

# De verdwenen benzinehandel in het centrum van Medemblik

Wat ooit begon als een snel expanderende business, doofde na verloop van tijd geheel uit. Zelfs de uiterlijke kenmerken van de benzinehandel zijn inmiddels uit het straatbeeld verdwenen. Het onderstaande artikel brengt deze ooit zo bloeiende nering weer in beeld. De nadruk hierbij ligt op de Nieuwstraat en direct omgeving.

## Inleiding

De eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw markeert een belangrijke ontwikkeling; vaste brandstoffen zoals steenkool, eierkolen, antraciet, briketten, hout en turf maakten geleidelijk plaats voor vloeibare fossiele alternatieven; petroleum, benzine, gasolie en diesel. Deze vloeibare brandstoffen werden langzaam maar zeker de nieuwe energiedragers. De opkomst van de auto/motorfiets, de vervanging van paardentraction door tractoren, mechanische voortstuwing i.p.v. windenergie etc. zorgde voor veel nieuwe bedrijfsmatige activiteiten zoals auto- en motorherstelbedrijven, bus- en taxivervoer. En, met de groei van de nieuwe vloeibare energiedragers, werd ook de handel in vooral benzine een nieuwe bedrijfsmatige activiteit. Deze handel was in veel gevallen gelieerd aan garageactiviteiten die vooral na de Eerste Wereldoorlog, in het voetspoor van het groeiende autobezit, een gestage groei doormaakte.

Het straatbeeld kreeg door deze activiteiten op sommige plaatsen een ander aanzien; immers er moesten voorzieningen – benzinepompen - worden opgericht waarmee de nieuwe nering kon worden uitgebaat. Sinds een aantal jaren zien we bij de handel in vloeibare brandstoffen juist het omgekeerde; vrijwel alle garagebedrijven hebben de benzinepomp weggedaan en de handel is overgegaan naar gespecialiseerde uitbaters die de installaties veelal pachten van de oliemaatschappijen. Ook heeft de handel zich in ruimtelijke zin verplaatst; de binnensteden zijn vervuld voor bedrijfsterreinen, stadsranden en belangrijke doorgaande wegen.

Naast de garagehouders probeerden in de beginperiode de petroleumventers en mensen met kleinschalige benzine-in-blik huisverkoop nog een graantje mee te pikken van de opkomende benzinehandel. Maar met het beschikbaar komen van elektriciteit en later het aardgas werd uiteindelijk het lot bezegeld van het diep in de samenleving gewortelde netwerk van deze kleinschalige nering.

De snelle opmars van de vloeibare brandstoffen had nóg een keerzijde; de traditionele handel in vaste brandstoffen; voornamelijk steenkool en briketten, verdween langzaam maar zeker. Het laatste duwtje van deze uitdovende handel werd midden jaren zestig gegeven door de landelijke beschikbaarheid van het aardgas uit Slochteren.

Medemblicker kolenhandelaren zoals Bijlsma, Krijnsen en Gieling zagen zich genoodzaakt om hun (kolen)handel aan de kant te doen (Bijlsma) of te verbreden met neveninkomsten: Gieling liet in september 1959 aan het Achterom een petroleum-pomp plaatsen. Hiermee kon hij de klanten die waren overgestapt op oliegestookte kachels ook van dienst zijn. Krijnsen begon in 1966 een zogeheten "witte pomp", pal voor het bedrijfspand aan de Kanaalstraat. De "witte pompen" waren in die tijd de eerste prijsvechters die met scherpe brandstofprijzen een deel van het marktaandeel van de reguliere oliemaatschappijen probeerde te veroveren.

## Toelichting op de aanpak en reikwijdte van het onderzoek

Via twee belangrijke informatielijnen is getracht het beeld te reconstrueren van de opkomende vloeibare brandstoffenhandel in het straatbeeld van Medemblik. In de eerste plaats is teruggегреpen op het archief van de gemeente Medemblik en dan in het bijzonder de documenten behorende bij Hinderwetaangelegenheden. Het geraadpleegde archiefmateriaal was afkomstig uit twee gemeentelijke archieven: Gemeentebestuur Medemblik 1813–1932 en het archief Gemeentebestuur Medemblik 1933–1980.

De eerste Hinderwet werd reeds in 1875 van kracht teneinde toezicht te houden op bedrijfsactiviteiten die gevaar, schade of hinder konden veroorzaken. Opslagplaatsen en installaties voor vluchtige koolwaterstoffen (benzine, petroleum, etc.) vielen onder voornoemde wet. Het Hinderweddossier tot 1933 bleek slechts summiere informatie te bevatten aangaande pompinstallaties. Sommige pompinstallaties komen zelfs in het geheel niet voor in de gemeentelijke Hinderweddossiers. Wanneer dat het geval was is dat in de tekst aangegeven. In veel gevallen, zeker voor de aanvragen in de periode 1920-1930, bleek de vergunning via de uitgaande gemeentelijke correspondentie te zijn afgegeven en geen onderdeel te zijn van het Hinderweddossier.

Ook deze correspondentie is daarom vanaf 1920 in het onderzoek betrokken. Het Hinderwetdossier over de periode 1933–1980 was nagenoeg compleet en bevatte vrijwel alle relevante informatie. Gegevens over openbare zittingen in het kader van de Hinderwetprocedure alsmede door de gemeente opgelegde vergoedingen voor gebruik van gemeentegrond daarentegen ontbraken in veel gevallen.

De tweede informatielijn bestond uit de raadpleging van oud beeldmateriaal; meer in het bijzonder oud fotomateriaal. Soms betrof het oude ansichten, in andere gevallen foto's van straatbeelden en/of objecten. Hiervoor zijn openbare beeldbanken en particuliere collecties geraadpleegd. Op basis van het beschikbare beeldmateriaal is er voor gekozen om vooral om de nadruk in het artikel te leggen op de Nieuwstraat en directie omgeving.

Verkooppunten van zogeheten tweetaktbenzine ("mengsmering"), welke veelal vanuit een mobiele en handbediende pompinstallatie plaatsvond, zijn niet in onderstaand artikel betrokken. Dergelijke installaties waren bedoeld om het groeiende brommerbezit, vanaf de tweede helft van de jaren vijftig, te bedienen en we treffen deze handel niet alleen aan bij de reguliere pomphouders; ook de rijwielherstellers en smederijen boden deze brandstof aan. Ook petroleumpompen langs de openbare weg zoals die van Kool (Oosterhaven, 1957 – later ook diesel en benzine), Gieling (Achterom, 1959) en Krijzen (Kanaalstraat, 1963) zijn buiten beschouwing gelaten. Hetzelfde geldt voor inpan-dige pompen zoals die van de fa. Pot (Van Houweningepark, 1961).

