

Het 1e Voertuigenpark Soesterberg "De Dump"

De grootste werkgever in Soesterberg na 1945

Tanks, vrachtwagens, bussen, personenwagens, motorfietsen: aan het einde van de Tweede Wereldoorlog bleven veel militaire voertuigen achter. Een deel daarvan werd opgelapt en verkocht op centrale plekken in het land. Eén van die plekken was het 1e Voertuigenpark in Soesterberg, ook wel "De Dump" genoemd. Jan de Mos, Dik Top en Richard de Mos beschrijven de geschiedenis van deze grote naoorlogse werkgever.

Door Jan de Mos, Dik Top en Richard de Mos

Na het einde van de Tweede Wereldoorlog was er een groot overschot aan militaire voertuigen. Het ging om Duitse voertuigen - veelal gevorderde wagens die legergroen waren gespoten - en grote hoeveelheden door de geallieerden achtergelaten transportmiddelen.

Een deel van deze voertuigen moest voor het Nederlandse leger in opbouw worden opgelapt en afgereden. Een ander deel van het transportmateriaal was bestemd voor bedrijven en particulieren die voertuigen nodig hadden voor de wederopbouw. Besloten werd om het overtollige, niet-strategisch materieel naar een paar centrale plaatsen over te brengen om daar te worden opgelapt en verkocht. Eén van die locaties was het 1e Voertuigenpark, dat begin 1946 in Soesterberg werd gevestigd.

Van Utrecht naar Amersfoort

De geschiedenis van het 1e Voertuigenpark begon in Utrecht. In september 1945 kreeg sergeant J.A.M. van Tol de opdracht om het terrein tegenover de kazerne aan de Croeselaan, het zogenaamde "Suikerterrein", leeg te maken. Op dat terrein stonden veel door de Duitsers gevorderde Nederlandse vrachten- en personenauto's, die voor hun militaire doel groen waren gespoten. De vrachtauto's werden onder leiding van 1e luitenant J. Nefkens naar het terrein van de KELA (Kriegseinsatz Lager Amersfoort) op de Vlasakkers overgebracht. Op het KELA-terrein had eerder een Duitse opslagplaats

gestaan. Die was in september 1944 door de geallieerden gebombardeerd, waarop de Duitsers waren vertrokken.

Al snel ontstond de behoefte aan een betere locatie voor de voertuigen. Het KELA-terrein kreeg namelijk een andere bestemming. Op 13 mei 1946 werd besloten op het terrein een militair sanatorium op te richten, naast het toenmalige ziekenhuis de Lichtenberg (nu Verpleeghuis De Lichtenberg).

Zoektocht naar centrale locatie

Nefkens en Van Tol moesten dus op zoek naar een andere locatie. In januari 1946 inspecteerden ze het terrein achter de Du Moulinkazerne aan Amersfoortsestraat in Soesterberg. De Du Moulinkazerne was toen de oorlog uitbraak nog gedeeltelijk in aanbouw en werd direct door de Duitsers bezet. De kazerne bood onderdak aan het grondpersoneel van de Luftwaffe. Aan de zuidkant van het terrein, het voormalige Kamp Hoogte 50, bouwden de Duitsers het complex uit tot het Feldluftpark, met stenen en houten opslagplaatsen, werkplaatsen en garages voor onderhoud materieel.



Luchtfoto RAF 1942, Feldluftpark achter de Du Moulinkazerne. Bron: Stichting Legerplaats Soesterberg.

Een deel van de gebouwen was tijdens de oorlog in gebruik bij het Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK), een paramilitair onderdeel van de NSDAP. Na de bevrijding betrokken eerst de Engelse militairen het complex, half mei afgelost door de Canadezen, die in december 1945 vertrokken. Nefkens en van Tol vonden deze plek uitermate geschikt en troffen voorbereidingen voor het inrichten van het 1e Voertuigenpark Soesterberg.

