werden aangevoerd door transportvliegtuigen en bommenwerpers, zoals Lancasters, Dakota's, Stirlings en Halifaxes. De containers waren soms onder het vliegtuig bevestigd, maar ook werden ze in het bommenruim vervoerd en door Air Despatchers naar buiten geduwd. Het is niet uitgesloten dat ook Welbikes zijn aangevoerd in zweefvliegtuigen.

Helaas is het nog niet gelukt te achterhalen hoeveel Welbikes exact zijn aangevoerd vanuit Engeland naar de terreinen rond Arnhem. Dit zou moeten blijken uit de papieren sterkte van een eenheid, maar helaas ontbreken deze zgn. War Establishments. Men schreef wel het aantal zware en lichte motoren op, maar

onder de laatstgenoemde vallen ook de Royal Enfield en de James, beide 125 cc, zodat alleen totaalcijfers bekend zijn. Ook kwam het voor dat als nog plek over was in de gliders, men die opvulde met wat voorhanden was. En als een zweefvliegtuig juist te zwaar beladen was, dan werd het overtollige simpelweg achtergelaten. Het preciese aantal zal dus waarschijnlijk wel nooit boven water komen. Zelf schat ik, naar aanleiding van de hieronder vermelde citaten, dat zo'n 5 tot 15 Welbikes zijn meegekomen.

Enkele citaten uit boeken en van mensen die ik heb gesproken:

- (1) Peelen, C.J. - 't Begon onder melkenstijd [1946], blz. 13: 'Parachutisten verzamelen zich, velen met een opvouwbare fiets op den rug. Een soort autopod met aanhangmotor wordt aan de munitiewagentjes bevestigd'.
- (2) Ryan, C. - Een brug te ver (1974), blz. 174: 'Zo'n 650 containers aan felgele, rode en bruine parachutes - met geschut, munitie en uitrustingsstukken - vielen snel tussen de talrijke parachutisten omlaag. Andere bevoorradingsparachutes, die voordat de mannen sprongen uit de vliegtuigen waren geduwd, zweefden omlaag met een verscheidenheid aan vracht, onder andere lichte mini-motorfietsjes in laadcilinders'.
- (3) Powell, C. - De helden van Arnhem (1979), blz. 27: 'Ik liep langs mannen die wapenkisten uitpakten, waar de gekleurde parachutes nog aan vastzaten. Anderen liepen in kleine groepjes naar hun verzamelpunt. Iemand hobbelde voorbij op één van die absurde motorfietsjes'.
- (4) Peelen, Th. en A.L.J. van Vliet - Zwevend naar de dood (1977), blz. 19: 'Heden, maandag. De militairen zijn allemaal vriendelijk. Er heerst een opgewekte stemming. Ze zeggen, dat de oorlog nu snel afgelopen is. Met motorfietsjes, die veel op een gemotoriseerde autopod lijken, rijden de parachutisten over de Utrechtseweg'.
- (5) K. Bal, Renkum (radio-uitzending van Omroep Gelderland 1994): 'Zondagmiddag zagen we van uit het raam de vliegtuigen. Overal vielen containers. Hier op het erf viel een container en daar zat een soort scootertje in, die ze gebruikten'.
- (6) J.H.C. Brons, toen te Arnhem: 'Ik kan in mijn herinnering niet meer precies aangeven hoeveel Welbikes ik toen heb gezien. Wel weet ik nog dat, na maandag 18 september 1944, wij op de Velperweg in Arnhem bij regelmaat Duitse soldaten op deze motor voorbij zagen rijden. Het kan natuurlijk steeds dezelfde zijn geweest'.
- (7) J. Jansen, Oosterbeek: 'Zondag 17 september zag ik, tijdens de landingen, van die kleine motorfietsjes rijden achter Wolfheze. Dinsdag 19 en woensdag 20 september zag ik ze over de Utrechtseweg met die Welbikes rijden en tevens rondom hotel Hartenstein. Normale motorfietsen heb ik niet zien rijden, want die vielen niet zo op. Toen ik eind oktober moest evacueren naar Ede ben ik nog een Welbike tegengekomen op de Ginkelse heide in wat struikgewas. Ik legde er nog wat takken over, in de hoop hem later op te halen, helaas bij terugkomst in 1945 was hij verdwenen'.

