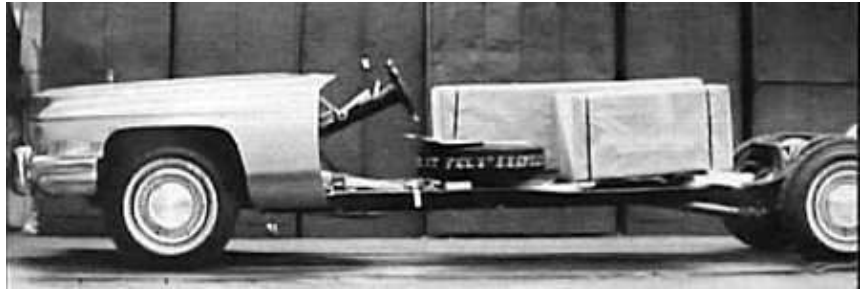


CADILLAC AMBULANCES EN STATION WAGONS

De Cadillac fabrieken in Amerika hebben nooit station wagons gebouwd. Cadillac leverde wel commercial chassis die door professionele koetsen bouwers werden omgebouwd tot hoofdzakelijk ambulances, begrafeniswagens en bloemenwagens.



Verder zijn er station wagons gebouwd door ombouw van kant en klare Cadillacs. Volgend jaar zal Cadillac de CTS wagon uitbrengen, de eerste fabrieksmatig gebouwde Cadillac station in Amerika. De onderstaande "spionage"-foto geeft een goede indruk hoe deze CTS er uit zal gaan zien.



Het Cadillac Commercial Chassis was in feite een versterkte versie van het frame met lange wielbasis van de Fleetwood limousine bestemd voor het vervoer van het extra gewicht van de carrosserie, achter het dek en de laadruimte van de begrafenis wagen of ambulance. De Amerikanen noemen die toepassing professional car use. Specifiek ontworpen voor [professioneel](#) gebruik van de [wagen](#), de

achterzijde van de Cadillac Commercial Chassis was aanzienlijk lager dan het Fleetwood frame. Hierdoor kon de laadvloer verlaagd worden voor het gemak van het laden en lossen. Ze werden verzonden als een onvolledige auto's.

Af fabriek was een Cadillac Commercial Chassis weinig meer dan een compleet rollend chassis, samen met de neus met alle verlichting en bekleding, dashboard, airconditioning. Achterschermen en soms de voordeur platen werden verzonden met het chassis voor gebruik in de koets.

Onlangs kreeg ik een aanvraag van Andries Geertsma van UMCG Ambulance-zorg voor een werkplaatshandboek voor een Cadillac ambulance uit 1960. De vorige eigenaar van de ambulance was de heer Martin de Vrij.

Met hem en Hans Waldeck van het Nationaal Ambulance en Eerste Hulp Museum (NAEHAM) heb ik enkele jaren geleden kennis gemaakt in verband met een in Nederland tot ambulance omgebouwde Cadillac uit 1956, rechts op foto, die aan het museum was gedoneerd.

Diverse stukken in dit verhaal heb ik overgenomen van Hans Waldeck, foto rechts onder. Hij vertelde dat hij in zijn studietijd ook wel eens op Cadillac-ambulances had gereden.



We onderzochten toen de mogelijkheden om deze wagen te laten restaureren. Uiteindelijk heeft het museum de ambulance voor een gering bedrag overgedaan aan een liefhebber die heeft beloofd hem te restaureren. Hij had al eerder zo'n ambulance gerestaureerd. Ik zag deze wagen vorig jaar nog op de Big Power Meet in Vasteras Zweden.