Reparatie Inrichting en Materieel Inspectie (RIMI)

Het verzamelen van voormalige legervoertuigen viel binnen Defensie onder het directoraat "Royal Electric & Motor Engineers" (REME). Dit legeronderdeel, waarvan de naam uit het Engelse leger was overgenomen, zorgde voor herstel en onderhoud van materieel, de latere Technische Dienst. Door het werkvolk werd de afkorting REME uitgelegd als "Rust Eerst Maar Even". Op 1 februari 1946 veranderde de naam in RIMI, dat stond voor "Reparatie Inrichting en Materieel Inspectie". Onder het werkvolk werd die afkorting ook wel uitgelegd als "Rust Is Mijn Ideaal". Het 1e Voertuigenpark Soesterberg, dat ook wel Kamp Soesterberg of "De Dump" werd genoemd, werd onderdeel van het Directoraat RIMI. Het 2e Voertuigenpark was gevestigd in Stroe (Gelderland).

Toen de gebouwen in Soesterberg in gebruik werden genomen, verkeerden zij nog in dezelfde staat als toen de Duitsers ze gebruikten. Zelfs het latwerk met camouflagenetten lag nog op de loodsen. In de loop van de tijd werden veel loodsen en gebouwen verbouwd en er kwamen ook kantoorruimtes. Tevens werden er in de jaren '50 en '60 nieuwe panden bijgebouwd. Commandanten van RIMI te Soesterberg waren na 1e luitenant J.W. Nefkens o.a. kapitein J.J.W. Veenendaal, kapitein A. Scheper (1948), res. luit. kol. C. W. Kiers (1951) en majoor J. Rosier (1954).

Het Voertuigenpark bestond in het begin uit 6 loodsen in de hoek van huidige Zeisterspoor en het terrein van de huidige Domeinen. Er werden een revisie-afdeling, een smederij, een houtbewerking en een schilders werkplaats ingericht. Op 6 februari werden de loodsen met de nummers 23 en 24 officieel in gebruik genomen. Via advertenties werd burgerpersoneel aangetrokken. Die kwamen vooral uit Soesterberg en directe omgeving.

Het 1e Voertuigenpark loopt vol

Begin februari 1946 werd al het rijdend materieel van de KELA Amersfoort overgebracht naar het nieuwe terrein in Soesterberg. De meeste legervoertuigen stonden aanvankelijk op het Canadian Military Vehicle Demob Park Deelen, volgens een krantenbericht ging het om 30.000 voertuigen. Het materieel van Deelen werd naar verschillende “dumps” overgebracht, maar het merendeel ging in de loop van 1946 naar Soesterberg.

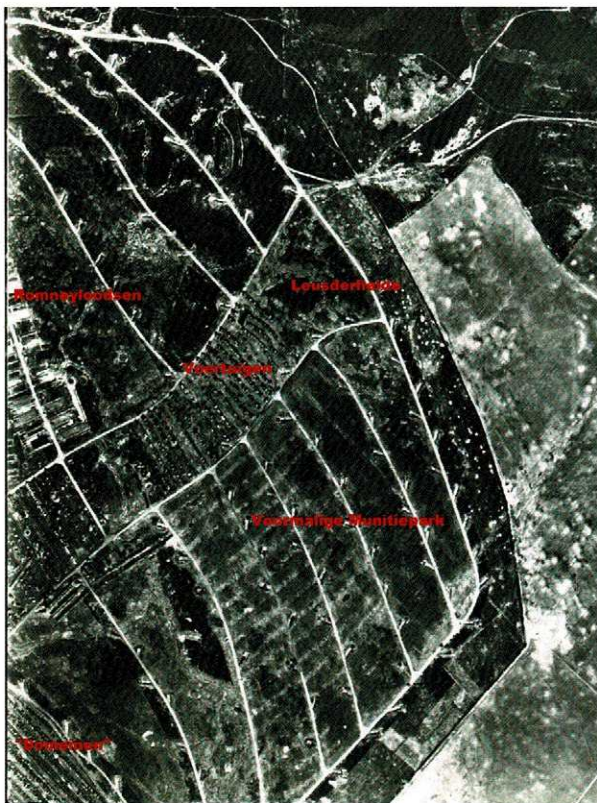
Vanaf deze tijd stonden duizenden voertuigen dicht op elkaar geparkeerd op een afgezet gedeelte van de vroegere Leuserheide, gebruik makend van de infrastructuur van het door de Duitsers aangelegde Munitiepark. Dat was een netwerk van kilometerslange betonnen weggetjes. Vele voertuigen stonden in de heide langs deze weggetjes. Door de Canadezen waren ook halfronde loodsen van golfplaten achtergelaten, zogenaamde Romneyloodsen en kleinere nissenhutten. Deze werden gebruikt voor opslag van het betere materieel.