De commerciële levensduur van de pompen (de periode tussen openstelling en opheffing) kon met dit onderzoek niet worden bepaald. Dit heeft te maken met het feit dat sloop en opheffing van benzinepompinstallaties pas na aan het einde van de twintigste eeuw (na 1980) aan regels werd gebonden en dus via overheidsbemoeienis en hierop betrekking hebbende documentatie is te onderzoeken.

### **Vernieuwing en verandering; de periode 1920-1940**

De periode tussen de Eerste en de Tweede Wereldoorlog kan geduid worden als een zeer bijzondere; na een sterke economische opleving in de jaren twintig volgde in de jaren dertig een diepe recessie met economische stagnatie en hoge werkloosheid als gevolg.

Kijken we naar de jaren twintig in Medemblick dan zien we een opvallende maatschappelijke dynamiek. Op veel terreinen doen zich vernieuwingen en veranderingen voor.

Zo kent de woningbouw een belangrijke bloeiperiode; veel particuliere woningbouw en nieuwe uitbreiding in 'Plan West'. De gasfabriek werd uitgebreid, het onderwijs krijgt nieuwe impulsen met o.a. de bouw van de St. Jozefschool, het veiling- en marktwezen werd beter georganiseerd en voor de afvoer van agrarische producten naar de Westervhaven werd tussen "Het Steg" en de Westervhaven een zogenoemde 'overhaal' aangelegd.

En in het kader van de aanleg van de Wieringermeerpolder werd Medemblick voor de Dienst der Zuiderzeewerken een belangrijk (logistiek) steunpunt. Vanuit dit steunpunt werd de omvangrijke inpolderingsoperatie, inclusief de bouw van Gemaal Lely, gecoördineerd en aangestuurd. En, in samenhang met de aanleg van de Wieringermeerpolder, werd het Overlekerkanaal alsmede twee sluiscomplexen aangelegd.

### **De Nieuwstraat heeft de primeur**

De Nieuwstraat is sedert het begin van de 17<sup>e</sup> eeuw dé levensader van Medemblick. Dat was in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw niet anders. Hier zat een belangrijk deel van de middenstand, waren de logementen gesitueerd, kwam het doorgaande verkeer langs en vertrokken en arriveerden reizigers per bus of via het spoor. Dat reizen per spoor begon in november 1887 en stopte op 1 januari 1936. Het is daarom niet vreemd dat bij de vestiging van de eerste benzinepompen de keuze op de Nieuwstraat viel.

Op grond van de Medemblicker archiefstukken kan worden geconcludeerd dat men in Medemblick in de loop van 1925 is begonnen met het plaatsen van benzinepompen ('aftapinrichting' volgens het vergunningenjargon) op of langs de openbare weg. Het meest opvallende daarbij is dat er in de eerste helft van 1925 opeens een drietal benzinepompen op de Nieuwstraat werden opgericht.

Nog opvallender is dat er kort na elkaar twee aanvragen voor een benzinepomp bij de gemeente Medemblick binnenkomen. De eerste vergunningaanvraag is destijds op 25 november 1924 gedaan door de Continental Petroleum Company en hierin verzocht zij beleefd om vergunning tot het mogen plaatsen en installeren van een 2000 liter benzine-reservoir alsmede een benzinepomp voor het perceel Nieuwstraat 18. Hoewel in deze vergunningaanvraag een verwijzing ontbreekt naar de naam van de betrokken uitbater, kunnen we deze pomp koppelen aan de naam van Johannes Jacobus Pot. Een veelzijdig figuur die, behalve uitbater was van hotel café restaurant 'De Valk', ook te boek stond als 'autoverhuurinrichting en garage' alsmede met zijn schip "Maria" een beurtvaart op Amsterdam en de Zaanstreek onderhield.

De andere vergunningaanvraag is destijds gedaan door N.V. Acetylena (de eerste verkoopmaatschappij van Shell). De maatschappij verzocht op 5 december 1924 om een vergunning krachtens de Hinderwet "tot het oprichten van een benzine-installatie met 1 ondergronds reservoir en bovengrondsche aftap-inrichting vóór het perceel Nieuwstraat 222".

Dit perceel, met het opvallend hoge huisnummer, vinden we op de hoek van de Nieuwstraat en het Gedempt Achterom en de relatie met de garageactiviteiten van Ru Boekel is snel gelegd. Overigens was het woonhuis op deze hoek in 1924 door Nicolaas Ravenstein neergezet. Ru woonde op de Westerhaven. Om een geschikte ruimte te krijgen ten behoeve van die garageactiviteiten had Ru Boekel op 1 oktober 1924 een aanvraag voor een bouwvergunning ingediend bij de gemeente om een pakhuis aan het Gedempt Achterom om te bouwen tot garage. Op 15 oktober 1924 verleende het College van B&W hem deze vergunning.

Dat vergunningprocedures ook kort kunnen zijn bewezen de toenmalige bestuurders van Medemblik; op 10 januari 1925 krijgen de aanvragers al toestemming om tot daadwerkelijke aanleg van de eerste twee benzinepompen in Medemblik over te gaan. Conform de voorschriften van de Hinderwet waren voor beide vergunningaanvragen openbare zittingen georganiseerd. Hier konden eventuele belanghebbenden bezwaren naar voren brengen. Bij beide zittingen verscheen niemand om gebruik van dat recht te maken, waarmee de weg vrijkwam voor daadwerkelijke vergunningverlening. Het College van B&W stelde in de twee vergunningen wel als voorwaarde dat de twee benzinepompen uiterlijk 1 april 1925 in werking dienden te zijn.

### Het veranderende straatbeeld

Het straatbeeld van de Nieuwstraat kreeg vanaf het eerste kwartaal van 1925 met de twee benzinepompen een wat ander aanzien.



Afb. 1: De Caltex-pomp ter hoogte van Café De Valk (tweede helft jaren twintig).

Hiernaast een foto van de benzinepomp voor de uitspanning van J.J. Pot. De passagiersbus is van Leo Kors uit Hoogkarspel. Destijds één van de eerste particuliere busondernemers. Hij onderhield een busdienst tussen Medemblik, De Streek en Enkhuizen.

Op de foto hieronder de benzinepomp van J.J. Pot vanuit een ander perspectief.



Afb. 2: De Caltex-pomp ter hoogte van Café De Valk (begin jaren dertig).

Wie denkt dat de combinatie streekvervoer en subsidie alleen vandaag de dag voorkomt, komt bedrogen uit. Reeds in 1924 ontving de busondernemer uit Hoogkarspel van de gemeente Medemblik een subsidie van f 100,- ten behoeve van het in standhouden van voornoemde busverbinding. Het verleende bedrag was overigens beduidend lager dan de gevraagde f 500,-.



