

## Een dropkooi uit de Drielse klei

Axe Jon Versluis

Bijlage bij Nieuwsbrief No. 97 van de Vereniging Vrienden van het Airborne Museum Oosterbeek, februari 2005

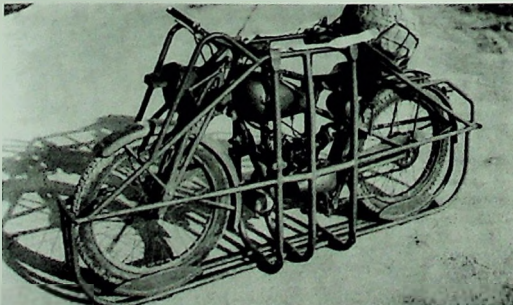
### Het ontstaan van de Flea met dropkooi

Sinds een kleine 10 jaar ben ik de trotse eigenaar van een heuse Royal Enfield 125cc Flying Flea.

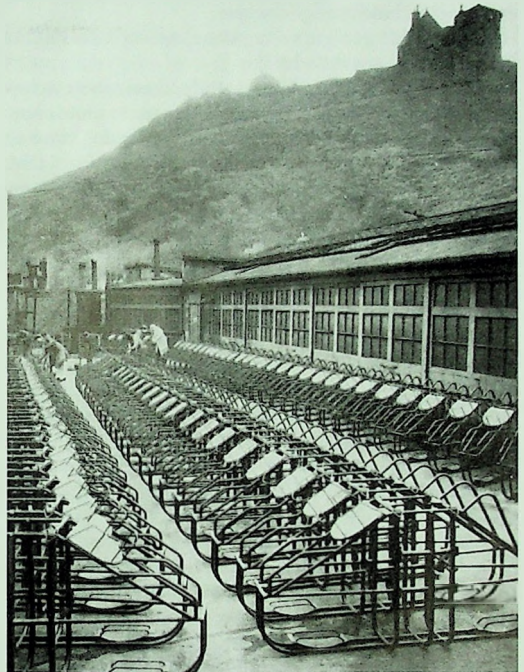
Van dit type motorfiets maakten de Airborne manschappen onder meer gebruik tijdens de Slag om Arnhem. Het desbetreffende vervoermiddel is mede mogelijk gemaakt door een Nederlandse inbreng.

Halverwege de jaren '30 van de vorige eeuw komen in ons land lichte motorfietsen in opkomst, doordat de Nederlandse regering motoren onder de 60kg vrijstelt van belasting. Op dat moment zijn dat voornamelijk de Duitse DKW 98cc en 125cc, die door de Nederlandse importeur Stokvis & Zn. worden verkocht. Maar met een oorlog op komst, en omdat de fabrikant van joodse afkomst is, wordt de export stopgezet door de Duitse overheid.

Bij Stokvis & Zn. zijn ze hier natuurlijk niet blij mee, omdat het inmiddels een behoorlijk deel van hun verkoopsegment betreft. Men gaat op zoek naar andere fabrikanten, en uiteindelijk wil de Britse Royal Enfield Company wel met hen in zee gaan. Deze maakt een kopie van de DKW, met een eigen 125cc blokje. Daar het een lichte motorfiets betreft, wordt het model Royal Baby genoemd, afgekort RB125. De eerste exemplaren worden eind 1938 geleverd, en alles lijkt goed te komen voor de Nederlandse importeur. Echter, door de snelle ontwikkelingsfase zijn er in het begin enkele technische storingen, en de firma DKW overweegt om Royal Enfield voor de rechter te dagen daar het om een kopie van hun motorfiets zou gaan. Omdat de Tweede Wereldoorlog uitbreekt, wordt niks meer vernomen over deze rechtszaak. De firma Stokvis & Zn. zit helaas



Dropkooi met Flea. Helaas is onbekend waar en wanneer de foto is gemaakt. (uit "British Forces Motorcycles 1925-45", door C.J. Orchard & S.J. Madden, Crown Copyright/A@AEE Boscombe Down, NB 3383-6)



Dropkooien op het terrein van de Royal Enfield fabriek te Edinburgh (uit "Royal Enfield Productions, a Proud War Record", uitgegeven in 1945)

weer met lege handen door de Duitse bezetting van Nederland, en omdat de Britse regering metaal op de bon doet, kan sowieso niet meer worden uitgeleverd.