In 1947 werd het terrein fors uitgebreid, zuidelijk de Leuserheide op (tot voorbij waar nu de A28 loopt) en naar het oosten tot bijna zover als het huidige ecodeuct. In 1947 was er al bijna 200 man burgerpersoneel werkzaam, hoofdzakelijk mannelijk technisch personeel. De Leuserheide was in die tijd overigens nog een brandgevaarlijk bommenkerkhof. De heide



Chevrolet vrachtauto's en H-D motorfietsen van Deelen overgebracht naar Soesterberg. Bron: Gelders Archief.



Luchtfoto Voertuigenpark, rijen auto's vanaf terrein Domeinen tot Leusderheide, 1947. Bron: Stichting Legerplaats Soesterberg.

was bij droogte altijd al brandgevaarlijk, maar achtergebleven munitie en door de Duitsers gedropte bommen maakten het gebied nog gevaarlijker. In augustus 1947 werden door de militairen van de Infanterie samen met de Landmijnen Opruimingsdienst bommen geruimd. Rondom het grote terrein werden brandgangen gegraven.

De verkoop komt op gang

In de beginjaren van het Voertuigenpark was er weinig controle, zodat motorfietsen en waarschijnlijk ook auto's onderhands werden verkocht. Een aantal werknemers werd betrapt en veroordeeld. Omdat er in deze periode in heel Nederland een groot tekort was aan personenauto's, vrachtauto's en motorfietsen, werd een groot deel van de voorraad aan bedrijven en particulieren verkocht. Dat gold ook voor sloopauto's waarvan de onderdelen nog bruikbaar waren. Materieel dat helemaal niet meer kon worden gebruikt, werd tenslotte als schroot verkocht aan opkopers.

In januari 1948 is er opruiming, zo valt te lezen in Het Parool: "VERKOOP AUTOMATERIAAL: De inspecteur der domeinen te Utrecht zal bij inschrijving verkopen: aanwezig in het Militair 1e Voertuigenpark te Soesterberg: een partij van ongeveer 1.300 auto's, zonder motor en wielen." De motoren en wielen waren kennelijk al gebruikt om andere auto's te herstellen.

In september 1948 werd weer een groot aantal vrachtauto's te koop aangeboden en enige personenauto's, deze waren wel compleet.

In oktober 1948 staan er op het 1e voertuigenpark in Soesterberg ongeveer 12.000 voertuigen in lange rijen bijeen, soort bij soort, die nog door de RIMI gereviseerd moeten worden. 2.500 hiervan zullen op korte termijn aan particulieren worden verkocht. Op dat moment werken ongeveer 400 burgers en enkele honderden militairen aan het opknappen van de wagens.



Fordson WOT6 3-ton 4x4 vrachtauto.
Bron: NIMH.

Vernieuwing van het wagenpark

Drie jaar na de Tweede Wereldoorlog begint de Landmacht voor het eerst het eigen wagenpark te vernieuwen. De dan afgedankte tweedehandsjes verdwijnen weer naar het voertuigenpark. In april 1949 worden 200 Fordson vrachtauto's te koop aangeboden, destijds in gebruik bij het Canadese bevrijdingsleger. In juni van dat jaar volgen er nog eens 200 Fordsons.

