

CADILLAC AMBULANCES *van de gebroeders Visser* IN DE STAD UTRECHT

Op de 35e Oldtimerdag op zaterdag 15 juni in Vianen werd Marc Hagg die daar stond met de 1954 Cadillac limousine van zijn vrouw Patty aangesproken door Cor Meijer uit Utrecht.

Cor vertelde dat in Utrecht vroeger Cadillac ambulances hebben gereden. Marc dacht direct dat dit interessant was voor de CCN en gaf mij het telefoonnummer van Cor om contact op te nemen.

Cor stuurde veel foto's van Cadillac ambulances en vertelde dat hij contact had met brandweerlieden en verplegers die vroeger op de Cadillacs hadden gereden.

Na zijn opleiding tot automonteur is Cor bij defensie gaan werken. Na de LTS ging hij in 1963 op 15-jarige leeftijd bij de Kromhoutkazerne in Utrecht werken voor het onderhoud van legervoertuigen zoals de DAF 314, YA616, 328, GMC en Nekaf Jeeps. Verder als nevenfunctie rond zijn 20ste bij de bedrijfsbrandweer. Hij kwam vaak bij de brandweer van Utrecht voor opleidingen. Eigenlijk had Cor bij de brandweer gewild maar omdat hij een bril droeg was dat niet mogelijk. Als jochie ging Cor langs Landweer in de Biltstraat (Utrecht) die Oldsmobile, Buick en Cadillac in de showroom had staan.

De ambulances van Utrecht vielen onder de brandweer en de chauffeurs waren brandweerlieden.

De verplegers waren in dienst van de GG & GD (Gemeentelijke Geneeskundige en Gezondheids Dienst) van Utrecht. De brandweerlieden hadden geestelijke weerbaarheid en waren goed bestand tegen akelige situaties.

Het grootste deel van de ritten van de ambulances waren bestelde ritten die ingepland konden worden.

In bijzondere gevallen werden die onderbroken voor noodgevallen zoals verkeersongevallen.

Ik vertelde Cor over de twee Cadillac ambulances uit 1956 van Michiel Grootenhuis uit Krimpen aan den IJssel die door Visser in Leeuwarden zijn gemaakt net als die uit

Utrecht. De UP-99-04 die dienst heeft gedaan bij Wijma in Leeuwarden heeft Michiel helemaal gerestaureerd. Een jaar of zes geleden zijn Peter van Rijswijk en ik eens gaan kijken bij Michiel die toen bezig was met de restauratie van de andere. Voor zover bekend bestaan er geen Cadillac ambulances meer die in Utrecht dienst hebben gedaan.

Op 7 augustus haalde ik Cor Meijer met mijn STS op in Utrecht en reden we naar Vivian Tom Rowe in Nieuwlande in Drenthe die bekend staat als Vief. Hij was een bekwame bromfietsmonteur en werkte vanaf 1967 bij de brandweer van Utrecht en reed daar op verschillende Cadillac ambulances. In de auto vertelde Vief diverse anekdotes over zijn tijd bij de brandweer die helaas in 1979 tot een abrupt einde kwam door de brand in het Tivoli theater in Utrecht waarbij hij zware brandwonden opliep aan zijn handen. Nadien heeft hij altijd contact gehouden met zijn collega's.

Later in dit verhaal meer over de anekdotes van Vief en de Utrechtse Cadillac ambulances.

We reden naar Carrosso (www.carrosso.nl) in Oldemarkt waar we werden ontvangen door Bert Visser en zijn zoon Robert.

Tijdens de eerste Conam-bijeenkomst die ik bijwoonde op 5 maart 2016 werd na het bezoek aan Carrosso in



