

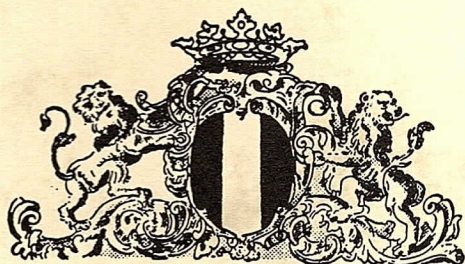
no. 17

Jaaruitgave 2009

Oudheidkundige
Vereniging

„Medenblick“

opgericht 1962



In Memoriam



WIJ GEDENKEN

in dankbaarheid

MARTIN KOOMEN

=====

die ons ontviel op 24 februari 2009 in de leeftijd van 81 jaar.

Bewogen hebben we afscheid van hem genomen. Martin maakte heel lang, tot aan zijn voleinding, deel uit van ons bestuur. Hij was altijd duidelijk aanwezig bij de bestuursvergaderingen en zijn inbreng was groot.

Naast zijn taak als bibliothecaris van de Oudheidkundige Vereniging stond hij te allen tijde paraat om het bestuur elders te vertegenwoordigen. Het woord "nee" kwam niet voor in zijn vocabulaire.

Martin bezat bijzonder veel kennis over Medemblik en bij vragen over zijn stad bood hij steeds een willig oor. Zijn bijdrage als ledenwerver was legendarisch en met zijn blije geest en gulle lach was hij een goed inspirator.

Hij was gezegend met bijzonder veel energie. Zelfs toen Martin de leeftijd der sterken bereikte, behoorde hij nog steeds tot het straatbeeld van Medemblik en kon de gemeenschap op zijn bijdrage rekenen.

Wij brengen hem dank voor alles en dat alles was veel.

Hij ruste in vrede.

De Voorzitter

Inhoud

Pagina

In Memoriam Martin Koomen door M. Weel	1
Inhoud	2
Voorwoord door P. Swart	3
De Zuidermeelmolen van Medemblick door P. Swart	4 - 10
De verdwenen benzinehandel in het centrum van Medemblick door A. Kamma	11 - 23
Het orgel van de Bonifaciuskerk te Medemblick door A. de Greeuw	24 - 33
Jaarverslag 2007-2008	34 - 35
Colofon	36

Voorwoord

Voor de redactie van de jaaruitgave van de Oudheidkundige Vereniging "Medenblik" is 2009 een bijzonder jaar. Niet eerder verschenen twee uitgaven binnen één jaar. Eerder dit jaar ontving u de jaaruitgave 2007-2008, nu schotelen we u de jaaruitgave 2009 voor.

In deze uitgave vindt u het eerste wapenfeit van ons nieuwe redactielid Arnold de Greeuw. Hij heeft een verhaal geschreven over het monumentale Pieter Backer orgel in de Bonifaciuskerk. Als organist van het orgel weet Arnold de Greeuw veel over de geschiedenis en de werking van het instrument.

De tweede bijdrage is van Ad Kamma en gaat over de verdwenen benzinepompen in het centrum van Medemblik. Met de opkomst van het wegvervoer in de twintiger jaren van de vorige eeuw schoten deze als paddenstoelen uit de grond. De afbeeldingen in de bijdrage laten zien dat de pompinstallaties een karakteristiek element in het straatbeeld vormden. Ongetwijfeld zijn er lezers onder u die zich dit "als de dag van gisteren" herinneren.

In de vorige jaaruitgave beloofde Ad Kamma een vervolg te schrijven over Bengaert Say, in de vijftiende eeuw kastelein en dijkgraaf in Medemblik. Dit verhaal heeft u nog te goed en krijgt een plek in de uitgave van 2010.

Peter Swart laat u in zijn verhaal kennis maken met de Zuidermeelmolen van Medemblik. Hoewel deze molen al in het midden van de achttiende eeuw werd gesloopt zijn in de archieven veel wettenswaardigheden over deze tweede meelmolen van de stad terug te vinden.

Net als in de vorige jaaruitgave heeft het bestuur van de vereniging het laatste woord. In haar jaarverslag over 2007-2008 vindt u een keur aan mededelingen.

Voor de volgende uitgave hoopt de redactie een aantal "gastschrijvers" te mogen begroeten. Heeft u een oude foto met een mooi verhaal? Weet u iets bijzonders over uw straat of huis te melden? Is er een familiegeschiedenis die u wilt delen? De redactie ziet uw bijdrage aan de jaaruitgave van de Oudheidkundige Vereniging "Medenblik" met veel belangstelling tegemoet. Uiteraard moet uw verhaal een relatie met de stad Medemblik hebben.

Voor nu wensen wij u veel leesplezier!