Afb. 3: De Shell-pomp op de hoek Kaasmarkt/ Gedempt Achterom (begin jaren dertig).

Van de tweede pomp op de Nieuwstraat/Kaasmarkt zijn geen gedetailleerde opnames beschikbaar. De meeste van deze afbeeldingen zijn vanaf het hoge punt van de Kaasmarkt genomen en brengen de pompzuil - rechts op Afb.3 - van enige afstand én niet al te scherp in beeld.

### De benzinehandel breidt zich verder uit; pompen voor Bood en Boon

De commerciële kansen voor de verkoop van benzine in het centrum van Medemblick leken in het midden van de jaren twintig ongekend te zijn getuige de aanvraag van een derde maatschappij voor het plaatsen van een benzinepomp. De derde aanvraag voor het oprichten van een benzinepomp staat op naam van de Maatschappij tot Detailverkoop van Petroleum "De Automaat" uit Den Haag en is gedateerd op 27 februari 1925. Dat het allemaal om benzine ging had te maken met het feit dat de toepassing van dieseltechniek in auto's in die tijd nog in de kinderschoenen stond. Pas na de Tweede Wereldoorlog zorgde de verdere ontwikkeling van de dieseltechniek voor een opkomende vraag naar dieselbrandstof.

In de aanvraag van "De Automaat" werd, in tegenstelling tot de twee eerder besproken aanvragen, wel een duidelijke link gelegd met de toekomstige uitbater van de pomp. Op de tekeningen van de aanvraag staat "de heer L. Bood" als direct betrokkene. De vergunningaanvraag had betrekking op een benzinetank van 6.000 liter en een bijbehorende "aftapinrichting". In de aanvraag werd de situering van tank en pomp als volgt aangegeven: in het noorden het winkelwoonhuis van Woestenburg, in het oosten de Tuinstraat, in het zuiden het woonhuis van Rol en in het westen de Nieuwstraat. Het ging hier dus om de pomp welke gesitueerd zal worden aan de voorzijde van de motor- en rijwielherstelinrichting van Louwris Bood.

Ook hier geen belanghebbenden die op de openbare zitting eventuele bezwaren naar voren brachten. Het College van B&W was daardoor in staat om op 8 april 1925 de gevraagde vergunning af te geven. Het bestuur verbond aan de vergunning wel de voorwaarde dat de inrichting vóór 1 juni 1925 in werking diende te zijn.

Een en ander betekende dus dat er vanaf het midden van 1925 opeens 3 benzinepompen op de Nieuwstraat/Kaasmarkt werden uitgebaat! Daar werd overigens ook de gemeente Medemblick een klein beetje rijker van aangezien bijna alle noodzakelijke voorzieningen van de pompinstallaties werden in en op gemeentegrond aangebracht, koppelde de gemeente daaraan de eis van een financiële vergoeding. Deze vergoeding diende jaarlijks voldaan te worden en bedroeg voor elke pompinstallatie f 2,50 per jaar.

In tegenstelling tot de pompen van Boekel en Pot, kwam de handbediende pompzuil van Louwris Bood op eigen grond te staan. (Zie Afb.4). De auto op de foto was van een niet onbemiddelde stadsgenoot; deurwaarder Jacob Frederik Teunis.

Op het moment van afgifte (6 februari 1919) van het afgebeelde kenteken, woonde de heer Teunis nog op de Oosterhaven. Later (eind jaren twintig) betrok hij de woning op de Nieuwstraat pal naast de zaak van Louwris Bood. De man bij de pomp is Dirk de Vries.



Afb.4: De merkloze benzinepomp van L. Bood (ca. 1928).

Ook na de pompen van Pot, Boekel en Bood werden er nog kansen gezien voor een vierde benzinepomp. Nadat de eerste drie benzinepompen ongeveer 2½ jaar in bedrijf waren, diende de American Petroleum Company (met merknaam Esso) op 4 december 1927 bij de gemeente een aanvraag in om op de hoek van de Westerhaven en de Kaasmarkt een "benzinebewaarplaats en tapinrichting" te mogen plaatsen.

In de vergunningaanvraag werd verwezen naar de heer G. Boon te Medemblick. Deze Gerrit Boon was autobusondernemer en woonachtig aan de Westerhaven op nr. 49. Blijkens een aan de "Raad der gemeente Medemblick" gerichte brief van 14 januari 1927 deinsde deze kleine zelfstandige er niet voor terug om via ongebruikelijke voorstellen zijn eigen broodwinning veilig te stellen.

Wat was het geval; in de tweede helft van de jaren twintig nam de regulering op het openbaar vervoer toe en werden buslijnen via zogeheten 'concessies' door het provinciaal bestuur van Noord-Holland uitgegeven.

Voor de buslijn Alkmaar-Medenblik was, behalve Gerrit Boon, ook de Algemene Transport Onderneming (A.T.C.) in de markt. Aangezien Boon al sedert drie jaar genoemde buslijn met "*modern ingerichte, goed betrouwbare wagens*" exploiteerde, vroeg hij in de brief aan de gemeenteraad van Medenblik "*ondersteuning en de aanvraag der A.T.C. zooveel mogelijk te willen tegen werken*".

Hoeveel invloed van het schrijven van Gerrit Boon is uitgegaan valt moeilijk te achterhalen. Feit was wel dat Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 29 juni 1927 de Medemblikker busondernemer vergunning gaven om een autobusdienst tussen Medenblik en Alkmaar te onderhouden.

Ook andere autobuslijnen zoals Medenblik-Hoorn via Oostwoud en Medenblik-Hoorn via Zwaagdijk werden door Gedeputeerde Staten in 1927 aan busondernemers toegewezen.



Afb.5: De bus waarmee Gerrit Boon de buslijn Medenblik-Alkmaar exploiteerde (ca. 1928).

Het verzoek van de American Petroleum Company werd door Burgemeester en Wethouders op 21 januari 1928 ingewilligd; er mocht tot plaatsing van een benzinepomp worden overgegaan aan de Westerhaven hoek Kaasmarkt. Op de openbare zitting van 16 januari 1928 waren geen bezwaren geuit tegen de aanleg van de benzinepomp.

Het College van B&W nam in de vergunning wel de voorwaarde op dat de pompinstallatie vóór 11 mei 1928 in werking diende te zijn.



Afb.6: De Esso-pomp van Gerrit Boon (ca. 1928).

Daarnaast gold ook voor deze pomp een "preca-riobelasting" van f 2,50/jaar. Met andere woorden; gebruik van gemeentegrond was niet gratis.