INSPECTIE DER DOMEINEN TE UTRECHT.
De Inspecteur der Domeinen te Utrecht zal bij
INSCHRIJVING VERKOPEN:
een 100-tal personen-automobielen
diverse merken, en
een 140-tal vracht-automobielen
diverse merken; aanwezig in het 1 Voertuigenpark
te **Soesterberg**.
Kijkdagen Vrijdag, Maandag en Dinsdag, 22, 25 en
26 Juli 1949 van 9-16 uur in gemeind **Voertuigen-**
park.

Krantenknipsel verkoop vracht- en
personenauto's. Bron: NRC, 20 juli 1949.

In deze tijd kon men dikwijls vrachtwagens zien die vanaf de Kampweg door een andere vrachtwagen op sleeptouw werden genomen om via de hoofdweg het dorp te verlaten. Maar ook Soesterbergse firma's wisten aldus aan Amerikaanse GMC-vrachtauto's te komen, onder wie de Gebr. G. & A. Tammer en aannemer Th. H. de Goede.

Een andere grote afnemer was circusdirecteur Toni Boltini, die net na de oorlog zijn winterstalling had in Soesterberg. De dumpauto's vormden de basis voor het wagenpark van het circus, dat in de oorlog grotendeels verloren was gegaan. Maar ze vormden ook een bron van inkomsten. Toni had in de winter van '46 een baantje bij autosloper Adriaan Luijben in Soest. Met hem bezocht hij de autoverkoop op de militaire dumps in Soesterberg



Chevrolet 4x4 Vrachtwagen, met op de achtergrond de Romney loodsen. Bron: NIMH.

en Deelen. Hij dacht: "Dat kan ik ook!" en vergaarde geld door handel in dumpauto's en bussen. Dat geld investeerde hij direct in een groter circus.

Ook in de jaren '50 gaat de verkoop van voertuigen en onderdelen onverminderd door, in grote partijen tegelijk. Daar zitten ook motorrijwielen van de merken Harley-Davidson, Indian, B.S.A., Ariel, Royal Enfield en Matchless bij. In 1952 wordt de voorraad weer flink aangevuld. In het kader van een programma voor militaire hulpverlening krijgt het Nederlandse leger ongeveer 5.000 voertuigen afkomstig van het Amerikaanse leger in Duitsland. Een zending ter waarde van vele tientallen miljoenen gulden. In juni 1953 krijgt Nederland in het kader van



GMC werkplaats auto met universele opbouw. Bron: NIMH.



Willys 4x4 Jeep en een Chevrolet, Wagenpark Soesterberg. Bron: NIMH.

het hulpverleningsprogramma nog eens 824 jeeps van het Canadese leger aangeboden. Ook die zullen naar Soesterberg komen, waar ze gereed worden gemaakt voor de verschillende legeronderdelen. Door gebrek aan onderdelen blijft echter een groot deel in de opslag staan.

De groei brengt problemen met zich mee

Begin jaren '50 was De Dump uitgegroeid tot de grootste werkgever in Soesterberg. Die snelle groei leverde ook problemen op, bijvoorbeeld met de huisvesting. Voor de grote woningnood waren twee oorzaken. Ten eerste had de woningbouw stilgelegen in de oorlogsjaren en werden woningen door de Duitsers gesloopt voor de uitbreiding en de beveiliging van de Fliegerhorst. Ook werden enkele woningen verwoest door bombardementen.

De tweede oorzaak was de snel toegenomen werkgelegenheid. Het vliegveld ging pas in 1951 weer officieel open, maar had de jaren daarvoor al een flinke bedrijvigheid en werkgelegenheid voor herstelwerkzaamheden. Ook andere afdelingen van het leger waren alweer actief, zoals in het latere Jesserunkamp. Hierdoor steeg in de periode 1945-1950 het aantal inwoners van 2.000 naar 3.000, een stijging van 50%. De aanleg van de Generaal Spoorstraat met 44 eengezinswoningen met een huur f 5,45 per week gaf wel enige verlichting, maar er was nog een tekort aan 500 woningen.