De 1954 Limousine van Marc en Patty Hagg



Michiel Grootenhuys gerestaureerde de Cadillac 1956



De 1954 Limousine van Marc en Patty Hagg



UT-24 uit 1956 met verpleger P. Meylis op het brandweerpleintje Ganzenmarkt



Model 1957



UT 27 met Hoofdwacht Piet de Haan, ca 1964



Model 1959



De brandweer deed ook schadeherstel



Interieur van de Cadillac ziekenauto's na 1960

Oldemarkt het Visser Ambulance museum geopend door Hans Waldeck. Over hem heb ik diverse keren geschreven. Hans is expert op het gebied van ambulances en heeft diverse boeken geschreven over ambulances waaronder een over Packards en vorig jaar verscheen zijn boek over de bijna 1.000 Chevrolet Chevy Van- en GMC VANDura-ambulances die in Nederland dienst hebben gedaan. Met Hans Waldeck maakte ik 20 jaar geleden kennis toen Het Nationaal Ambulance- en Eerste Hulp Museum een in Nederland door de gebroeders Visser uit Leeuwarden omgebouwde Cadillac ambulance uit 1956 gedoneerd kreeg. Deze is nu in het bezit van Michiel Grootenhuys.

Bert Visser is de oprichter van het Visser Ambulance museum en de zoon van Heerco Visser. Visser Leeuwarden is in 1910 opgericht door Gerben Visser (1888). Zijn drie zonen Gosse, Rients en Heerco Visser namen in 1947 de zaak van hun vader over. Onder de naam Gebr. Visser was hun specialiteit ambulances, lijkwagens, speciale bussen voor röntgenonderzoek en voor de schooltandarts. In het museum staan 13 ambulances die ooit in de werkplaats van de Gebroeders Visser in Leeuwarden werden gebouwd. In de jaren negentig was zo'n 80 procent van de ambulances in Nederland afkomstig van de Gebr. Visser.

Bert is bezig met het samenstellen van een boek over de geschiedenis van het bedrijf waarvoor hij meer dan 4.500 foto's heeft. Na het overlijden van Bert zijn vader op 1 januari 1991 heeft hij 3 maanden erna een Cadillac

Coupe de Ville van 1956 gekocht. Zijn vader vond de Cadillac uit 1956 de mooiste ambulance die zijn bedrijf ooit bouwde.

Hoeveel Cadillac ambulances Visser door de jaren heen heeft gebouwd is onbekend maar het zijn er meer dan 25 geweest. Voor Den Haag en particuliere ondernemingen zoals Wijma Leeuwarden heeft Visser ook Cadillac ambulances gebouwd. Voor Den Haag o.a. een 1965 model met kenteken VA-92-24.

Op <https://ambulancearchief.nl/> staat een groot deel van de circa 6.000 ambulances en aanverwante voertuigen die in Nederland rijden of hebben gereden en kan op merk worden gezocht.

Tijdens de nacht van de ambulancedienst, sliepen de chauffeurs tegenover de alarmcentrale in een apart kamertje, met twee man. De eventuele derde man die nodig was sliep wel in een eigen bed maar hij moest doorgeven aan de centralisten waar hij sliep. Die moest dan ook een verpleger thuis ophalen maar dit kwam zelden voor.

Was er een rit dan gebruikte de Centrale Post twee belletjes naar de alarmcentrale van de brandweer die de chauffeur wakker maakte. Belletjes die verschillende tonen gaven, één voor spoed en één voor besteld vervoer, en dit ging heel discreet via dat belletje.

Bij sneeuw en gladheid was er een emmer met zand en pekkel in de ambulance en een schepje zodat dit voor de achterwielen gestrooid kon worden. Er werden ook lakens en molton dekens gebruikt om uit de gladheid te geraken waarna die op straat bleven liggen, ze werden dankbaar meegenomen door de straatbewoners.

Op een keer moest een patiënt opgehaald worden in Dinant, België, en Vief had een weddenschap met een collega dat de Cadillac 1 op 5,5 km zou halen. Vlak bij het stadion in Utrecht begon hij in te houden. Daar was een tankstation waar hij 5 liter tankte voor vijftig cent per liter dus twee en een halve gulden. Daarna reed hij door naar De Bilt en naar het eindpunt aan de Ganzenmarkt in Utrecht. Hij won de weddenschap omdat hij de kleine tankbeurt had verzwegen. In de stad verbruikten de Cadillacs veel meer.

In de jaren vijftig en zestig was het heel normaal dat de sleutel in het contact bleef zitten als de Cadillacs geparkeerd stonden. Een keer heeft een collega van Vief de ambulance een straat verder gezet toe hij en de verpleger een patiënt moesten wegbrengen.