Op Afb.6 -enigszins onscherp- is de pomp goed zichtbaar. De pomp, een uit Duitsland afkomstig exemplaar met de toepasselijke bijnaam "Big Ben", kon toentertijd nog op de kop van de Kaasmarkt worden geplaatst omdat de Kwikkelsbrug nog meer oostwaarts was gelegd.

### Dienst der Zuiderzeewerken krijgt eigen benzinepomp

Waren de hiervoor besproken benzinepompen primair bedoeld om het groeiend autobezit van brandstof te voorzien, voor één pomp gold dat zeker niet. Op 13 februari 1928 verzocht wederom de American Petroleum Company het College van B&W om vergunning te krijgen voor de plaatsing van een ondergrondse benzinebewaarpplaats alsmede een aftapinrichting. Deze tank plus pomp diende te komen aan het Gedempt Achterom en in de aanvraag werd een relatie gelegd met de Dienst der Zuiderzeewerken. Op basis van de bij de vergunningaanvraag verstrekte informatie kan worden afgeleid dat de pomp schuin tegenover de synagoge was gesitueerd. Voornoemde dienst beschikte ter plaatse over een soort depot ten behoeve van noodzakelijke goederen en materialen. Hoewel dat niet duidelijk uit de stukken naar voren komt, zal de benzinepomp met name zijn ingericht om auto's en motoren van de Dienst der Zuiderzeewerken van brandstof te voorzien.

Ook bij deze aanvraag werd door het gemeentebestuur van Medenblik, conform de voorschriften uit de Hinderwet, een openbare zitting georganiseerd, teneinde belanghebbende de kans te geven om eventuele bezwaren naar voren te kunnen brengen.

In tegenstelling tot eerdere zittingen, verschijnt er nu wel een reclamant; Johannes Kool uit de Bangert. De heer Kool, die de beroepen combineerde van lakstoker en stoombootondernemer, benadrukte dat hij in beginsel geen bezwaar had tegen de oprichting van de pompinstallatie, maar vreesde dat hij voor zijn naastgelegen bedrijf te maken zal krijgen met een verhoogde brandverzekeringspremie. Dit vanwege extra brand- en explosiegevaar. Hij was van mening dat de American Petroleum Company daarom maar de verhoogde brandverzekeringspremie voor haar rekening diende te nemen.

Het College van B&W verklaarde het bezwaar, zoals we dat tegenwoordig zouden noemen, niet ontvankelijk. De kwestie rondom de brandverzekeringspremie viel buiten het bestek van de Hinderwet, aldus het dagelijks bestuur van de gemeente Medenblik.

Op 29 maart 1928 gaven B&W de vergunning af waardoor tot plaatsing kon worden overgegaan. Helaas is van deze benzinepomp geen afbeelding teruggevonden.

### Nog meer aanvragen voor benzinepompen

De vraag naar benzine stijgt eind jaren twintig kennelijk naar ongekeerde hoogten of, meer waarschijnlijk, men hoopt daarop blijkens twee nieuwe aanvragen voor pompen. Deze twee aanvragen zijn in de zomer van 1928 bij de gemeente ingediend.

De aanvraag van 20 juni 1928 staat op naam van de Bataafsche Import Maatschappij (voorheen N.V. Acetylena). Blijkens de aanvraagbescheiden wilde men door middel van een pomp benzine met de merknaam "Autoline" verkopen pal voor het perceel "van de heer R. Boekel te Medemblik Sectie A. nr. 2870-426".

Voor de plek van de pomp zou men in eerste instantie denken aan de hoek Kaasmarkt/Gedempt Achterom. De bij de aanvraag gevoegde situatietekening maakt alles duidelijk; de pomp is gesitueerd pal voor de winkel/werkplaats van Ru Boekel aan de Westerhaven!

Op onderstaande foto zien we een afbeelding van zijn zaak aan de Westerhaven, maar zonder benzinepomp.

Uit de gemeentelijke archiefstukken blijkt niet dat de aanvraag, om voor het perceel van Ru Boekel aan de Westerhaven een benzinepomp te plaatsen, uiteindelijk heeft geleid tot een Hinderwetvergunning en daadwerkelijke plaatsing van een benzinepomp. Ook op foto's van deze plek kan geen benzinepomp worden ontdekt. Dat leidt tot de conclusie dat de aanvraag voor deze locaties niet is gehonoreerd of niet is doorgezet door de aanvrager. Voor beide veronderstellingen zijn geen harde bewijzen teruggevonden.

Aan het einde van de jaren twintig zien we in het Begijnhof ook tal van veranderingen plaatsvinden die te maken hebben met de groei van de automobiliteit en de groei van het autobezit. Op 8 juni 1928 kregen de heren W. de Boer en C. van der Lee van het College van B&W een bouwvergunning ten behoeve van de bouw van een autogarage inclusief drie bovenwoningen aan de Roode Koesteeg. De Roode Koesteeg of Rookoesteeg was het eerste deel van wat nu het Bagijnhof heet.

Plaatselijke aannemer J. Winnubst zal de bouw verzorgen. Uit de archiefstukken blijkt dat de heren De Boer en Van der Lee hier optreden als projectontwikkelaars omdat het gebouw nadrukkelijk voor de verhuur was bestemd. Uit een aan de gemeente gerichte brief van 19 november 1920 blijken de heren projectontwikkelaars ook al een huurder voor de autogarage te hebben. Dat blijkt Gerrit Boon te zijn; de plaatselijke autobusondernemer.



Afb. 7: De rijwielhandel en -reparatie van R. Boekel aan de Westerhaven (jaren twintig).

Bij een garage hoort natuurlijk een benzinepomp; de American Petroleum Company was dat kenmerkend ook van mening en verzocht op 4 september 1928 het College van B&W een vergunning af te geven voor de plaatsing van een ondergrondse benzinetank van 6000 liter en een bovengrondse aftapinrichting. De afhandeling van de aanvraag verloopt, blijkens de archiefstukken, niet echt soepel. De bouwtekeningen blijken niet te kloppen en nadat de juiste tekeningen aan de gemeente waren toegezonden worden er, tijdens de openbare zitting van 13 februari 1929, bezwaren geuit.

De Districtsopzichter Rijksgebouwen gaf aan dat de voorgenomen pompstelling recht voor de ingang van het postkantoor extra brandgevaar zou opleveren voor het postkantoor en dat de daar gesitueerde pomp "*hinder en ongerief*" voor de bezoekers van het postkantoor zou opleveren als gevolg van "*het plaatsen van automobielen bij de aftapinrichting*".

De naar voren gebrachte bezwaren worden kenmerkend serieus genomen omdat de aanvrager bij brief van 28 maart 1929 een hernieuwde aanvraag deed. Maar ook de tweede aanvraag -schriftelijk verzocht men beleefd "*de vorige aanvraag als niet gedaan te willen beschouwen*" bracht commotie teweeg. Nu waren tank en pomp aan de zuidzijde van het Bagijnhof en op de kop van het Van Houweningepark gesitueerd.