Als blijkt dat de Duitse luchtladingstroepen met behulp van vernuftig, licht materiaal de ene na de andere overwinning behalen, besluit men in Groot-Brittannië dat ook daar dergelijke producten moeten worden vervaardigd. Men gaat langs bij de diverse motorfabrikanten, als Ariel, BSA, Matchless, Norton en Royal Enfield, om te vragen naar lichte motorfietsen. De laatstgenoemde heeft het geluk dat ze nog een aantal Royal Baby's hebben staan. Na de technische problemen grotendeels opgelost te hebben, laten ze de legerleiding een test doen met die motorfiets. Men is zeer enthousiast, en na een paar kleine verbeteringen komen de eerste orders los in 1942.

De verbeteringen bestaan voornamelijk uit een zwaardere carburateur (het aluminium Amal type wordt ver-

vangen door een bronzen Villiers type) met een groter luchtfilter. Hierdoor dient het gereedschapstrommeltje dat onder het frame hangt, naar boven verplaatst te worden, en dat heeft tot gevolg dat het zadel wordt verhoogd. Tevens komt er een grotere koplamp met black-out, en een klein achterlichtje dat door de manschappen een brandende sigaar wordt genoemd. In plaats van 2,50x19 banden, worden 2.75x19 banden gebruikt, en wordt het stuur voorzien van een soort vleugelmoer zodat het snel verdraaid kan worden. Het uitlaatje krijgt een beschuifblikvormige demper.

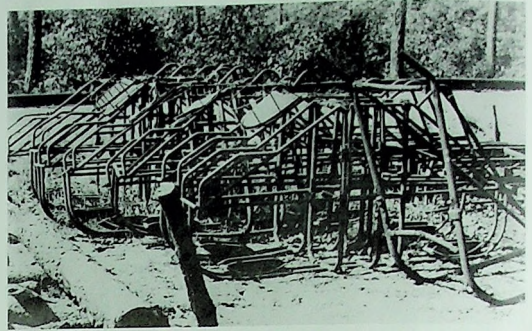
Het type RB125 gaat nu verder door het leven als RE125. (RE staat voor Royal Enfield).

Tevens ontwerpt men bij Royal Enfield een soort dropkooi voor deze RE125. De soldaten geven de motorfiets al snel de spotnaam Flying Flea (vliegende vlo), vanwege de kleine afmetingen, en omdat hij door de lucht vliegt. Met behulp van de dropkooi kunnen van de motorfietsen die bij de Slag om Arnhem zijn gebruikt, de Welbike (een klein type motorfiets 98cc) met zijn container, en de Flea per parachute aangevoerd worden. Voor de andere motoren (Ariel W/NG 350cc, BSA M20 500cc, James ML 125cc, Matchless G3L 350cc, Norton 16H 500cc, Royal Enfield WD/CO 350cc en Triumph 3HW 350cc) bestaat alleen de mogelijkheid te per zweefvliegtuig te transporteren. Echter, er zijn ook foto's bekend waarop Flea's staan die per Horsa glider richting Arnhem worden vervoerd.

Een dropkooi bestaat uit twee delen, die ten opzichte van elkaar scharnieren. In de open toestand rijdt men de motorfiets de kooi in, en plaatst de twee wielen in de daarvoor bestemde wielklemmen. Vervolgens sluit men de dropkooi met behulp van twee vleugelmoeren. De motorfiets wordt op vier plaatsen vastgeklemd, zodat hij gefixeerd in de dropkooi zit. Vervolgens kan de kooi onder de romp van een vliegtuig worden opgehangen, aan een dropmechanisme. Boven het landingsterrein wordt de dropkooi ontkoppeld, en komt aan een parachute naar beneden.

Nadat de motorfiets is geland, kan men met behulp van de twee vleugelmoeren de kooi openen, en de Flea eruit halen. Om te voorkomen dat de benzinetank brandstof lekt, de Flea hangt namelijk horizontaal onder de romp van het vliegtuig, wordt een speciale benzinedop ontwikkeld met een ontluichtingsnippel. In het heetst van de strijd vergeet men soms de nippel te openen, en na een tijdje zuigt de benzinetank dan vacuüm, en de motor krijgt geen benzine meer, en stopt. Hierdoor is een aantal Flea's bij Arnhem onnodig achtergebleven, dicht bij de droppingerreinen.