Hans Waldeck, foto rechts, is opgeleid als algemeen chirurg met bijzondere belangstelling voor de traumatologie en de intensive care geneeskunde. Zijn hele leven heeft hij zich geïnteresseerd voor de ambulancezorg. Op 18-jarige leeftijd was hij al 'broeder' op de ziekenauto's van de Eerste Hulpdienst (EHD) van de gemeente Leiden. Met alle aspecten van de ambulancezorg heeft hij zich in de loop der jaren beziggehouden. In 1984 promoveerde hij op een proefschrift over 'De medische repatriëring van Nederlandse toeristen. Indicaties en uitvoering'. Al vroeg is hij ook onderzoek gaan doen naar de geschiedenis van de ambulancezorg, in Nederland in het bijzonder. Inmiddels heeft hij diverse publicaties op dit gebied op zijn naam staan. Hij is al jaren voorzitter van het Nationaal Ambulance- en Eerste Hulpmuseum en beheerder van het Nederlands Ambulance Archief. Hij is gehuwd en kreeg twee dochters.



Helaas is Martin de Vrij vorig jaar overleden. Hij heeft erg veel gedaan voor het NAEHAM. et volgende stuk met de foto vond ik op www.beroepsverenigingambulancezorg.nl



Op 31 juli 2007, is thuis in Assen temidden van zijn familie, toch nog vrij onverwacht Martin de Vrij overleden. Hij mocht 72 jaar worden. Martin was met hart en ziel bestuurder van het Nationaal Ambulance en Eerste Hulp Museum (NAEHM). Tot 1996 beheerde hij samen met zijn zwager een garage- en ambulancebedrijf in Assen. Daarna stortte hij zich op het voortbestaan van het Nationaal Ambulance- en Eerste Hulpmuseum waar hij de functie van penningmeester vervulde. Tevens koesterde hij zijn Cadillac Fleetwood

ambulance uit 1960. Deze auto was nog door zijn vader aangekocht en van een ambulancecarrosserie voorzien. Na wat omzwervingen kocht Martin de auto weer terug en bracht hem in een perfecte staat. Hij kwam met deze auto graag naar officiële gebeurtenissen, filmsets en trouwerijen.

Als penningmeester droeg hij op zeer nauwkeurige wijze zorg voor de financiën van het museum. Het was voor hem ieder jaar weer een uitdaging alle donateurs hun bijdrage aan het museum te laten voldoen. Maar ook voor andere activiteiten van het museum was hij steeds te vinden. We herinneren ons de diverse filmopnamen waar hij met blinkend gepoetste en schoongemaakte ambulances van het museum of zijn eigen alom gewaardeerde Cadillac heen ging. Vorig jaar nog ging hij met de Studebaker van het museum naar Tsjechië voor filmopnamen voor de film over het leven van Edith Piaff.

Martin was een aimabel mens. Een hardwerkende vader voor zijn kinderen en een liefhebbende echtgenoot voor zijn vrouw, die hem zijn hele leven lang dag en nacht in lief en leed terzijde stond. Wij zullen Martin in herinnering houden als een bewogen, hartelijke en actieve man, die veel gedaan heeft voor het NAEHM. Het was een eer met hem te mogen werken, wat zullen wij hem missen. We hopen dat we de gelegenheid zullen krijgen om het museum, dat ook Martin zo dierbaar was, te kunnen voortzetten.

Zoekend op internet kwam ik op de mooie website <http://geschiedenis.umcgambulancezorg.nl/> veel informatie tegen over Cadillac en andere ambulances.

De Cadillac voor Jannie

Jannie was de oudste dochter van Willem De Vrij en Doetje Bijlsma. Jannie kreeg rond 1935 een ernstige buikaandoening als gevolg van vermoedelijk een leveraandoening met ascites (buikvocht) en moest regelmatig naar het Diaconessenhuis in Leeuwarden worden vervoerd. De N.V. "R.A.M.I." (Rijwiel-Automobiel-Motor-Import) voorheen de Firma C. Nauta & Co was de toenmalige ziekenvervoerder in Leeuwarden. Jannie had onderweg veel geleden en Willem De Vrij was dus niet tevreden over dit vervoer in een Spijker uit 1917. In 1935 kwam een vertegenwoordiger van de Utrechtse auto-importeur K. Landeweer met een Cadillac-ambulance Series 353 uit 1931 naar Leeuwarden, omdat de N.V. "R.A.M.I." interesse had voor deze auto.