De ingebrachte bezwaren, welke op zaterdag 13 april 1929 werden toegelicht tijdens de gehouden openbare zitting, zijn van de directeur van het postkantoor en van de heer K. Joh. Lak te Amsterdam. De baas van het postkantoor wees wederom op het extra brandgevaar voor het rijksgebouw en de heer Lak benadrukt dat tank en ontluchtungsleiding op particuliere grond zijn gesitueerd. Het eigendom van het bewuste stuk grond deelde hij met de heren H.H. en J. Joh. Fransen. Uiteindelijk besloot B&W op 19 april 1929 tot afgifte van de Hinderwetvergunning ten behoeve van de plaatsing van tank en pomp. De situering werd zodanig aangepast dat tank en pompzuil in en op gemeentegrond terechtkwamen.



Afb. 8: De benzinepomp van Gerrit Boon aan het Bagijnhof (ca. 1930-1935).

De installatie diende volgens de vergunning vóór 1 juni 1929 in werking te zijn. Dat lukte niet volgens een op 16 mei 1929 gedateerde brief van de N.V. American Petroleum Company aan het College van B&W.

Zij verzochten om die reden tot verlening van de Hinderwetvergunning en wel tot 1 juni 1930. Dat ging het college kennelijk te lang duren; de einddatum van de vergunning werd op 1 februari 1930 gezet. De afbeelding hiernaast toont de eerste benzinepomp van het Bagijnhof welke uitgbaat werd door Gerrit Boon, de garagehouder en autobusondernemer.

### De jaren dertig; uitbreiding en vernieuwing

Ook aan het begin van de jaren dertig zien we tal van ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit en vloeibare brandstoffenhandel. Het busvervoer maakt een schaalvergroting door waarbij de door de firma Klaver uit Hoorn en Kors uit Hoogkarspel geëxploiteerde buslijnen in 1930 door de N.V. Westfriese Auto Car Onderneming (WACO) werden overgenomen. De N.V. WACO werd op haar beurt in 1943 weer overgenomen door de Nederlandsche Auto Car Onderneming (NACO). Een busmaatschappij waar veel Medemblikkers mee zijn opgegroeid.

De bussen van de WACO kregen op de Nieuwstraat ter hoogte van hotel café restaurant "De Valk" hun begin- en eindpunt. In deze horecazaak was zelfs een "wachtkamer" voor de WACObusreizigers beschikbaar. Vanaf 30 november 1941 werd de WACO-wachtkamer echter verplaatst naar hotel café restaurant "Radboud". Hier kon iedere reiziger zonder verplichte consumptie gebruikmaken van de wachtkamer; "*Niemand blijve dus bij slecht weer buiten op de Autobussen wachten.*", aldus de advertentietekst uit De Medemblicker Courant van eind november 1941.

Na 1930 kwamen er nog enkele nieuwe benzinepompen bij, terwijl sommige van de reeds bestaande pompen een opknappbeurt krijgen. De eerste renovatie betreft de pomp van Ru Boekel. Het gemeentebestuur gaf op 22 augustus 1930 een Hinderwetvergunning af aan de N.V. Bataafsche Import Mij (later Shell) te Den Haag voor vervanging van de pomp uit de jaren twintig. Ook de bestaande ondergrondse benzinetank van 2.000 liter werd vervangen.

Hiervoor in de plaats kwam een tank van 6.000 liter en een op handkracht bediende benzinepomp. Het elektriciteitsnet was in die periode namelijk nog niet aangelegd; vandaar de handbediende pompen. De installatie diende, aldus de vergunning, vóór 1 januari 1931 voltooid én in werking te zijn.

Ook verderop op de Nieuwstraat wenst men een oude pomp in te wisselen voor een nieuwe.

De Standard American Petroleum Company (later "Esso") deed op 11 mei 1938 een vergunningaanvraag voor de uitbreiding/vernieuwing van een benzinepomp. De nieuwe pomp komt exact op de plaats van de oude (zie Afb.9). Bijzonder is dat het hier om de eerste elektrisch aangedreven benzinepomp van Medemblick gaat waarvoor B&W op 7 juni 1938 de Hinderwetvergunning afgaven. Naar verwachting is de pomp in het najaar van 1938 in bedrijf gekomen.

Volgens de aanvraag zou het om uitbreiding van een bestaande tank (inhoud 6000 liter) gaan. Uit de geraadpleegde archiefstukken is niet gebleken dat hier reeds eerder een pompinstallatie stond. Wel kan er al een tank hebben gelegen plus een eenvoudige handpomp. De aanvraag spreekt ook van vervanging van "de bestaande enkelvoudige handpomp door een elektrische". Feit is wel dat B&W voor de plaatsing van de grotere tank en elektrische pomp op 17 augustus 1938 de Hinderwetvergunning afgaven.



Afb.9: De vernieuwde Esso-pomp in het voorjaar van 1939.

Bovenstaande foto toont Maartje Bood, de kleine Nelly, Willem de Vries en Lippe Kwaad. Het TT-affiche achter het glas van de garagedeur heeft bijgedragen aan een vrij betrouwbare datering. Bij uitvergroting van de foto kan op basis van het feit dat 1 juli een zaterdag was, vastgesteld worden dat we een aankondiging zien voor de motorraces in Assen van 1939. Deurwaarder Teunis woont, getuige het natuurstenen naamplaatje, dan reeds lang en breed op de Nieuwstraat.

In de loop van de jaren dertig kreeg Plan West langzaam maar zeker vorm. Ook de garage op de hoek Burgemeester Schoutsenstraat-Meerlaan werd toen gebouwd. Op 20 juli 1938 verzoekt de N.V. American Petroleum Company het gemeentebestuur van Medemblick om medewerking voor de plaatsing van een ondergrondse benzinebevoorjaarsplaats plus aftapinrichting voor deze locatie.

### De periode 1940-1950; stagnatie in de benzinehandel

Al vrij snel na het begin van de Duitse bezetting kreeg Nederland te maken met ernstige benzineschaarste. Uiteindelijk kwam de verkoop aan burgers zelfs geheel stil te liggen. Medemblick zal daar geen uitzondering op hebben gevormd. Daarnaast komen er ook geen nieuwe personenauto's op de markt omdat veel autoproducenten vrij snel na het begin van de Tweede Wereldoorlog overschakelden op de productie van oorlogsmaterieel. Feitelijk was er door deze omstandigheden tijdens de oorlogsjaren geen droog brood meer te verdienen in de benzinehandel en met de reparaties van auto's. Veel auto's waren trouwens gevorderd door de Duitse bezetter. Na de oorlog kwam de groei van het autoverkeer weer op gang en als gevolg daarvan zien we weer activiteiten rondom benzinepompinstallaties.