**Namens de redactie,
Peter Swart**

De Zuidermeelmolen van Medemblik

Inleiding

Eeuwenlang hebben windmolens het aanzicht op de stad Medemblik bepaald. Langs de Oosterdijk zag men een concentratie van watermolens voor de beheersing van het binnenwaterpeil en aan de zuidkant van Medemblik stonden meerdere houtzaagmolens. Deze waren nauw verbonden met de houthandel, ooit een belangrijke pijler van de Medemblicker economie. In tegenstelling tot de watermolens is voor de geschiedenis van de houtzaagmolens tot op heden weinig belangstelling getoond. Ongetwijfeld heeft dit te maken met de vroege teloorgang. Waren er in 1700 nog vijf houtzaagmolens in Medemblik, aan het begin van de negentiende eeuw was dit aantal tot twee gereduceerd.

Verder was in Medemblik een enkele industriemolen voor ander gebruik te vinden waaronder een oliemolen. De olie, die door de molen uit zaden werd geperst, diende als brandstof voor verlichting en was een grondstof voor zeepziederij en verfberijding. In 1708 stond een oliemolen bij de Keerderpoort, vlak buiten de stad.

Tenslotte vormden de meelmolens een niet te missen onderdeel van het stadsaanzicht. Van oudsher kon de burgerij van twee meelmolens gebruikmaken: de Westermeelmolen en de Zuidermeelmolen. Dit verhaal is een kennismaking met de Zuidermeelmolen die, zoals de naam al aangeeft, in het zuiden van de stad stond opgesteld.

Meelmolens

Meelmolens waren een onmisbare schakel in de voedselvoorziening. In de molens werd het graan van de bakkers tegen een vergoeding tot meel verwerkt. Ook bierbrouwers lieten hun grondstoffen zoals gerst en boekweit in een meelmolen verwerken.

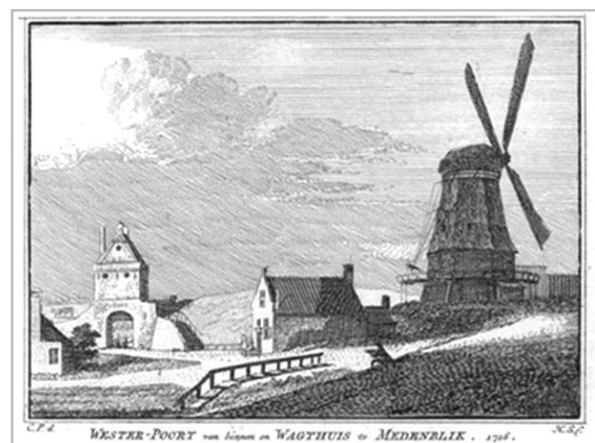
Het malen was strikt gereguleerd. Bakkers en brouwers mochten hun grondstoffen niet bij een molen buiten de stad aanbieden. De reden hiervoor was het financiële belang dat de stad erbij had. Elke stad in Holland had het recht om belasting op het malen van graan te heffen. Deze zogenoemde impost op het gemaal vormde een belangrijke bron van inkomsten. Ook bakkers uit omliggende dorpen waren verplicht hun graan in de stad te laten malen. Omdat veel dorpsbesturen een eigen meelmolen wensten leidde deze verplichting tot menig geschil tussen stad en dorp.

Een voorbeeld hiervan is een conflict tussen Hoorn en Groothuizen. In 1571 moest in het genoemde dorp, op last van het Hoornse stadsbestuur, een in aanbouw zijnde meelmolen worden gesloopt. De bouw van een molen in Blokker werd eveneens door Hoorn tegengehouden. En in 1628 werkte het stadsbestuur van Medemblik niet mee aan de oprichting van een meelmolen in Wervershoof. Uiteindelijk kregen veel West-Friese dorpen, inclusief Wervershoof, toch een eigen meelmolen maar diende wel de impost op het gemaal aan de stad te worden afgedragen.

Er bestond een verband tussen het aantal meelmolens en het aantal inwoners van een stad of dorp. Uit onderzoek naar meelmolens in Hoorn en Enkhuizen blijkt dat ongeveer 2.000 inwoners het exploiteren van één meelmolen rendabel maakten. Deze verhouding was gedurende de zeventiende en achttiende eeuw redelijk constant.

De meeste meelmolens in Holland waren eigendom van particulieren. Omdat met de bouw en exploitatie van een meelmolen veel kapitaal was gemoeid, kende een molen vaak meerdere eigenaren. Zij verkregen inkomsten in de vorm van maalloon. Dat wil zeggen dat de eigenaren voor iedere zak gemalen graan een aantal stuivers ontvingen. De hoogte van het maalloon werd door het stadsbestuur vastgesteld.

Het werk in en rond een meelmolen werd verricht door een molenaar en zijn knecht. Menig molenaar was tevens (mede)eigenaar van zijn molen. Een voorbeeld hiervan is Arijaen Jacobsz, die in 1660 'molenaar ende eigenaar van de halve westermeelmolen' in Medemblik was.



Afb. 1: De Westermeelmolen in 1726. Een gravure van Hendrik Spilman naar een tekening van Cornelis Pronk.

De meelmolens van Medemblick in de zestiende eeuw

Over de vroegste geschiedenis van de meelmolens in Medemblick is weinig bekend. Op de kaart van Jacob van Deventer uit omstreeks 1565 staan zowel de Westermolens als de Zuidermeelmolens afgebeeld.