Het is al lang bekend dat tijdens de Slag om Arnhem dropkooien zijn gebruikt, door een foto genomen te Wolfheze. Deze is gemaakt in 1945, en laat een aantal kooien zien naast het spoorlijntje Wolfheze - Vliegveld Deelen (het z.g. bommenlijntje). Ze stonden daar klaar teneinde naar de Hoogovens te worden vervoerd om omgesmolten te worden. Zie ook Ministry nummer XX, 'De motorfiets "Flying Flea" bij de Slag om Arnhem', door M. Veldhuizen, als bijlage van Nieuwsbrief No. 31, juli 1988.



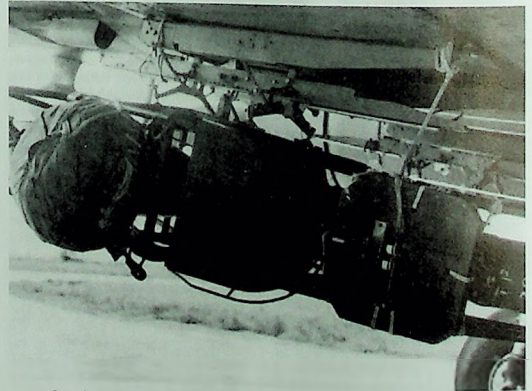
Wolfhezerweg te Wolfheze, 1945. Op een dumpplaats nabij de Amsterdamseweg zijn onder andere dropkooien samengebracht. (uit "Het Parool, "Speciale Editie", Arnhem...Doode Stad...die zal herleven", 1945; via B. de Reus)

## Dropkooien te Driel

Tijdens operatie Market Garden strijden 1568 Poolse soldaten aan de zijde van de mannen van de 1<sup>e</sup> Britse Luchtlandingsdivisie. Hiervan landden er 28 met zweefvliegtuigen ten noorden van de Rijn, en 537 para's springen uiteindelijk bij Grave uit vliegtuigen. De overige 1003 mannen van de 1<sup>ste</sup> Poolse Onafhankelijke Parachutistenbrigade komen op donderdag 21 september 1944 aan parachutes naar beneden bij Driel; door een dichte mist in Engeland zijn ze een aantal dagen later dan gepland pas geland. Gedurende en na de gevechten komen 97 Poolse parachutisten door oorlogshandelingen om het leven.

Het was bij mij reeds bekend dat de Polen RE Flea's gebruikten in en rond Driel. Er zijn oorlogsfoto's bekend met dergelijke motorfietsen erop, helaas meestal alleen met een voor- of achterwiel.

Bij Driel zijn geen zweefvliegtuigen geland ten behoeve van de Poolse eenheden. Daarom moeten de Flea's wel per parachute en dropkooi aangevoerd zijn.



Dropkooi met Flea onder de romp van een Dakota. Helaas is onbekend waar en wanneer de foto is gemaakt. (uit "British Forces Motorcycles 1925-45", door C.J. Orchard & S.J. Madden; Crown Copyright/A©AEE Boscombe Down, NB 3383-4)



Poolse para's met een Vickers machinegeweer bij Driel, september 1944. Op de achtergrond zijn een voorwiel en een koplamp waarneembaar van een Flea.

(uit "De Polen van Driel", door G.F. Cholewczynski, blz. 111)

Eric van Tilbeurgh (een verzamelaar van gegevens en objecten over de para's uit Polen, die mij onder andere de bovenstaande cijfers verstrekten) wist mij te vertellen dat op een vrachtlst staat dat 15 tot 17 Flea's vanuit Engeland zijn verstuurd naar het Poolse landingsterrein te Driel. Of deze allemaal zijn aangekomen, is een vraag die wellicht nooit beantwoord kan worden. Onderweg keerde een groot aantal van de Amerikaanse Dakota's terug vanwege een verkeerd begrepen radiob bericht, en door problemen bij de overige toestellen, zoals Flak, kunnen kostbare ladingen niet aangekomen zijn.

### Restanten van een dropkooi gevonden

In 2003, tijdens de 59ste herdenking van de Slag om Arnhem, kwam mij iets ter ore waar mijn hart sneller van ging kloppen. De geruchten gingen dat op het voormalige landingsterrein van de Polen te Driel een dropkooi was gevonden. Dit was gebeurd tijdens het bouwen van het toekomstige woongebied de Schuytgraaf.

Omdat tot nu toe alleen het Britse The Parachute Regiment and Airborne Forces Museum te Aldershot een dropkooi in zijn collectie heeft, zou dit nummer 2 worden.