Afb.10: De Esso-pomp van Theo Meester (ca. 1965).

Als eerste werd door de N.V. American Petroleum Company een aanvraag (brief gedateerd op 25 juli 1946) ingediend voor vernieuwing van de Esso-benzinepomp aan de Meerlaan. Voor het eerst zien we dat een pompinstallatie werd toegerust voor de verkoop van gasolie. Dat zal ongetwijfeld te maken hebben gehad met de agrarische oriëntatie van deze garage en benzinepomp.

Per slot van rekening was dit verkooppunt gunstig gelegen ten opzichte van het markt- en veilingwezen, dat steeds meer gemotoriseerd verkeer genereerde via vrachtauto's, motorschuiten en tractoren. Bijzonder is wel dat de benzinepomp elektrisch werd aangedreven, terwijl de gasoliepomp het met handkracht moest stellen. Of dit onderscheid was ingegeven door omzetprognoses is de vraag. De aanvraag werd uiteindelijk op 26 augustus 1946 door B&W toegewezen.

Ook in het centrum van Medemblik gaat de N.V. American Petroleum Company eind 1946 aan de slag. Ten behoeve van garagehouder P. Kieft (de opvolger van Gerrit Boon) werd door voornoemde firma een aanvraag (brief van 12 november 1946) ingediend voor een pomprenovatie. De ondergrondse tank wilde men vervangen door een exemplaar met een grotere inhoud en de handbediende pompinstallatie inwisselen voor een elektrisch aangedreven exemplaar. Vlak voor de Kerst gaven B&W op 24 december 1946 de Hinderwetvergunning af.

De tweede elektrisch aangedreven benzinepomp op de Nieuwstraat/Kaasmarkt kwam in mei 1948 in beeld als Shell Nederland N.V. ten behoeve van de bestaande handbediende benzinepomp van Ru Boekel een aanvraag deed.

De aanvraag is gedateerd op 4 mei 1948 en had uitsluitend betrekking op vervanging van de pompzuil door een elektrisch aangedreven exemplaar. Het groene licht voor de gewenste vervanging werd door B&W op 1 juni 1949 gegeven door middel van de gevraagde Hinderwetvergunning.

### De jaren vijftig en zestig: een tweede bloeiperiode

Konden de jaren twintig aangemerkt worden als een dynamische periode voor de automobiliteit en de daaraan gelieerde benzinehandel, ook voor de jaren vijftig is zo'n decor van toepassing. Nederland verkeerde in opbouw, er heerste optimisme, de economie groeide en de werkloosheid was laag. Een en ander vertaalde zich in de groei van het autobezit; reden er in 1950 139.000 auto's rond, in 1960 was dat aantal al gestegen tot 552.000. Gedurende de jaren zestig was de groei zonder meer spectaculair te noemen: in 1970 was het autobezit al toegenomen tot 2.405.000 exemplaren! Het mag geen verbazing heten dat de enorme groei van het autobezit ook zijn weerslag had op de benzinehandel.

Gesterkt door de optimistische tijdgeest zien we aan het begin van de jaren vijftig een verdere uitbreiding van de benzinehandel in Medemblik.

Op 3 april 1950 dienden de broers Arie en Piet Loos bij de gemeente een aanvraag in voor de plaatsing van een handbediende benzinepompinstallatie voor het bedrijf aan de Hoogsteeg.

In de aanvraagbescheiden zijn geen gegevens aangetroffen over de plaatsing van een ondergrondse benzinetank. B&W verstrekten op 27 mei 1950 de gevraagde Hinderwetvergunning onder de bepaling dat de installatie uiterlijk op 27 juli 1950 in werking diende te zijn.



Afb.11: Het bedrijfscomplex van de gebr. Loos met in de cirkel de pompzuil aan de Hoogsteeg (ca. 1960).

De marktkansen voor de benzineverkoop werden vooral voor de Nieuwstraat erg hoog ingeschat getuige de aanvraag voor een vierde benzinepomp.

Deze, op 22 april 1950 ingediende, aanvraag werd gedaan door de Handelsmaatschappij N.V. Shamrock uit IJmuiden en had betrekking op een stuk gemeentegrond pal voor Nieuwstraat nr. 17. We kennen dit adres beter als de woning van de fam. Baas. De aanvraag had betrekking op een eenvoudige benzinepompinstallatie inclusief een ondergrondse tank van 6.000 liter. In hun vergadering van 16 juni 1950 besloten B&W tot afgifte van de vergunning waarbij tevens werd besloten dat de installatie vóór 15 november 1950 in bedrijf diende te zijn.

Dat de benzinepomp ook daadwerkelijk voor het verlopen van de vergunning was geplaatst kan aan de hand van foto's vrij exact bepaald worden. Wat is namelijk geval; de Nieuwstraat werd in 1950 vrij ingrijpend gereconstrueerd. De uitvoering van de werkzaamheden dreigden op zeker moment zelf de doorgang van de harddraverij te verstoren omdat het even leek dat de baan op de Nieuwstraat niet tijdig beschikbaar zou zijn. De door de gemeente bepaalde opleverdatum was op 1 september 1950 gezet, maar door de overvloedige regen liepen de werkzaamheden uit en werden de werkzaamheden pas op 16 september afgerond. Net op tijd voor de harddraverij van maandag 17 september 1950. De werkzaamheden op de Nieuwstraat zijn, zie afbeelding 12, nog in volle gang, maar de benzinepomp ter hoogte van de woning van de familie Baas was toen al geïnstalleerd.



Afb.12: De gloednieuw geïnstalleerde benzinepomp ter hoogte Nieuwstraat nr. 17 (aug. 1950).

Ook elders op de Nieuwstraat gaat men in de jaren vijftig aan de slag om de benzinehandel aan te passen aan de veranderende omstandigheden. De Caltex-benzinepomp voor het pand van J. Pot is dan al verdwenen.

Hetzelfde geldt voor de pomp van Gerrit Boon op de hoek Kaasmarkt – Westerhaven, die in een andere uitvoering naar het Bagijnhof verhuisde.

De pal aan de gevellijn gesitueerde benzinepomp van de fa. Bood blijkt na de herinrichting van de Nieuwstraat, waarbij een duidelijke scheiding werd aangebracht tussen het voetgangersgebied, parkeerstrook en rijweg, onhandig gelegen.

Op 23 augustus 1950 gaven B&W aan de Standaard Amerikaanse Compagnie N.V (Esso) een Hinderwetvergunning af waardoor de benzinepomp van de gevel naar de parkeerstrook verplaatst kon worden.