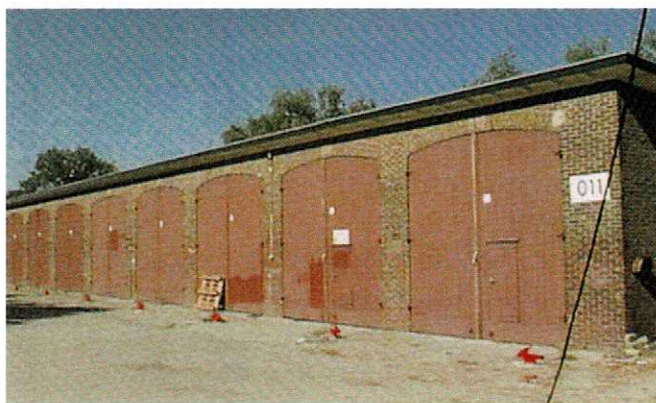


Personeel Rayon werkplaats 1e Voertuigenpark (camouflagenetten nog zichtbaar). Bron: Stichting Legerplaats Soesterberg 1939-1945

Naast het gebrek aan woningen vormde ook de toegenomen verkeersdrukke een probleem. In die tijd moest alle verkeer van Utrecht richting Amersfoort nog over de Amersfoortsestraat, een smalle hoofdweg die dwars door het dorp liep. Het verkeer vanaf Zeist richting Soest ging toen nog over de Kampweg en Montgomeryweg en over het vliegveld. Op de kruising van deze twee routes bij 't Zwaantje werd het steeds drukker en gevaarlijker. Als De Dump 's avonds om 5 uur "uit" ging, stroomde een grote schare fietsers over deze kruising. Het was daardoor noodzakelijk geworden dagelijks gedurende ongeveer een uur het verkeer op de hoek bij 't Zwaantje door een politieagent te laten regelen.

In de periode 1953-1955 brachten nieuwe ontsluitingen daarin enige verbetering. In de zomer van 1953 werd de Montgomeryweg over het weer geopende vliegveld voor verkeer naar Soest afgesloten en vervangen door de Van Weerden Poelmanweg aan de andere zijde van "De Bult". In 1955 zorgde een nieuwe verbinding langs de Leusderheide, vanaf de Richelleweg naar het voertuigenpark tot aan de tankwerkplaats bij de Doornseweg, voor enige verlichting. Deze weg van betonplaten verving het oude fietspad naar Leusden.

Het Zeisterspoor, ook wel "Betonbaan" genaamd, doorsneed het terrein van het Voertuigenpark. De westelijk gelegen loodsen werden in gebruik



Voormalige garages van NSKK uit 1942 op het terrein van het OCTD. Bron: Utrechtse Stichting voor het Industrieel Erfgoed (Usine).

genomen door het O.C.T.D., het Opleidings Centrum Technische Dienst. Op 24 Juni 1992 werd dit complex aan het Zeisterspoor 1 omgedoopt in Soldaat Ketting Olivier Kazerne, als postuum eerbetoon aan deze soldaat van de Technische Dienst, die op 15 februari 1951 zijn moedig optreden in de strijd in Korea met de dood moest bekopen.

Dienst Domeinen

In 1954 vindt een organisatiewijziging plaats bij het onderdeel 1e Voertuigenpark. De verkopen lopen vanaf dan via de Dienst Materieel Landmacht (DML), onderdeel Retourgoederen en Assemblage Magazijn, op een plek naast het Voertuigenpark. Later werd dit de 573e Verzamelcompagnie van de landmacht in Soesterberg en de Dienst Overtollig en Onbruikbaar Materieel (DOM), daarna overdracht aan de Dienst Domeinen (Roerende zaken) voor verkoop (openbare veiling) van niet-strategisch materiaal.