Aangezien de eerste windmeelmolens in Holland rond het jaar 1300 werden geïntroduceerd, mag worden aangenomen dat de bevolking van Medemblick zeker in de vijftiende eeuw al een molen tot haar beschikking had.

Op de kaart van Paulus Uijtenwaal uit 1599 staan beide meelmolens als een zogenaamde standerdmolen afgebeeld. Dit type molen bestaat uit een houten vierkante romp waarin de maalinstallatie is ondergebracht. De romp met wieken is geplaatst op een staak of standaard waardoor deze in zijn geheel kan worden gedraaid.

In het midden van de zeventiende eeuw maakten deze constructies plaats voor moderne achtkante molens met een vaste romp. De meelmolen *Herder*, zoals die anno 2009 op de Westerdijk in Medemblick staat, is een voorbeeld van zo'n achtkant.

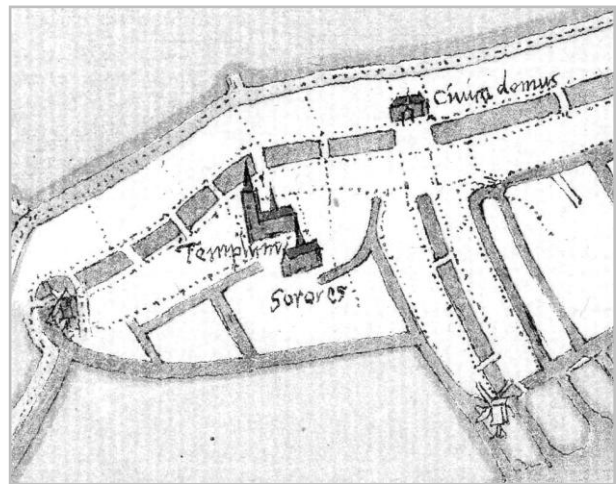
Medemblick kende in 1565 nog geen vestingwerken. De inwoners van de stad waren voor bescherming op het kasteel aangewezen. Door het ontbreken van een stadswal stonden de twee meelmolens onbeschermd aan de buitenzijde van de stad. De Westermolens was te vinden nabij de plaats waar nu de *Herder* staat. Van oudsher werd deze locatie als het Westeinde aangeduid. De Zuidermeelmolen stond opgesteld ter hoogte van de Kaasmarkt, toen het Zuideinde genoemd.

In 1573 startte men in Medemblick met de aanleg van fortificatiewerken waarvan de uitvoering vele jaren in beslag nam. Toen de werken rond 1591 gereed kwamen, werd niet alleen het kasteel ontmanteld (deze had zijn defensieve functie verloren) maar stemde het stadsbestuur van Medemblick ook in met de verplaatsing van de Zuidermeelmolen.

De molen kreeg een plek op één van de nieuwe bastions, op een steenworp afstand van de oude locatie. Wel kreeg de eigenaar van de molen enkele instructies mee waaruit blijkt dat de plaatsing van de meelmolen niet ten koste van de defensieve functie van het bastion mocht gaan. Behalve dat de borstwering niet mocht worden aangetast moest ten noorden van de molen voldoende ruimte overblijven voor doorgang van wagens en geschut.

Een contract tussen de Zuider- en Westermolens (1614)

Van onderlinge concurrentie tussen de twee meelmolens was geen sprake. Althans die conclusie kan worden getrokken uit een overeenkomst tussen de eigenaren van de Zuidermeelmolen en de Westermolens uit 1614.



Afb.2: Fragment van de kaart van Jacob van Deventer uit omstreeks 1565. De Zuidermeelmolen staat rechtsonder op de kaart afgebeeld.

In deze samenwerkingsovereenkomst staat dat alle inkomsten, grotendeels bestaande uit het maalloon, gelijkelijk tussen de molens worden verdeeld. Een prikkel om extra klanten te werven ten koste van de andere molen was er dus niet. Verder maakten de eigenaren een afspraak over wederzijdse bijstand indien door reparatiewerkzaamheden of *'ongherijff van windt'* een molen buiten gebruik was. Men zou dan gezamenlijk *'t cooren van d eene meullen op d ander'* brengen. In tegenstelling tot de opbrengsten werden de onderhoudskosten aan de molens niet gedeeld.

Het contract van 1614 was niet alleen bindend voor de toenmalige eigenaren. Ook toekomstige eigenaren werden geacht zich aan de afspraken van het contract te houden, ongeacht de eigendomsoverdracht door vererving dan wel door verkoop had plaatsgevonden. Mocht een eigenaar zijn aandeel in een molen willen verkopen dan hadden de andere eigenaren het recht van eerste koop. Ter naleving van de overeenkomst was een boeteclausule van kracht. Indien een eigenaar de overeenkomst niet zou respecteren riskeerde hij een boete van 400 gulden. De helft van dit bedrag werd aan de armen in de stad Medemblick gegund.