Eens was er een schietpartij waarbij Vief en de verpleger de rechterportier op de buik moesten verlaten om in het gebouw er naast de politie te kunnen alarmeren.

Achtervolgt door een motoragent op weg naar een

steekpartij reed Vief de straat voorbij waar hij moest zijn en remde hard zodat de Ford Cortina achter hem op het staande chromen achterlicht zich totall loss reed.

Er knalde eens een Lelijke Eind achter op de bumper van een Cadillac ambulance en die raakte ook total loss. De politieagenten moesten zoeken naar het punt waar de hij geraakt zou zijn. Een hele kleine schade was zichtbaar. De Cadillac kon wedijveren met een Leopard tank.

Vief die de bijnaam “Zoef de Haas” kreeg, kon hard rijden. Dat was bijvoorbeeld het geval met kraamvrouwen die met spoed naar de verloskliniek moesten. In de stad waren diverse spoorwegovergangen. Als ze de eerste naderden en de olietrein aan zagen komen die langzaam reed, reden ze gauw naar de volgende bij de Maliebaan om niet lang te hoeven wachten.

Vief herinnert zich een tragisch voorval dat een kraamvrouw opgehaald moest worden en de Cadillac niet wilde starten. Aanvankelijk werd gedacht dat de motor was verzopen door teveel benzine. Later bleek dat de hefboom van de benzinepomp was afgebroken. De kraamvrouw is toen overleden. Over het algemeen waren de Cadillacs zeer betrouwbaar.

Cor Meijer bracht mij in contact met Martin Bekius die met Gerard van Kooten het 156 pagina's tellende boek van “Van zakkendrager naar Ambulancehulpverlener” samenstelde over de geschiedenis van het ongevallen- en ziekenvervoer in en rond de stad Utrecht. Martin is 33 jaar verpleger geweest op de ambulance en heeft er zelf ook op gereden.

In het boek worden o.a. de ambulances beschreven die in Utrecht hebben gereden.

Vanaf 1955 heeft Visser voor Utrecht Cadillacs en ook andere merken omgebouwd tot ambulance. Mede door de Marshall hulp van de Amerikanen vanaf 1948 was het interessant om Amerikaanse wagens om te bouwen tot ambulance.

Op 24 juni 1955 werd een Cadillac chassis door Cadillac importeur Landweer in Utrecht naar firma Visser in Leeuwarden gezonden voor de afbouw.

Bert Visser kan zich herinneren dat zijn vader Heerco diverse keren met de trein naar Landweer in Utrecht of naar Rotterdam reed om een rijdend Cadillac chassis te halen. Een rechtstreeks in de VS besteld chassis kwam aan in Rotterdam. Hij nam dan een aardappelkist en een kussen mee en was gekleed in een leren pak met bril en kap die hij ook als motorrijder gebruikte. Er zaten geen portieren en voorruit in het chassis. Los plaatwerk, de achterbumper en onderdelen zaten in een krat. Door



3 x model 1965



1965 Ambulances



1962 Ambulance waarschijnlijk niet van de gemeente Utrecht



Deze 1966 Fleetwood werd door Visser voor van der Beld omgebouwd tot ambulance



Model 1965 van Den Haag



1967 Cadillac UT-30.jpg



Begin jaren 70 een van de laatste Cadillacs bij de Mercedesen op de Ganzenmarkt



Cor Meijer , Bert Visser en Vief bij een Nekaf Jeep



Een oploep op de Koningsweg te Utrecht, met politie en een ambulance (met kapotte voorruit)



Bert ,Vief en Cor, Ambulance museum Oldemarkt

weer en wind reed hij deze dan naar Leeuwarden.

Zo werd de 1956 UP-99-04 door Wijma Leeuwarden als kaal chassis in de VS besteld. Helaas heeft Bert Visser geen foto's van een kaal Cadillac chassis, maar de afbeelding van een advertentie uit 1957 geeft een aardige indruk. Op internet en in boeken zijn praktisch geen foto's te vinden van commercial chassis die door bekende bouwers van ambulances en lijkwagens werden gebruikt. In 1959 bijv. produceerde Cadillac 2.102 commercial chassis. Bert Visser vindt het ook jammer dat er praktisch geen foto's zijn uit de werkplaats in Leeuwarden tijdens de bouw van de ambulances door de jaren heen.