Doordat de droppingssterreinen echter snel in Duitse handen kwamen, kwam het merendeel van de voor-

raden in de verkeerde handen terecht. Men heeft dan ook regelmatig Duitse soldaten zien rondrijden op Welbikes.

Ook kwam het voor dat de voorraden door beide partijen niet werden gevonden, maar pas later door de burgerbevolking na de bevrijding in 1945.

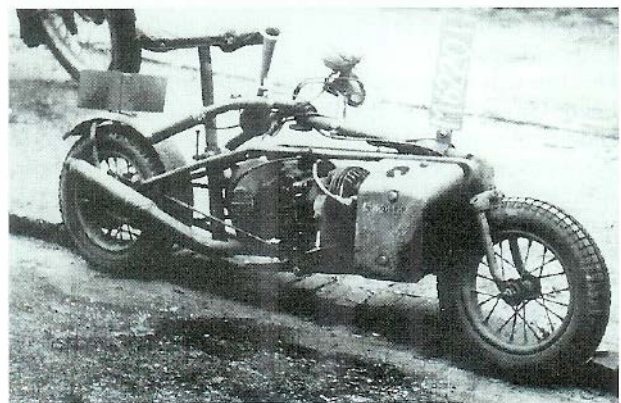
Airborne Museum

Mij kwam ter ore dat de heer C. van der Velden in 1945, toen hij negen jaar oud was, samen met andere jongens uit de omgeving van Renkum op strooptocht in de bossen, naast ander achtergebleven materiaal, een droppingscontainer vond. Ze maakten deze toen open in de hoop biscuits of andere lekkere dingen aan te treffen. Ze vonden echter tot hun verrassing een Welbike. Nadat ze hem in elkaar hadden gezet, probeerden ze de motorfiets aan de praat te krijgen. Het is niet meer duidelijk of dit uiteindelijk nog gelukt is. Na een tijdje lieten ze de Welbike achter in een greppel vanwege het feit dat hij niet reed (misschien was de benzine op). Dit gebeurde tussen Heesum en Doorwerth, in de buurt van de Kabeljauw op het terrein van Wasserij 'Bodemeijer'.

Een tijdje later werd dezelfde Welbike gevonden door Piet Bodemeijer en zijn buurjongen Hem Roosenboom. Al gauw reden ze er regelmatig 's avonds op rond. Daar indertijd gemotoriseerd vervoer nog niet veel voorkwam en vanwege het feit dat dit een uitzonderlijk soort motorfiets was, waren de jongens zeer geboeid door de Welbike.

Ze hadden echter één probleem: de fiets was niet hun eigendom. Ze waren bang dat de politie het ding in beslag zou nemen. Aangezien Piet hopman was bij de Oosterbeekse Padvinders besloot hij samen met Roosenboom om het vervoermiddel aan deze vereniging te schenken. Zo was de Welbike veilig gesteld en kon men er toch mee rijden.

In een artikel dat in maart 1946 verscheen in het tijdschrift Motorwereld, stond dat de padvinders van Oosterbeek tijdens het inrichten van het koetshuis van 'De Sonnenberg' tot hun troefhuis, onder het vuil een Welbike vonden. Dit klopt niet met het verhaal van de heren Bodemeijer en Roosenboom, die nadrukkelijk vertelden de motorfiets aan de padvinderij te hebben gegeven. Zij deden dit via de desbetreffende assistent Districtscommissaris voor de gemeente Renkum, de heer Th. Werningh Cöster uit Renkum.



De Welbike van de Oosterbeekse padvinders in gevouwen toestand. (foto: Herman Truin, voorjaar 1946)



Dhr. Th. Werningh Cöster op de aangepaste Welbike. Zie het kenteken M62201. (foto: Herman Truin, voorjaar 1946)

Kort voor het ter perse gaan van dit nummer en helaas te laat om nog te verwerken, bereikte de redactie nieuwe informatie betreffende de herkomst van de Welbike van de Oosterbeekse padvinders, die aansluit op het artikel in Motorwereld. Met de hulp van Sander Kremer, Joja Adriani, Hans Borggreve en Dolf van der Veen zal dit verhaal worden gereconstrueerd en op papier gezet. In een volgende Nieuwsbrief komen we hierop terug.