De Zuidermeelmolen opnieuw verplaatst (1634)

Bij de verplaatsing van de Zuidermeelmolen in 1591 bleef het niet. De verdere uitbreiding van Medemblick in zuidelijke richting, waarbij de Westervhaven en Pekelharinghaven werden aangelegd, had opnieuw gevolgen voor de Zuidermeelmolen. Op 30 augustus 1633 ging het stadsbestuur akkoord met het verplaatsen van de lijnbanen en de molen.

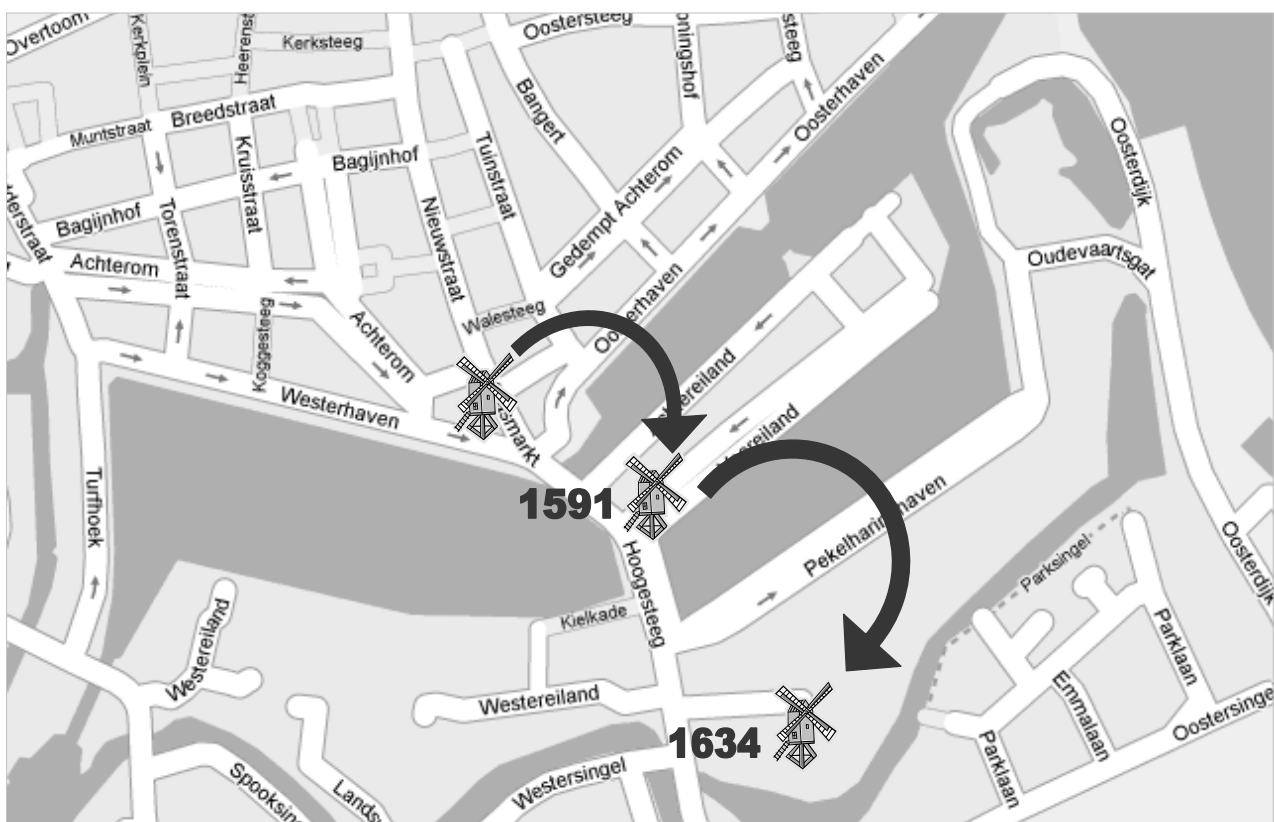
Over de nieuwe locatie van de Zuidermeelmolen was niet direct overeenstemming tussen het stadsbestuur en de molenaar.

De laatstgenoemde stelde voor om zijn molen te verplaatsen naar het bastion Kleijenburg, ten zuidoosten van de Westermeelmolen. Maar dit bastion was grotendeels door water omgeven waardoor op stadskosten een nieuwe brug zou moeten worden aangelegd. En daar voelde het stadsbestuur weinig voor.

Uiteindelijk verhuisde de molen naar het Zuiderbolwerk, het meest zuidelijke bastion van de nieuwe stadsuitbreiding. Thans is op deze plek het Emmapark te vinden. Net als in 1591 moet "het verplaatsen" van de molen letterlijk worden opgevat. De Zuidermeelmolen werd zorgvuldig gedemonteerd en op de nieuwe locatie weer met de oude onderdelen opgebouwd. In principe was alleen een nieuwe fundering nodig.

De nieuwe Zuidermeelmolen diende op dezelfde locatie als de oude molen te worden opgericht. Op financiële steun van het stadsbestuur hoefden de molenaars niet te rekenen. In de resoluties van burgemeesters en vroedschappen staat expliciet opgetekend dat de bouw van de nieuwe achtkante meelmolen op eigen kosten zal geschieden.