De firma K. Landeweer was in Utrecht gevestigd aan de Biltstraat en was destijds importeur van Cadillac en LaSalle in Nederland. Zij leverden in die jaren aan meerdere (gemeentelijke) ziekenvervoerbedrijven Cadillac-chassis voor de opbouw van ziekenwagens. De auto werd voor de nacht gestald bij De Vrij aan de Ruysdaelstraat 8 in Huizum (Leeuwarden). Willem was direct helemaal gek van deze prachtige auto al was het alleen maar om zijn dochter mee naar het ziekenhuis te kunnen vervoeren. En zo kreeg niet de N.V. "R.A.M.I.", maar De Vrij de Cadillac in de garage en begon Ziekenvervoer De Vrij in Leeuwarden.



Schietpartij in Huizum

De Vrij had de auto nog maar een paar dagen in zijn bezit toen er een schietpartij was in Huizum. De gewonden werden afgevoerd met de Cadillac naar het Diaconessenhuis. Daar ontving de chirurg H.L. Straat dit kapitale vervoermiddel en was diep onder de indruk. Voortaan mocht alleen De Vrij nog voor het Diaconessenhuis rijden (foto 4)! De N.V. "R.A.M.I." zet het ziekenvervoer met twee ziekenauto's voort, maar vertoont geen groei meer in het aantal gereden kilometers voor Het Groene Kruis. Vermoedelijk in 1941 staakt de N.V. "R.A.M.I." het liggend ziekenvervoer wegens benzineschaarste.

Droevig einde voor eerste Cadillac

De eerste ziekenwagen was dus een **Cadillac Series 353** uit 1931 met een in die dagen meer voorkomende carrosserie. Ook Bink uit Den Haag en Van Nieuwkoop uit Oegstgeest hadden bijvoorbeeld een overeenkomstige Cadillac met een overeenkomstige carrosserie. Boven de voorruit zat een verlicht groen kruis dat later werd vervangen door een rood kruis met daarin het groene kruis. Hiermee werd aangegeven, dat de ziekenwagen als ziekenwagen goedgekeurd was voor het vervoer van zieken en gewonden door het Provinciale Groene Kruis en later door het Nederlandse Rode Kruis. Het kenteken B-21473 werd op 24 juli 1935 op naam van Willem De Vrij afgegeven. Deze Cadillac werd in september 1944 gevorderd door de Duitsers en naar het Kamp Vught afgevoerd. Na de oorlog werd hij aldaar volledig verwoest in een sloot teruggevonden, maar door Willem en een chauffeur achtergelaten als onherstelbaar.

Cadillac met 12 cilinder motor

In 1936 werd een tweede **Cadillac Series 36** met het kenteken: B-21391 met een 12 cilinder motor aangeschaft.

Het Carrosseriebedrijf Rust uit Groningen zette er een ziekenwagenkoets op. Hij werd tijdens de vordering in september 1944 uit handen van de Duitsers gehouden door tijdig de assen onder de kolenopslag van het bedrijf aan de Ruysdaelstraat te verstoppen. Na de oorlog werden deze assen er weer onder gezet. In 1948 of 1949 werd de 12 cilinder motor bij de Ford-dealer Rosier in Leeuwarden vervangen door een 8 cilinder Ford motor, waarna de auto tot 1952 bij De Vrij heeft dienst gedaan.

Zijn ziekenwagenbestaan was daarmee niet ten einde. Hij werd als ziekenwagen verkocht naar de Gemeente Neede.