Niet alle ambulances van Visser werden gebouwd op basis van een nieuw commercial Cadillac chassis. Zo werd een 1966 Fleetwood die eerst was gebruikt als trouwauto door Van den Beld in Heerde omgebouwd tot ambulance.

De Cadillacs hebben tot omstreeks 1974 in Utrecht gereden en in 1970 werden er nieuwe Mercedes ambulances gekocht. Voor de prijs van twee Cadillacs konden drie Mercedesen van 35.000 gulden worden gekocht maar de Mercedesen waren veel slechter dan de Cadillacs. Zowel in ruimte als in rijcomfort, en met een 135 pk 6-cilinder veel minder krachtig dan de 345 pk V-8 motor van de laatste Cadillac.

In het boek "Van zakkendrager naar Ambulancehulpverlener" staan diverse aardige stukken over de Cadillacs.

De eerste Cadillac uit 1955 was een beest van een auto. Het toegelaten gewicht was

3175 kg, de auto was zes meter lang, ruim twee meter breed en had een indrukwekkend vermogen. Er konden twee liggende slachtoffers in en bijzonder aan de Utrechtse wagens was dat de standaard voorruit niet geleverd werd bij het chassis. De verantwoordelijke brandweerofficier vond dat zeer onveilig, een ruit van bijna twee meter breed uit één stuk, die moest toch breken. Die Amerikanen waren gek geworden! De ruit moest in tweeën gedeeld worden met in het midden een verchroomd tussenstijltje, een nogal dure oplossing. De ruit werd in Sas van Gent gemaakt in een glasfabriek. Door verhitting nam het glas de vorm aan van de gebogen mal. Ook de originele kachel werd verwijderd en er werd een heel klein kacheltje teruggeplaatst. Het waarom is een raadsel! Daardoor was de ziekenauto behoorlijk koud in de winter.

Er zat vaak geen rechterspiegel op de eerste Cadillac ambulances, de verpleger die naast de chauffeur zat, kon aanwijzingen geven. De latere Cadillacs waren voorzien van een extra spiegel op het rechter voorscherm.

De hele eerste serie van zes ambulances is zo afgeleverd, één in 1956, vier in 1957 en één in 1958. Een nog heel bijzondere afwijking van de brandweer was dat de keurig in RAL-kleur gespoten ziekenauto, voordat hij op de weg kwam, helemaal werd geschuurd en met de hand opnieuw in dezelfde kleur werd geschilderd. Ja, u leest het goed met de kwast! Toen waren er wel heel goede schilders bij de brandweer maar kwade tongen beweerden dat het een vorm van werkverschaffing was.

Het interieur van de Cadillac ziekenauto's na 1960 was uitgevoerd met twee boven elkaar geplaatste brancards links en een uitklapbare stoel rechts waar een brancard op geplaatst kon worden. Het meenemen van drie slachtoffers kwam zelden voor.

De Cadillacs werden voorzien van een tachograaf. Een meter die snelheid en tijd liet zien tijdens een rit en wat werd vastgelegd op papier. Zo controleerde men of er te hard gereden was. Iedere ochtend werden de papieren schijfjes verwisseld. Twintig jaar later heeft men dit achterwege gelaten, in navolging van de politie, in verband met mogelijke bewijsvoering.

In het begin van de jaren negentig was Kees van der Vecht lid van de CCN. Hij werkte ook bij de brandweer en reed op de Cadillacs. Vief heeft hem gekend. Kees vertelde dat de Porsches, die vanaf 1960 door de Rijkspolitie werden gebruikt, de Cadillacs niet bij konden houden. Bij een foto van een 1959 ambulance staat dat deze 160 km/uur haalde. De Porsches werden in de loop der tijd sneller maar de Cadillacs ook. Vanuit Dordrecht op weg naar huis heeft Vief met verpleger Van

Kooten naast hem, een keer de teller op 210 gekregen. Waarschijnlijk was dat met een Cadillac uit 1965, 1966 of 1968.