Niet al het personeel van het voertuigenpark was tevreden met hun dagelijks werk. Voor een deel bestond dat namelijk uit het roestvrij maken van vrachtwagens en tanks, die vervolgens van menie en een nieuwe laag verf werden voorzien. Daarna werden ze weer in de openlucht op de hei geparkeerd. Als deze aan weer en wind blootgestelde voertuigen na een aantal jaren weer begonnen te roesten, konden ze weer opnieuw beginnen. Niet alle voertuigen kregen een goede roestbescherming.

In januari 1959 moest de Landmacht 27 benzinetankwagens buiten gebruik stellen, ze hadden daarvoor meer dan een jaar onbeschermd in de open lucht gestaan, en vertoonden door corrosie ernstige gebreken aan remcilinders en versnellingsbakken. In 1960 vindt daarover nog een onderzoek plaats, in de pers betiteld als 'Rust Roest'. Voor veel van de in de jaren '50 geleverde Amerikaanse dumpvoertuigen ontbrak het noodzakelijk reservemateriaal en bleven dus op het terrein staan. Dat gold overigens ook voor enkele honderden vrachtauto's van Nederlandse makelij waar geen onderdelen voor waren.

Ook in de jaren zestig gaat de verkoop van overtollig materiaal aan particulieren onverminderd door, dan door de Inspecteur der Domeinen op het verkoopterrein aan het Zeisterspoor. Nog wel in partijen, maar die worden steeds kleiner in omvang. Wekelijks staan er advertenties in de landelijke dagbladen. Nadat de belangstelling in Nederland voor het verouderde materieel in 1958 is afgenomen vinden opkopers nieuwe afzetmarkten in Azië.

FRAUDE EN DIEFSTAL

Door de jaren heen hebben zich regelmatig kleinere fraudegevallen, diefstal, inbraken etc. voorgedaan. In de jaren '90 kwam echter een grootschalige fraude aan het licht. Het NRC schreef hierover in januari 1992 het volgende:

AMBTENAREN VOOR DE RECHTER WEGENS FRAUDE DEFENSIE

“De marechaussee heeft het afgelopen half jaar zestig medewerkers van opslagplaatsen van de landmacht en de dienst der Domeinen in Soesterberg aangehouden die worden verdacht van diefstal, heling en verduistering. Nog eens acht medewerkers van de dienst Domeinen worden verdacht van soortgelijke vergrijpen. Voorts onderzoekt justitie de rol van een twintigtal opkopers. De medewerkers bij de landmacht, onder wie twee militairen, zouden acht jaar lang op grote schaal onderdelen van overtollig militair materieel hebben gestolen en verkocht. Volgens de Utrechtse officier van justitie gaat het om enkele honderdduizenden gulden. De verdachten waren werkzaam bij de 573 Verzamelplaatscompagnie en het Detachement Overtollig Materieel. Het hoofd van dit detachement, een majoor, is voorlopig geschorst. Met zeventien verdachten heeft justitie inmiddels een schikking (tot 250 gulden boete) getroffen.”

Het Voertuigenpark nu

Het vroegere 1e Voertuigenpark is opgegaan in het complex Legerplaats Soesterberg. Er vinden nog steeds verkopen plaats, afkomstig van alle overheden en in beslag genomen goederen. Dit gebeurt nu op het verkoopterrein van de regio-eenheid Soesterberg van de Dienst Domeinen Roerende Zaken. Op een ander deel van het terrein is ook nog het KPU-bedrijf van Defensie gevestigd (Zeisterspoor 10). Bij het KPU (Kleding Punt Uitrusting) haalt elke militair zijn PGU op (Persoons Gebonden Uitrusting). Misschien komen die KPU-spullen ooit nog eens terecht bij een militaire dump.

Bronnen

- Gegevens Dik Top “De Dump”.
- Website Stichting Legerplaats Soesterberg 1939-1945: sls39-45.nl/



Foto Kamp Soesterberg, 573 Verzamelplaatscie, inspectievlucht 1991. Bron: DAF-club oud-militairen, www.dafyp408.nl

- Historische landelijke en regionale krantenarchieven, waaronder Het Parool en NRC.
- Archieven Defensie, Nederlands Instituut Militaire Historie (NIMH).
- Magazines Defensie.