De heer Werningh Cöster stelde zich na de overdracht van de motorfiets in verbinding met generaal-majoor R.E. Urquhart, in september 1944 commandant van de 1st British Airborne Division. Hoewel deze formeel gezien niet de eigenaar was, schonk hij de Welbike namens de luchtlandingsdivisie aan de Oosterbeekse Padvinders.

De club was zeer gelukkig met haar nieuw verworven bezit. Om echter op de Nederlandse wegen te mogen rijden, moesten wel wat dingen worden aangepast. Zo werden voorverlichting, een toeter en een achteruitkijkspiegel aangebracht, en werd het motorfietsje van kentekenplaten voorzien. Door het ontbreken van een voorrem zou de Welbike ook in Nederland formeel niet voldoen aan de wettelijke voertuigeisen, maar direct na de oorlog namen de toenmalige provinciale overheden, belast met het uitreiken van de desbetreffende rijvergunningen, het niet al te nauw. Het Airborne Museum opende haar deuren in 1949 in de voormalige stallen van kasteel Doorwerth. De heer

Th. Werningh Cöster, die indertijd bestuurslid was van de Stichting voor Heemkunde die het museum exploiteerde, besloot samen met de andere leden van de padvinderij, de Welbike aan deze instantie te schenken. Dit gebeurde op dinsdag 22 november 1949.

De padvinders hebben dus een paar jaar veel plezier van de Welbike gehad. Er is onder meer een keer mee van Renkum naar De Bilt gereden. Uiteindelijk kwam hij dan toch terecht op de plek waar hij beter tot zijn recht kwam, in het Airborne Museum. Daar heeft hij gestaan met een witte achterband en witte gas- en koppelingkabels.

Nadat het museum in 1978 verhuisde naar de huidige locatie, het voormalige hotel Hartenstein, kreeg de Welbike eerst een grote beurt van de gemeentelijke brandweer. Deze 'restaureerde' de motorfiets, en hij zou toen nog in een werkende staat zijn geweest. Echter, in het najaar van 1994, toen de achtergrondgeluiden werden opgenomen voor de diorama's in de kelder van het museum, kregen we hem helaas niet meer aan de praat (te lang stil gestaan?). Het opgenomen twee-takt geluid is dat van een Royal Enfield Flying Flea, het motorfietsje dat inmiddels ook een plaats heeft gevonden in de vitrine.

Het framenummer van 'onze' Welbike is 3381. Hieruit volgt dat op de brandstoftankjes het censusnummer C5154181 geveerd zou moeten zijn. Na een recentelijk uitgevoerd onderzoek is vast komen te staan dat deze motorfiets origineel khaki-bruin van kleur was, in plaats van zoals tegenwoordig groen.

Eerder vermeldde ik reeds dat het diorama met de Welbike sinds kort voorzien is van achtergrondgeluiden. Dit komt natuurgetrouw over en maakt een bezoek aan 'Hartenstein' zeker de moeite waard.

Nawoord

Mochten er mensen zijn die meer en/of andere informatie hebben over de Welbike, die de motorfiets hebben zien rijden of die er misschien foto's van hebben (gemaakt), dan zou ik die graag uitnodigen om met mij in contact te komen. Dat kan via het adres: Houtsnijdershorst 616, 7328 WL Apeldoorn, tel. 055 5337629.

Bronnen

Archieven

Airborne Museum 'Hartenstein'; Stichting voor Heemkunde in de gemeente Renkum; Gemeente-archief Renkum.

Literatuur

British Forces Motorcycles 1925-1945; Motor Cycling; Motorwereld; Wheels & Tracks (No. 3).

Personen

Mevr. C.E. Werningh Cöster - van der Stege Engelen; P. Bodemeijer, W. Boersma, J.H.G. Brons, J. Jansen, R. van Meel, H.C. Roosenboom en C. van der Velden.

Met dank aan allen die mij geholpen hebben.