Dat voor de bouw van de nieuwe molen een forse som geld nodig was blijkt uit de leningen die Arent Teunisz Brouwer en Jan Teunisz Swart, de twee toenmalige molenaars van de Zuidermeelmolen, in de loop van 1657 aangingen. Een belangrijke geldschieter was hun vader Teunis Reijersz Swart, die zijn zonen 4.000 gulden verstrekke.



Afb. 3: De verplaatsingen van de Zuidermeelmolen als gevolg van de stadsuitbreidingen.

Van vierkant naar achtkant (1655-1657)

Ruim 20 jaar na de verplaatsing naar het Zuiderbolwerk bevond de molen zich in een bouwvallige toestand.

De molenaars meenden dat de molen hoognodig moest worden vernieuwd en vroegen hiervoor toestemming aan het Medemblicker stadsbestuur. Zij wensten, tot 'meerder gerief van de burgerije', de oude vierkante standerdmolen door een achtkante meelmolen te vervangen. Deze bood meer werk- en opslagruimte en had bovendien een grotere maalcapaciteit. Op 6 september 1655 werd met het verzoek ingestemd.

De nieuwe Zuidermeelmolen werd gebouwd door Dirk Bukooij, timmerman en molenmaker te Medemblik. Gewild of ongewild werd de molenmaker ook geldschieter. Voor geleverde materialen en arbeidsloon had Dirk Bukooij nog 672 gulden van de molenaars tegoed. In april 1657 werd van deze schuld een hypotheekakte opgesteld waarbij de door hem gebouwde molen als onderpand diende.

Een derde meelmolen in Medemblik?

In de zeventiende eeuw is in Medemblik meerdere malen gesproken over het plaatsen van een derde meelmolen. Maar de plannen en verzoeken hebben nooit een vervolg gekregen.

Vooral de molenaars van de Westermeelmolen en de Zuidermeelmolen boden veel weerstand tegen het oprichten van een derde meelmolen. Zij verwachtten dat de uitbreiding van de maalcapaciteit tot inkomstenvermindering zou leiden.

Medemblick telde in de zeventiende eeuw nooit meer dan 4.000 tot 4.500 inwoners, een omvang die voor het renderen van drie meelmolens te klein was.



Afb.4: Het Emmapark in de jaren dertig van de twintigste eeuw. Het terrein rechts op de afbeelding maakte deel uit van het Zuiderbolwerk. Vanaf 1634 stond hier de Zuidermeelmolen.

Een vroeg initiatief tot het oprichten van een derde meelmolen dateert van 1618. Er werd toen aan het stadsbestuur verzocht om een meelmolen op het bastion Kleijenburg te mogen zetten. De molen zou dan tussen de Zuider- en Westermeelmolen komen te staan. Dat Kleijenburg een gunstige plek voor een molen was bleek al eerder in dit verhaal.

Op 6 november 1623 kwam opnieuw een verzoek bij de burgemeesters en vroedschappen binnen. Inwoners uit Twisk maakten zich hard voor een derde meelmolen in Medemblick. Maar het stadsbestuur reageerde negatief en beschermde de eigenaren van de twee bestaande meelmolens.

Later namen de Medemblicker bakkers het initiatief. Zij deden in 1676 een poging om op eigen kosten een meelmolen op te richten. En weer verleende het stadsbestuur geen medewerking. Dat de bakkers graag een eigen meelmolen wilden oprichten hield verband met de onvrede over de prestaties van de gevestigde molenaars. Er was geen relatie met de omvang van de bevolking.

Het initiatief van de Medemblicker bakkers uit 1676 ijfde een behoorlijke tijd na. Vermeldenswaard is een verzoekschrift van Pieter Jansz Keijser, 8 jaar later.

Hoewel hij zelf niet in een molen wilde investeren maakte hij aan het stadsbestuur kenbaar wel als molenaar van een derde meelmolen aangesteld te willen worden.

De wens van Pieter Jansz Keijser, die een houtzaagmolen bestierde, vloeide voort uit een droevig voorval. Bij een ongeluk was zijn zoontje door de houtzaagmolen om het leven gekomen. Sindsdien kon Pieter Jansz Keijser zijn draai niet meer vinden en wilde hij zijn houtzaagmolen verlaten.

In 1691 brachten de bakkers het verzoek om de derde meelmolen nog een keer ter tafel. Maar de burgemeesters en vroedschappen van Medemblick hielden voet bij stuk en zochten naar een andere oplossing om het geschil tussen bakkers en meelmolenaars te beslechten.

Molenaars, bakkers en het stadsbestuur

Herhaaldelijk staken tussen bakkers en meelmolenaars geschillen de kop op. De bakkers werden door het stadsbestuur verplicht om hun graan bij één van de twee molens aan te bieden en waren dus voor het verkrijgen van meel geheel van de plaatselijke molenaars afhankelijk.

De voornaamste beschuldiging aan het adres van de molenaars betrof het *'quaats malen'*.