Mans Kok kwam regelmatig op de automarkt in Utrecht. Op die automarkt kocht Mans in 1954 op dezelfde huurkoopbasis van het Rode Kruis als waarop de Austin werd geëxploiteerd een tweedehands Cadillac Fleetwood uit 1946, die hij bij het carrosserie-bedrijf Compaan & Poepe in Assen liet ombouwen en inrichten als zieken-wagen. Nog geen twee jaar later in 1956 zou Mans het liggend ziekenvervoer alweer staken en zijn Cadillac-ziekenwagen overdragen aan Holt & Reinders. In 1960 ging deze Cadillac naar de sloop en werd vervangen door een Chevrolet BelAir uit 1958. De witte Cadillac staat hier tezamen met een drietal Chevrolets na de overdracht in 1956 aan Holt & Reinders in Roden.

Bron: Collectie Henk Holt, Roden

Van deze Cadillacs Fleetwood uit 1960 werden twee exemplaren door Smit-Joure gebouwd. De eerste is voor 8000 gulden in 1977 aan de Gemeente Vlieland verkocht. De FRAM droeg aanvankelijk zorg voor het onderhoud en de bemanning van de auto. In 1981 is deze Cadillac voor een bedrag van 12.500 gulden aan een verzamelaar in Hilversum gegund. Hij was de hoogste bieder van zeventig gegadigden op de uitgezette inschrijving. Jaren later keerde deze auto weer terug in het bezit van Martin De Vrij en zou bij diverse feestelijke gelegenheden ook namens het Nationaal Ambulance- en Eerste Hulpmuseum worden ingezet.

Op de foto de beide Cadillac Fleetwood uit 1960 met een carrosserie van Smit-Joure van Ziekenvervoer W. De Vrij uit Leeuwarden.
Bron: Collectie Martin De Vrij, Assen



De 91-jarige Gerrit De Vries, de oprichter van De Vries Assen, moest voor een controlefoto naar het ziekenhuis in Assen. Tijdens een staking van het ambulancepersoneel trokken Martin De Vrij en zijn vrouw Tinie het witte pak aan om met de Cadillac Fleetwood hun vader en schoonvader van het ziekenhuis naar het verpleeghuis terug te brengen.

Bron: Collectie Martin De Vrij, Assen/Foto Han de Graaf

Zelf heb ik nooit het idee gehad om een ambulance of begrafenis Cadillac aan te schaffen. In de club heeft Edwin Otten enkele jaren geleden een prachtige groene uit 1959 aangeschaft. Verder zijn Cadillac station wagons zeldzaam in onze club. Ik kreeg deze foto's van een Castilian station wagon van een vriend die hij maakte op een meeting in Muiden. Het is een omgebouwde Fleetwood met een achterklep waar duidelijk de vorm van de gewone achterklep van de Fleetwood in is te herkennen. Hij heeft ook de Fleetwood bumper en achterlichten.



Op de website <http://www.car-nection.com> staan diverse Cadillac station wagons en pick ups. Sommige pick ups vind ik best aardig maar ze zijn niet erg praktisch. Een station wagon is dat wel. In de afgelopen jaren volg ik regelmatig de veilingen van de Cadillac station wagons op Ebay. Ze brengen meestal veel geld op. In november vorig jaar heb ik geboden op een mooie door George Baris gemaakte Cadillac Eldorado wagon uit 1969. Deze zou nieuw verkocht zou zijn aan Dean Martin. Hij bracht \$ 25.000 op.



Toen ik de aanvraag voor het werkplaatsboek voor de Cadillac uit 1960 kreeg ben ik midden april weer eens naar Cadillacs gaan kijken op Ebay. Ondanks de lage dollarkoers was ik niet van plan om weer een Cadillac te kopen omdat ik nog 2 Eldorado's in Amerika heb staan die ik in december had gekocht. Achteraf gezien had ik spijt dat ik ze heb gekocht maar als ze in Nederland aankomen probeer ik ze van de hand te doen omdat ik door wil gaan met de blauwe 78 Eldorado Biarritz en de 77 Eldorado Majorca T-top. Voor de T-top kreeg ik 2000 euro van de verzekering van firma van Rooijen in Spijkenisse. Die had zich aansprakelijk gesteld voor de schade die de wagen opliep in hun loods na het lossen uit de container. Beide wagens zijn zeer de moeite waard om mooi op te knappen.