Kon voornoemde aanpassing nog in verband gebracht worden met de gewijzigde ruimtelijke inrichting van de Nieuwstraat, in 1955 volgt een aanpassing als gevolg van gewijzigde marktomstandigheden; de groei van het dieselgebruik. N.V. Esso Nederland kreeg op 18 juni 1955 een Hinderwetvergunning waarmee een tweede pompzuil bij de pomp van Bood kon worden geïnstalleerd ten behoeve van de verkoop van gasolie, waarvoor ook een tweede tank (6.000 liter) in gemeentegrond werd ingegraven. Blijkens de vergunning werd er ook een lichtmast op het pompeiland geplaatst. De onderstaande afbeelding toont een en ander.



Afb.13: De Esso-pomp van de fa. Bood waar vanaf 1959 alleen benzine (Super en Normaal) getankt kon worden (1961-1962).

De verkoop van gasolie/diesel op deze plek bleek geen lang leven beschoren. Amper vier jaar later diende N.V. Esso Nederland wederom een Hinderwetvergunning in bij de gemeente Medemblik. Blijkens de, op 27 januari 1959 gedateerde aanvraag, was het de bedoeling dat de dieselpomp plaats ging maken voor een benzinepomp waarmee 'Esso Extra benzine' getankt kon worden. Een soort benzine (hoog octaangetal) dat later kortweg als 'Super' zou worden aangeduid. Op 11 maart verstrekke de gemeente de gevraagde vergunning inclusief de voorwaarde dat de installatie uiterlijk 1 augustus 1959 in bedrijf diende te zijn.

Begin jaren vijftig scheen de benzinemarkt in Medemblik nog steeds niet verzadigd te zijn.

In 1953 dient een nieuwe aanbieder zich aan. De N.V. Furfina Nederland ziet voldoende afzetmogelijkheden voor plaatsing van een benzinepomp. Zij diende daarom op 29 juli 1953 een Hinderwetaanvraag in voor de oprichting van een pomp aan het Achterom nr. 1. Wat nu Saliebarak heet werd in de aanvraagbescheiden ook wel aangeduid als "Vier Paaltjessteeg".

Reeds in 1931 was voor dit adres een Hinderwetvergunning afgegeven voor een inpandige bovengrondse aftapinstallatie, zo bleek uit de toelichting op de aanvraag. De te plaatsen benzinepomp diende te worden aangesloten op de bestaande ingegraven tank van 4.000 liter. Het College van B&W wenste mee te werken aan dit initiatief en verstrekke op 28 september 1953 de gevraagde Hinderwetvergunning. De installatie diende uiterlijk 17 december 1953 in werking te zijn. Het commerciële succes van deze pomp (zie Afb.14) zal niet groot zijn geweest vanwege ongunstige ligging en het ontbreken van ondersteunende activiteiten (garage).



Afb.14: De Furfina-pomp van de fa. Kool aan het Achterom (1960-1970).

Ook de benzinepomp van Boekel kreeg in het midden van de jaren een flinke opknappbeurt. Shell Nederland N.V. vroeg hiervoor op 14 juli 1955 een Hinderwetvergunning aan.

Ook hier werd een tweede tank en pompzuil geplaatst ten behoeve van de verkoop van superbenzine. B&W namen op 5 augustus 1955 een positief besluit en bepaalden tevens dat de installatie uiterlijk 5 oktober van dat jaar in bedrijf diende te zijn. Op Afb.15 is te zien hoe één en ander en toen uitzag. Later is de pomp van Boekel nog een paar keer in een nieuw jasje gestoken, waarbij later ook diesel werd aangeboden (zie Afb.16), maar uiteindelijk viel ook voor deze pomp het doek.



Afb.15: De Shell-pomp van Boekel (1955-1960.)



Afb.16: De Shell-pomp van Boekel in een moderne uitvoering (jaren '80).

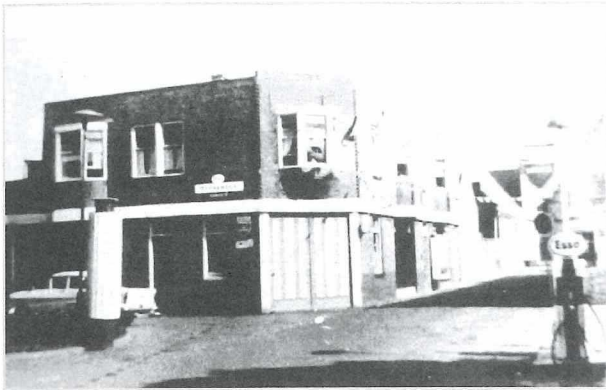
De verdringing van normale benzine door super vond ook bij de Esso-pomp in het Bagijnhof plaats. Deze nieuwe soort benzine kwam tegemoet aan de verhoogde compressieverhoudingen in automotoren en moest het 'kloppen' of 'pingelen' tegengaan.

Esso Nederland N.V. diende, namens de fa. Kieft, op 21 december 1959 bij de gemeente een aanvraag in voor het uitvoeren van een pompaanpassing. Het doel was om een tank van 6.000 liter te plaatsen en de bestaande pomp te vervangen door een elektrische ten behoeve van de verkoop van Esso Extra benzine. Het gemeentebestuur besloot op 9 maart 1960 om de Hinderwetvergunning af te geven. De aangepaste pomp zal zeer waarschijnlijk in de loop van 1960 in bedrijf gekomen zijn. Ietwat verscholen achter de lantaarnpaal (zie Afb.17) kan de zuil van de Esso-pomp worden onderscheiden.



Afb.17: De Esso-pomp in het Bagijnhof (1960-1965)

Nog weer later (vergunning d.d. 7 november 1963) vond er wederom een aanpassing plaats waarbij de pomp in een nog moderner jasje werd gestoken: de hoge pompzuil is vervangen door een lagere en de klassieke lantaarnpaal heeft plaatsgemaakt voor een modern maar vormeloos exemplaar. De garage op onderstaande foto is dan inmiddels overgegaan in handen van de fa. Botman.



Afb.18: De garage van de fa. Botman en de bijbehorende Esso-pomp (1965-1970).