Afb.5: Molen op een grafsteen in de Bonifaciuskerk.

Volgens de bakkers werd niet alle meel uit de zemen gemalen waardoor zij van onzuiver meel brood moesten bakken. Dit druiste weer in tegen de kwaliteitseisen die door het stadsbestuur aan het brood werden gesteld. Geschillen over meelverlies tijdens het malen (het zogenaamde stuifmeel) lijken aan Medemblick goeddeels voorbij te zijn gegaan. Want toen de Medemblicker molenaars in 1697 voorstelden om op gewicht te malen, waarbij het gewichtsverlies maximaal anderhalve pond per zak mocht bedragen, meenden de bakkers dat niet de kwantiteit maar de kwaliteit het probleem was.

De bakkers van Medemblick waren goed georganiseerd. Net als in andere Hollandse steden hadden de wittebroodbakkers en de tarwe-roggebroodbakkers eigen regels en wetten. Deze dienden niet alleen de kwaliteit van het brood te waarborgen maar beschermden ook de beroepsgroep tegen concurrentie.

In conflicten met de meelmolenaars traden de twee groepen bakkers als gecombineerd bakkersgilde op. De stedelijke overheid waakte over een betrouwbare en betaalbare voedselvoorziening. Dit laatste werd bewerkstelligd door het reguleren van broodprijzen en maallonen. Hoewel het stadsbestuur rekening hield met de belangen van de molenaars, verleende het in principe geen directe financiële steun.

De meelmolenaars waren private partijen en moesten zichzelf in stand zien te houden.

Een uitzonderlijke situatie deed zich voor in 1660, toen het stadsbestuur van Medemblick een lening van 1.000 gulden aan een eigenaar van de Westermolen verstrekte. Deze molen was door *'harde stormwinden ter neder geslagen'* en een snelle heropbouw was gewenst. Overigens bracht de zware decemberstorm ook de Zuidermeelmolen schade toe. Cornelis Jansz Opperdoes meldt in zijn kroniek dat de roeden van de molen waren afgewaaid.

In de conflicten tussen bakkers en molenaars speelde het stadsbestuur een belangrijke rol. Dat het niet instemde met een eigen meelmolen voor de bakkers wil niet zeggen dat de klachten niet serieus werden genomen. Zo werden in 1687 door burgemeesters en vroedschappen een drietal keurmeesters benoemd om de *'questie over quaats malen en wedersijts verongelijkingen te keuren ende reghten'*.

Het driemanschap, bestaande uit een oud bakker, een makelaar en een voormalig lid van de rechterlijke macht, laat zich het best vergelijken met een geschillencommissie. Indien de keurmeesters een kwestie niet konden oplossen dienden ze de burgemeesters op de hoogte te brengen. Maar de keurmeesters konden niet voorkomen dat bij een aantal conflicten tussen meelmolenaars en bakkers toch het stadsbestuur moest ingrijpen.

Klachten over de Zuidermeelmolen

Een jaar na het instellen van de commissie was er een dispuut over slecht gemalen graan door de Zuidermeelmolen. Bakkers en molenaars bespraken het geschil in herberg de *Rode Leeuw* aan de Oude Haven. De beschuldigende vinger van de bakkers wees naar de molenaarsknecht die zijn werk niet goed zou doen. Door de slechte prestaties lieten de bakkers hun tarwe en rogge liever in de Westermolen verwerken.

In 1697 klaagden de bakkers opnieuw over de Zuidermeelmolen. Ditmaal was het molenaar Jan Gorter die volgens de bakkers zijn werk niet goed deed. Dat de bakkers een punt hadden valt op te maken uit de resolutieboeken van het Medemblicker stadsbestuur. Hierin staat vermeld dat Jan Gorter *'als noch tot het malen niet volkomentlijck geïnstrueert'* was. Blijkbaar was hij onervaren en beheerste hij onvoldoende het molenaarsvak.

Het stadsbestuur eiste dat de molenaar gedurende een half jaar een ervaren knecht zou inhuren. De knecht diende Jan Gorter '*naa sijn beste wetenschap ende kennisse het malen*' te leren. Indien de burgemeesters het nodig achtten zou de termijn van een half jaar worden verlengd.

Verder besloot men dat de molenaars om de zes weken hun maalstenen moesten slijpen. Het toezicht hierop werd bij de bestuurders van het bakkersgilde gelegd.

Een derde voorstel van de bakkers, om het functioneren van de meelmolens in Medemblick te verbeteren, werd door het stadsbestuur niet aangenomen. Dit voorstel behelsde de invoering van een premie voor de molenaar die maandelijks het meeste graan zou malen. Ongetwijfeld waren de molenaars tegen een dergelijke premie fel gekant. Het stond in ieder geval haaks op de afspraken die de gezamenlijke molenaars in 1614 hadden gemaakt.

Ook in de achttiende eeuw bleven de Medemblicker bakkers kritisch tegenover de meelmolenaars. Een klacht in 1709 betrof weer het functioneren van de molenaarsknechten die, naar zeggen van de bakkers, '*niet in staat zijn om goet meel te kunnen malen*'. Ditmaal waren de pijlen van de bakkers op beide meelmolens gericht. Het stadsbestuur besloot hierop dat voor elke molen een bekwame knecht moest worden aangesteld.