Midden april stond op Ebay de onderstaande Fleetwood El Clasico wagon uit 1975. Een mooie naam, net als die van de Eldorado met targa dak die Majorca als toevoegsel heeft.



In de omschrijving van de Fleetwood stond dat de eigenaar uit Okeechobee, Florida van plan was om de motor er uit te halen om in te bouwen op een airboat. Ik heb in 1989 eens op zo'n platbodem gevaren op de Everglades. Vaak werden daar 472 of 500 Cadillac-motoren voor gebruikt omdat die zo sterk zijn. Op het vliegwiel werd gewoon een enorme propeller geplaatst zoals rechts op de foto is te zien. Het viel me op dat die motoren geen uitlaat hadden en er zelfs nog gaten waren geslagen in de uitlaatspruitstukken. Veel herrie, je krijgt oordopjes in tijdens de rondvaart.



Je kunt ook over een grasveld "varen".

Op www.youtube.com staan leuke filmpjes van airboats. In het zoekvenster bijv. airboat Cadillac intypen.

Vroeger kostte zo'n Cadillac-motor op de sloop zeer weinig in tegenstelling tot bijv. een big Block van Chevrolet. Na de veiling zou de motor uit de Fleetwood worden gehaald.

2 Ur voor het einde van de veiling belde ik naar het nummer dat ik aan de aanbieder had gevraagd. Meestal staan er geen telefoonnummers bij de omschrijvingen op Ebay maar je kunt er altijd om vragen. Ik kreeg een man aan de lijn die vertelde dat de Fleetwood wagon van een kennis was die geen internet had. De motor was dus nodig voor een 8-persoons air boot maar misschien zou hij die motor toch wel bij de auto willen verkopen. De motor was echt perfect en de hele wagon was in goede staat en had weinig roest. Je kunt er zo mee naar California rijden zei de man! Het was moeilijk om een goede motor te vinden en daarom had hij deze Fleetwood wagon gekocht.....de rest was eventueel voor onderdelen stond in de omschrijving op Ebay. Ze hadden dus geen idee dat dit een zeer bijzondere wagon was. Hij was altijd goed onderhouden en een paar jaar geleden was er nog een nieuwe automaat ingezet. De eigenaar kocht hem van de vrouw van de eerste eigenaar en heeft er 4 maanden mee gereden. Het vinyl dak was zeer slecht en er zaten wel wat roestplekken onder. Het chroom was goed. Bijzonder is dat de achterlichten in de bumper zijn verwerkt. Anders dus dan bij de standaard Fleetwood. Ik ben benieuwd of hij langer is dan de Fleetwood.

Mijn bod van \$ 2650 was genoeg om deze zeldzame Fleetwood wagon te winnen, maar wel zonder motor. Na het winnen van de wagon probeerde ik omstreeks 3 uur s' nachts te bellen om over de motor te praten maar de man was weg. De volgende dag kreeg ik het vervelende bericht dat zij de motor er onmiddellijk hadden uitgehaald. Ik was wel kwaad omdat ik verwacht had dat ze wel even zouden wachten omdat ik interesse had getoond in de motor. De man zei dat de eigenaar misschien de motor wel wilde terugplaatsen maar het kwaad was al geschied en ik dacht dat ze dan misschien een slechte motor in de wagon terug zouden zetten! Je weet maar nooit. Ik heb hem betaald en vond al snel een ander 500 blok.....zo'n 5000 km verder in Oregon. Die zal via Direct Express in Gardena bij LA naar Nederland komen.