Na de herdenkingen ben ik meteen gaan uitzoeken wie de trotse eigenaar van de in Driel gevonden kooi was geworden. En gelukkig, het bleek de juiste instantie te zijn, het Airborne Museum te Oosterbeek.

Na contact te hebben gehad met Roland Boekhorst en Wybo Boersma, bleek dat mijn expertise op prijs werd gesteld, en gevraagd werd of ik een keer langs kon



De restanten van de dropkooi zoals de auteur ze aantrof vóór de restauratie.

(foto A.J. Versluijs, oktober 2003)

komen om het restauratieproject te bespreken.

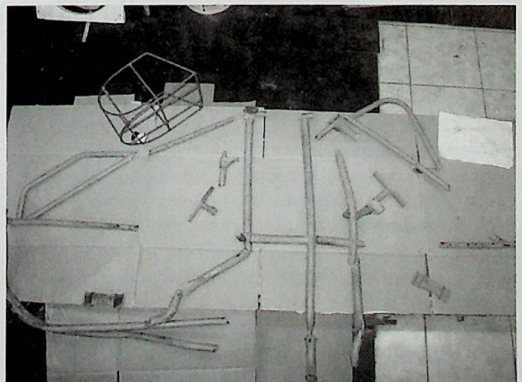
Roland had niks te veel gezegd toen hij zei: stel je er niet te veel van voor. Wat bleek, de dropkooi had 59 jaar onder de grond gelegen. En ik maar denken dat ze uit de lucht kwamen vallen; deze kwam toch echt uit de Betuwse klei. Daar was hij met behulp van een graafmachine uitgetrokken, met als gevolg dat de dropkooi niet meer één geheel was. Hij bestond nu uit allemaal kleine stukjes gebroken, verbogen materiaal, dat in een bananendoos paste.

### De restauratie

Het materiaal was aanzienlijk dunner dan toen het 60 jaar geleden gemaakt werd. Dit zou een grote klus worden, en als extra dienden we het klaar te krijgen vóór de herdenkingen van 2004, als dat mogelijk was tenminste. Daar ik de klus in mijn eentje niet zou klaren, schakelde ik mijn vriend Peter van der Putten in om te helpen met de restauratie.

Eerst heb ik de ergste roest en klei met een klein hamertje verwijderd, en daarna zijn de stukken gestraald zodat we konden zien wat er over zou blijven. Samen met Peter heb ik eerst een avondje gepuzzeld om alle delen op de juiste plaats te leggen. Deze stukken hebben we vervolgens gemerkt, en we hebben er foto's van gemaakt om niet elke keer opnieuw te hoeven puzzelen.

Gelukkig had ik acht jaar geleden foto's en tekeningen gemaakt van de dropkooi te Aldershot, en die waren nu zeer bruikbaar. We hebben de maten genomen van de

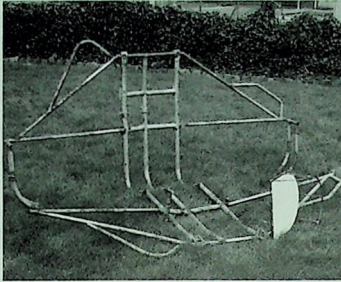


Na enig gepuzzel begint de dropkooi vorm te krijgen.

(foto A.J. Versluijs, november 2003)

De dropkooi vóór het aflassen, op-nieuw stralen, verven en monteren van de laatste delen.

(foto A.J. Versluijs, maart 2004)



buizen, en vervolgens hebben we buizen besteld van een kleinere diameter. We konden de bestaande delen over deze nieuwe buizen schuiven, en zodoende een stevig binnenframe maken, met een originele dropkooi aan de buitenkant. Hiervoor is 14 meter nieuwe buis gebruikt. Hierdoor kreeg de dropkooi weer wat stevigheid terug.

Echter, bij het verwerken bleek dit moeilijker te gaan dan verwacht. Door de vele deuken en resten van klei aan de binnenkant, ging het soms met centimeters tegelijk, maar vaak maar millimeter voor millimeter. Om de juiste vorm terug te krijgen in bepaalde stukken, die geheel vervormd waren door de graafmachine, moesten vaak malletjes en speciale gereedschappen gemaakt worden.

Toen het geheel weer in elkaar zat, en er een Flea in had gezeten, begon het weer een dropkooi te worden. We begonnen deze restauratie met het doel zoveel mogelijk de originele delen te hergebruiken.