De inhuur van de knechten was geheel voor rekening van de molenaars maar mocht pas worden geëffectueerd na instemming van het bakkersgilde.

Door deze maatregel kregen de bakkers meer grip op de kwaliteit van het malen.

Het einde van de Zuidermeelmolen nabij (1757)

In het midden van de achttiende eeuw was Medemblick een stad in verval.

De achteruitgang vertaalde zich in leegstand, sloop en een afname van economische activiteiten. Twee van de drie bierbrouwerijen in Medemblick sloten de deuren, één van de twee gereformeerde kerken werd buiten gebruik gesteld en ook het molenbestand ontkwam niet aan een sanering: een houtzaagmolen en de Zuidermeelmolen werden gesloopt.

De sloop van de Zuidermeelmolen werd door moeder natuur ingeleid. Op 17 augustus 1757 werd de molen door blikseminslag getroffen en zwaar beschadigd. Alleen tegen hoge kosten kon de molen op het Zuiderbolwerk weer in operationele staat worden gebracht. Volgens Simon Spruijt, eigenaar en molenaar, kwam het herstel eigenlijk neer op nieuwbouw. Maar door de slechte economische tijd en het dalende aantal inwoners lag het bouwen van een nieuwe meelmolen in Medemblick niet voor de hand. Daarom vroeg molenaar Spruijt toestemming aan het stadsbestuur om de molen te mogen slopen. Volgens hem was de maalcapaciteit van de Westermeelmolen voldoende om de bakkers, brouwers en burgerij van Medemblick te bedienen.



Vitg. K. H. Idema, Medemblick.

Oude Haven (Westzijde.) MEDEMBLICK.

Gerard Carel

Afb.6: De Westermeelmolen in het begin van de twintigste eeuw.

Van de eigenaren van de Westerveermolen zou Simon Spruijt een uitkoopsom van 3.000 gulden plus een jaarlijkse lijfrente van 250 gulden ontvangen. Bij deze uitkoopregeling gingen de molenaars ervan uit dat binnen Medemblik geen tweede meelmolen meer zou worden gebouwd.

Bij een besluit over de sloop van de Zuidermeelmolen kon het stadsbestuur niet om het bakkersgilde heen. Aan het einde van de zeventiende eeuw hadden de Medemblicker bakkers nog ingezet op een eigen derde meelmolen, nu dreigden zij van één molen afhankelijk te worden.

Ongetwijfeld hadden de bakkers begrip voor de situatie van Simon Spruijt want ook de broodomzet stond onder druk door de bevolkingafname en de slechte economische tijd. Maar indien tot sloop zou worden overgegaan wensten zij wel enkele garanties.

Zo diende de Westerveermolen in goede staat te worden gebracht en gehouden. Mocht de Westerveermolen onverhoopt toch buiten werking raken dan moesten de molenaars het graan op eigen kosten naar een nabijgelegen molen brengen. Volgens de bakkers was de meelmolen in Wervershoof het meest gunstig gelegen, want deze molen was zowel in de zomer- als in de wintermaanden goed bereikbaar.

Het transport tussen Medemblik en Wervershoof kon over de weg of over het water plaatsvinden. Ooit had Medemblik zich tegen de bouw van een molen in Wervershoof als reserve molen voor de burgerij van Medemblik aanbevolen. De tijden waren veranderd!

Het stadsbestuur stemt in met sloop (1757)

Op 10 december 1757 werd het lot van de Zuidermeelmolen definitief bezegeld. Nadat een commissie, bestaande uit oud-burgemeester Schellinger en Van Galen, zich over het vraagstuk had gebogen stemde het stadsbestuur met het verzoek van Simon Spruijt in: de Zuidermeelmolen mocht worden gesloopt. De meeste voorwaarden van de bakkers werden in ongewijzigde vorm door het stadsbestuur overgenomen.

Om de continuïteit en kwaliteit van de Westerveermolen te borgen werd een jaarlijkse inspectie ingesteld. De inspectie moest door *'twee kundige lieden'* worden uitgevoerd. Daarnaast werden de molenaars van de Westerveermolen verplicht om te allen tijde een reserve roede aan te houden. Wanneer ondanks deze maatregelen de molen toch zou uitvallen dan dienden de molenaars het graan in een naburig dorp te laten malen. Deze verplichting kwam overeen met de wens van de bakkers. Eventuele schade bij transport van graan en meel was voor rekening van de molenaars van de Westerveermolen.

Verder kregen de bakkers het recht, indien er in de Westerveermolen slecht werd gemalen, om op kosten van de molenaars een molenaarsknecht aan te stellen. Het was een oude bekende maatregel die ook bij de geschillen tussen bakkers en molenaars in 1709 werd toegepast.