Ik ben erg benieuwd hoe de Fleetwood zal zijn. Op de foto zag ik roest op de motorkap dus heb ik direct bij Bobby van Northtyale Autoparts in Oklahoma een roestvrije besteld. Jammer dat hij geen 472 of 500 motor had. Ik wilde echt zo'n motor hebben omdat het leeggewicht circa 2600 kg zal zijn. Met gas en de 9 personen die er in passen komt het totaal gewicht uit richting 3500 kg. De kleine 425 motor heeft een stuk minder kracht. De banken zijn opklapbaar zodat een laadruimte ontstaat van 3000 liter.

Voor de ombouw van de Fleetwood tot station wagon zijn delen gebruikt die ook in de andere grote station wagons van GM zaten zoals de Buick Estate Wagon, Chevrolet Caprice Estate Wagon, Oldsmobile Custom Cruiser, en de Pontiac Safari.

De achterklep constructie is uniek. Deze wordt clamshell genoemd omdat het op een schelp lijkt. De achterraut verdwijnt in het dak en de klep in de bodem. Simpelweg door aan een sleutel te draaien. Alles elektrisch.

Volgens de eigenaar werkte het nog goed, maar ik ben benieuwd of het kwetsbaar is.

Op Youtube staan diverse filmpjes van de werking van dit mooie systeem. Type in 75 Buick estate wagon en er verschijnt een foto uit een commercial van zo'n model met een moeder met kinderen die demonstreert hoe de "power operated tailgate" werkt.

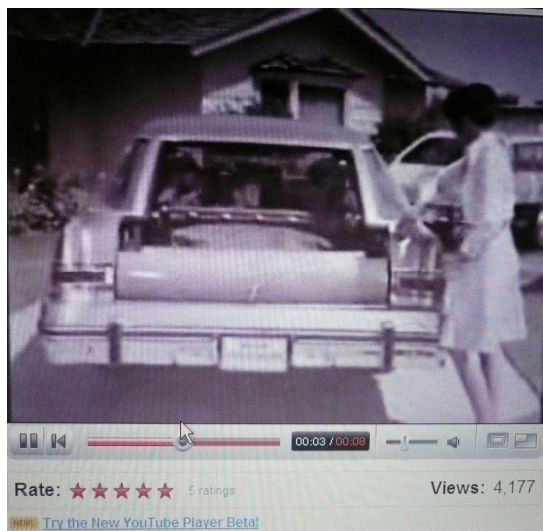
Het deed me denken aan de jaren 60 toen je in het voorjaar in Den Haag veel Amerikaanse station wagons met (nep)hout op de zijkanten zag rijden met mooie bloemenslingers op de motorkap. Veel in Duitsland gestationeerde Amerikanen bezochten toen de Keukenhof in Lisse en reden toen bijna uitsluitend met Amerikaanse wagens waaronder veel station wagons. Dat was een mooi gezicht.

Schumacher Cargo Logistics zal de Fleetwood wagon gaan vervoeren vanuit Miami. Zij hebben Peter van Rijswijk en mij een geringe vergoeding gegeven voor de schade die destijds aan 3 Cadillacs van ons is aangericht in New York. Zij hebben het contract opgezegd met het bedrijf dat de schade veroorzaakte en een eigen bedrijf in New York opgezet. Ik wil het weer gaan proberen met Schumacher omdat zij in Nederland altijd hun best deden. Ik hoop dat hij begin juli in Nederland aan komt. Dan kan ik ook zien wie de ombouw heeft gedaan. Er zal wel ergens een typeplaatje te vinden zijn.

Waarschijnlijk was dat WISCO (Webasto International Sunroof Company uit Wisconsin).

Zoekend op internet kwam ik deze ietwat vage foto tegen. Ook goudbruin met zwart vinyl dak maar het is niet goed te zien of hij nephout op de zijkant heeft. Het zou mijn wagon kunnen zijn. Zo gefotografeerd ziet hij er mooi.

Als hij in Nederland aan komt moet er eerst een motor in. Ik hoop niet dat hij veel roest onder het dak heeft maar in ieder geval is deze wagon de moeite van het opknappen waard.



Koen Ongkiehong