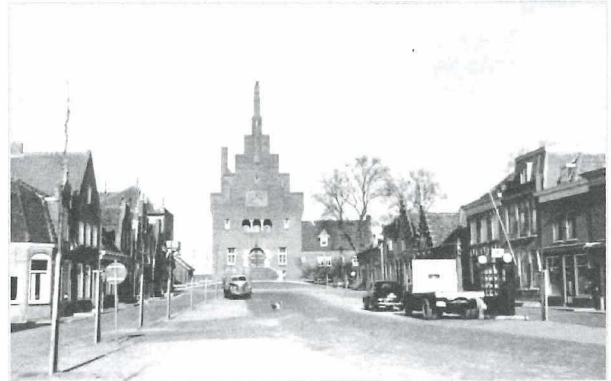
Aan het begin van de jaren zestig traden nog steeds nieuwe aanbieders van benzine tot de markt toe. Hoewel bruikbare foto's niet achterhaald konden worden mag de BP-pomp op de Oude Haven ter hoogte van de "herstelinrichting voor voertuigen" van G. Bosscher niet onvermeld blijven. Ruimte voor een benzinepomp ontstond hier pas na reconstructie van de Oude Haven in de periode 1959-1960.

De weg werd richting dijk opgeschoven en ter hoogte van de Heerensteeg en het huis van Reinhilde Makkes werd een strook grond ingericht voor een benzinepomp. De pomp van het merk BP (British Petroleum) was voorzien van een apart gebouwtje waar de betaalhandelingen verricht konden worden. Ook vond hier verkoop plaats van motorolie en andere autogerelateerde artikelen. In de archieven van Medemblik zijn over deze pomp geen documenten teruggevonden!

Ruim tien jaar nadat de eerste pompzuil ter hoogte van de woning van de fam. Baas was neergezet, werd door Oliehandel Gejo N.V. uit Amsterdam vergunning aangevraagd voor een aanpassing/modernisering. De aanvraag dateert van 3 augustus 1961 en had betrekking op de plaatsing van twee pompzuilen, één voor normale en één voor superbenzine. Met de vernieuwde pomp zou benzine van het merk AVIA aan de man worden gebracht.

Ten behoeve van de verkoop van superbenzine diende een extra tank (3.000 liter) te worden ingegraven. De door het College van B&W afgegeven Hinderwetvergunning werd bij besluit van 30 oktober 1961 afgegeven.

Afbeelding 19 toont het AVIA-brandstofverkoop-punt met P. Baas als uitbater in het jaar 1953. De pomp werd in 1962 uitgebreid met een zogeheten "Twee-takt automaat" met zelfbediening. Hier konden de mengverhouding van olie en benzine zelf instellen waarna na inworp van een muntstuk de mengsmering werd afgeleverd.



Afb.19: De AVIA-pomp van P. Baas (begin 1961).

Eind jaren zestig werd de pomp nog een keer (zonder vergunning) onder handen genomen. De pompzuilen werden daarbij vervangen door moderne exemplaren, de kleine tweetakt automaat werd ingeruild voor een mobiele tweetakt pomp en de bedieningsruimte tussen de beide pompen verdween. Overigens kwam deze pomp de eigen uitbater niet echt van pas. P. Baas was namelijk busondernemer, maar zijn bus reed op diesel en dat verkocht hij niet! De bus kon overigens vaak op de Nieuwstraat gesignaleerd worden. Parkeren was toen nog niet zo'n probleem!

Op afbeelding 20 zien we de bus van P. Baas. Deze bus werd in 1968 door hem overgenomen van busonderneming Oostenrijk uit Diemen.



Afb.20: De Daf type B1500 DL580 van P. Baas (1968).

### Een tweede benzinepomp in Plan West

In de inleiding is het al even aangestipt; de handel in vaste brandstoffen kreeg het in de jaren zestig steeds moeilijker.

Reden voor Bonifacius Krijnsen om het roer om te gooien en het bedrijf te verbreden met een benzinepompinstallatie ten behoeve van merkloze "witte" benzine. Zijn aanvraag werd door het dagelijks bestuur van Medemblik op 14 april 1966 gehonoreerd en maakte de weg vrij voor de oprichting van een viertal elektrische pompen voor: super en normale benzine, huisbrandolie en petroleum. De vier benodigde tanks van respectievelijk 12.000, 8.000, 10.000 en 10.000 liter werden op eigen grond ingegraven.



Afb.21: De Witte-pomp van de fam. Krijnsen aan de Kanaalstraat (ca. 1970).

### Slotbeschouwing

De nieuwe benzinepomp van Krijnsen aan de Kanaalstraat markeert een omslag in de benzinehandel in het oude stadsdeel en Plan West. Het was de laatste uitbreiding in een lange reeks die vijftig jaar eerder begon. Maar ook voor Krijnsen viel uiteindelijk het doek. De handel is dan al verplaatst naar de rand(weg) van Medemblik en veel van de wat oudere benzinepompen zijn dan al verdwenen.

Uit het vorenstaande overzicht kan wel opgemaakt worden dat wanneer benzineverkoop was gekoppeld aan een daarmee verbandhoudende activiteit (autoverkoop en -reparatie) de handel een vrij duurzame karakter kreeg. Voorbeelden hiervan zijn: Boekel, Bood, Kieft/Botman en Heddes/Mees-ter.

Voor de "losse" pompen geldt de facto het omgekeerde. De commerciële levensduur van deze verkooppunten was gemiddeld geen lang leven beschoren. Tot deze groep behoorden: Pot, Baas, Boon, Loos, Krijnsen, Herenius en Kool. Ook speelde bij sommige van deze pompen de wat ongunstige ligging een rol.

Uiteindelijk is de handel in z'n geheel verdwenen. De echte volhouders in het centrum van Medemblik waren: Boekel, Bood, Herenius en Botman. Maar ook voor deze pomphouders was het uiteindelijk gedaan met de handel.

Soms door verplaatsing maar in de meeste gevallen door bedrijfsbeëindiging. Met de laatste sluiting kwam definitief een einde aan een opvallende business. De fysieke uitingen van deze handel waren, gedurende zo'n 70 jaar met daarin omvangrijke maatschappelijke ontwikkelingen en veranderingen, juist zo'n onlosmakelijk onderdeel geworden van het straatbeeld in een groot deel van Medemblik.

### Ad Kamma Hoogkarspel, juli 2009

#### Geraadpleegde bronnen

Westfries Archief Hoorn:  
Archief Gemeentebestuur Medemblik 1813-1932;  
Toegangsnummer 0716.  
Archief Gemeentebestuur Medemblik 1933-1980;  
Toegangsnummer 1440.  
Noord-Hollands Archief Haarlem:  
Archief Provinciaal Bestuur van Noord-Holland  
1851-1943, Toegangsnummer 18.

Herkomst afbeeldingen:  
Collectie gemeente Medemblik: 2, 5, 6, 8, 11, 14,  
15, 16, 17, 18.  
Beeldbank Westfries Archief: 3, 12.  
Beeldbank Noord-Hollands Archief: 7, 19.  
Collectie particulieren: 1, 4, 9, 10, 13, 20, 21.

Een uitgebreid notenapparaat kan worden geraadpleegd in de bibliotheek van de Oudheidkundige Vereniging "Medenblik".