De Cadillacs reden zeer soepel en de achteras was voorzien van extra bladveren.

De eerste vijftien jaar verzorgde dealer Landweer de grote onderhoudsbeurten en deed de brandweer het kleine onderhoudswerk. Toen er steeds meer automonteurs bij de brandweer in dienst kwamen deden zij al het onderhoudswerk.

Zo werden motoren uit elkaar gehaald en moesten kleppen worden geslepen.

Automaatreviesies werden overgelaten aan bedrijven die hierin gespecialiseerd waren.

De automaten hadden het wel te verduren omdat sommige chauffeurs handmatig schakelden.

De wegenverkeerswet in 1956 stelde dat personenauto's geen scherpe delen mochten hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren. Daarom werd de V op de motorkap verwijderd en op de gaatjes werden dopjes geplaatst.

De Cadillacs hadden ook roestproblemen. Er werd regelmatig schade gereden.

Plaatwerk werd door vaklui in de kazerne gedaan en stukken werden ingelast.

De Cadillacs uit 1955 en 1956 bleven tot 1967 in dienst en reden ongeveer 350-400.000 km.

De Cadillacs werden of per opbod verkocht door de brandweer of in onderdelen verkocht. De opbrengst van de onderdelen was dan voor de personeelsvereniging.

Op YouTube zijn in de video "Historische beelden van de treinramp bij Harmelen 8 Januari 1962" waarbij 93 doden en 52 gewonden vielen, in de derde minuut Cadillac ambulances te zien uit 1956 en 1957. De GG & GD was door het grote aantal Cadillacs die elk drie slachtoffers konden vervoeren, in staat om een flink aantal slachtoffers te vervoeren. Het centraal gelegen Utrecht heeft altijd diensten verleend bij verkeersongevallen op provinciale wegen en op de snelwegen buiten de stad. Hiervoor zal ongetwijfeld een vergoeding zijn gekregen van de overheid waardoor er voldoende geld was om Cadillac ambulances aan te schaffen.

Met de snelheidsbeperking van 70 km op de Biltseweg was men tevreden want deze weg gold als één van de drukste wegen van Nederland. Voor de snelheidsbeperking was daar wekelijks een ernstig ongeval met een hoog aantal slachtoffers en na invoering van deze snelheidsbeperking had men slechts één keer per maand een ongeval.



Model 1968



UT 22 tm UT 27 in 1958 (3x 1957, 2x 1956 1x 1955)



Bert en 1956 Coupe de Ville



Uit het Nieuw Utrechts Dagblad van 13 april 1956

De laatste Cadillac die Utrecht heeft aangeschaft was een model uit 1968. In totaal heb ik 15 Cadillac ambulances kunnen traceren die in Utrecht hebben gereden.

De foto's uit dit stuk zijn o.a. afkomstig van:

Het boek "Van zakkendrager naar Ambulancehulpverlener" van Gerard van Kooten (5, 6, 9, 12, 13, 19, 25)

Het Utrechts archief (22, 23)

<https://ambulancearchief.nl/>
De fotocollectie van Bert Visser

De fotocollectie van Cor Meijer



Een Cadillac commercial chassis uit 1957

Op 5 april 1960 kwam de zevende Cadillac ziekenauto in dienst. De modeljaren waren: 1 x 1955, 2 x 1956, 3 x 1957 en 1 x 1959. De reputatie van het merk Cadillac had in Utrecht mythische proporties aangenomen. Het was een en al lofzang op deze ziekenauto's. Toch was er ook wel wat mis want de zitplaats van de verplegers in het chauffeursgedeelte was een bank. In de winters was het erg koud door tocht via de deuren en de niet originele kachel. De vaak gestelde vraag was of het niet moeilijk was om in de smalle Utrechtse straten met zulke grote auto's te rijden. Ja, maar met de eerste Mercedes ziekenauto ging dat net zo lastig. Met andere woorden er was toch niet vooruit te komen in de binnenstad. Bovendien waren de chauffeurs ook gewend om met grote brandweerauto's spoed te rijden.



1x1956 2x1957 1x1959