Het bleek een hele klus, maar toch zijn we erin geslaagd om uiteindelijk een dropkooi op te bouwen die voor 90 tot 95% origineel is aan de buitenkant.

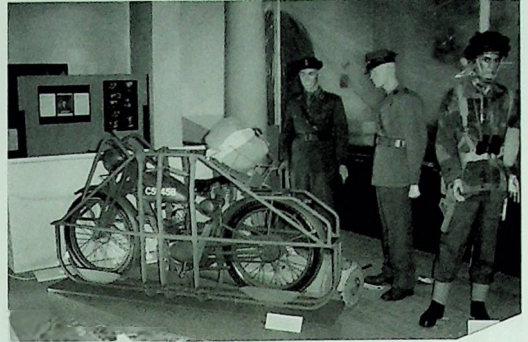
Helaas misten de twee vleugelmoeren om het geheel te sluiten, en hebben we die zelf moeten namaken.

We waren hiervoor speciaal naar Engeland gereden om die vleugelmoeren op te meten in het museum in Aldershot. Daar waren ze echter helemaal niet blij met ons, ondanks eerdere afspraken. Men was vergeten onze komst te vermelden in de agenda, en hierdoor verviel alle eerder toegezegde medewerking! Na veel vijven en zessen kregen we het toch voor elkaar om wat maten te nemen.

De vleugelmoerverbindingen hebben we vervolgens van verschillende stukken ijzer samengesteld, en het resultaat mag er zijn.

Ook waren de wielklemmen totaal weggerot, en hebben we aan de hand van foto's en de bandenmaat een mal gemaakt. Vervolgens zijn door een gieter klemmen van aluminium gegoten. Dit bracht ons nog in een lastig pakket, want de man had het te druk. Vervolgens brak de bouwvakantie aan, en september begon nu snel te naderen. Gelukkig is alles op tijd afgekomen, en het resultaat is afgelopen september te bewonderen geweest te Driel, op de tentoonstelling "De Polen van Driel weer in beeld".

Volgens de organisator, Eric van Tilbeurgh, hebben vele mensen deze expositie bezocht tijdens de Airborne



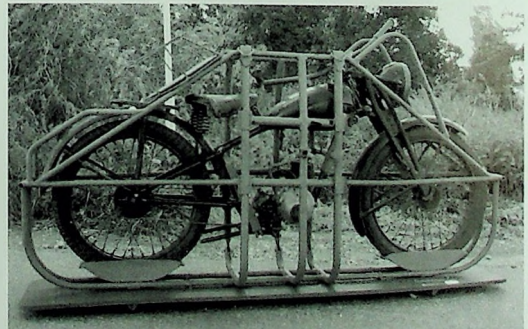
De dropkooi tijdens de tentoonstelling te Driel.  
(foto F. van der Putten, september 2004)

herdenkingen. Via internet heb ik reeds een aantal foto's en artikelen gevonden over de dropkooi op deze tentoonstelling.

Om beschadigingen aan de onderkant te voorkomen tijdens het transport, hebben we met een paar schroeven en beugels een multiplex plaat onder de dropkooi bevestigd. Tevens is een ander verrijdbaar gemaakt door kleine wieltjes onder de plank te bevestigen, zodat het geheel gemakkelijk te vervoeren is en eenvoudig op zijn plaats te zetten. Door het stevige subframe kun je de dropkooi met motorfiets nu in één keer optillen en verplaatsen.

Voordat we de dropkooi weer teruggaven aan het museum, op zondagmiddag 12 september 2004, zijn we eerst wat foto's gaan maken op de plek waar het een jaar daarvoor allemaal begonnen was. Helaas was het nog een grote bouwput, en hebben we de onderstaande foto genomen in een straal van 100 meter van de vindplaats, die tevens de locatie zal zijn waar de kooi in 1944 gedropt werd.

Met dank aan: W. Boersma, R. Boekhorst, B. de Reus, E. van Tilbeurgh, P. van der Putten, M. Veldhuizen, R. van Meel, H. Minne, M. van de Poel, J. Salemink, H. Voortman, J. Veenendaal, B. Novell en P. Birchell.



Het eindresultaat, de gerestaureerde dropkooi, gefotografeerd op een plek in een straal van 100 meter van de vindplaats bij Driel. (foto A.J. Versluijs, september 2004)