Hoewel de stem van de bakkers in deze zaak overheerste werden de belangen van de bierbrouwers niet vergeten. Want het stadsbestuur eiste van de molenaars van de Westerveermolen twee afzonderlijke moutstenen, waarop geen rogge of tarwe mocht worden gemalen.

Tot slot behield het stadsbestuur van Medemblik nadrukkelijk het recht om een tweede meelmolen toe te staan *'wanneer de stad in een beeter en florisanter staat souden mogen komen'*. Maar het economische tij keerde niet.

Het inwonertal van Medemblik in het midden van de zeventiende eeuw werd pas in de twintigste eeuw opnieuw bereikt. De meelmolens hadden toen hun functie als schakel in de voedselvoorziening al verloren. Ondanks pogingen om de Westerveermolen voor het nageslacht te behouden werd deze in 1947 gesloopt.

Met de ingebruikname van meelmolen de *Herder*, op de plek waar de Westerveermolen stond, begon in 1990 een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van de Medemblicker meelmolens.

Peter Swart
Hoorn, juni 2009

Geraadpleegde bronnen

Rob Beemster, *Van Balticum tot bakker. Een onderzoek naar de graan- en broodvoorziening in Hoorn en Enkhuizen in de zeventiende en achttiende eeuw*. Doctoraalscriptie Rijksuniversiteit Utrecht, zj.

J. Belonje en R. Kaptein, 'Een kroniek van Medemblik', *Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap* 64, Utrecht, 1943, 45-107.

Westfries Archief, Hoorn:
Oud Archief Medemblik 36, 51, 149, 181.
Oud Rechterlijk Archief Medemblik 5338.
Notarieel Archief Medemblik 3156, 3214.

Herkomst afbeeldingen:
Dirk Meijers, Medemblik: 5.
Peter Swart, Hoorn: 1-4, 6.

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

De verdwenen benzinehandel in het centrum van Medemblick

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^e 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 uitgbaat. 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 verruild 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 Medemblick. In de eerste plaats is teruggegrepen op het archief van de gemeente Medemblick en dan in het bijzonder de documenten behorende bij Hinderwetaangelegenheden. Het geraadpleegde archiefmateriaal was afkomstig uit twee gemeentelijke archieven: Gemeentebestuur Medemblick 1813–1932 en het archief Gemeentebestuur Medemblick 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 Hinderwetdossier tot 1933 bleek slechts summiere informatie te bevatten aangaande pompinstallaties. Sommige pompinstallaties komen zelfs in het geheel niet voor in de gemeentelijke Hinderwetdossiers. 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 Hinderwetdossier.

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 overheidsbemoediging 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 Medenblik 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 Westervaren werd tussen "Het Steg" en de Westervaren een zogenaamde 'overhaal' aangelegd.

En in het kader van de aanleg van de Wieringermeerpolder werd Medenblik 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^e eeuw dé levensader van Medenblik. 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 Medenblik 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 Medenblik 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 benzinereservoir 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' was, 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 Medemblick; op 10 januari 1925 krijgen de aanvragers al toestemming om tot daadwerkelijke aanleg van de eerste twee benzinepompen in Medemblick 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

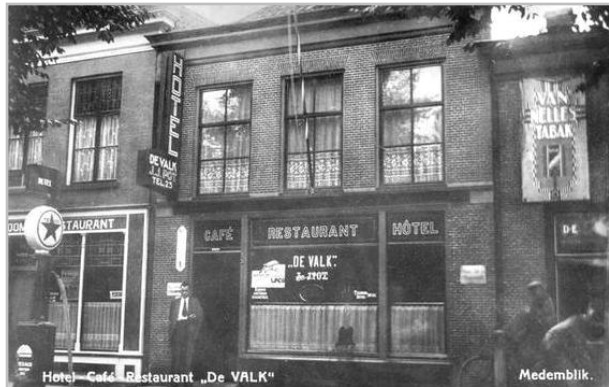
Het straatbeeld van de Nieuwstraat kreeg vanaf het eerste kwartaal van 1925 met de twee benzinepompen een wat ander aanzien. Hiernaast een tweetal foto's van de benzinepomp voor de uitspanning van J.J. Pot uit de tweede helft van de jaren twintig. De passagiersbus is van Leo Kors uit Hoogkarspel. Destijds één van de eerste particuliere busondernemers. Hij onderhield een busdienst tussen Medemblick, De Streek en Enkhuizen.

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

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).

Van de tweede pomp op de Nieuwstraat/Kaasmarkt zijn geen gedetailleerde opnames beschikbaar.



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

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 rijwielherstelrichting 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).



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

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.

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 "benzinebewaarkaapplaats 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-Medemblick 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 Medemblick "*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 Medemblicker busondernemer vergunning gaven om een autobusdienst tussen Medemblick en Alkmaar te onderhouden.

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



Afb.5: De bus waarmee Gerrit Boon de buslijn Medemblick-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 gelegen.

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 benzinebewaarkaas 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 Medemblick, 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 Medemblick.

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 ongekende 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 Koesteg. De Roode Koesteg of Rookoesteg 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 kennelijk 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 kennelijk serieus genomen omdat de aanvrager bij brief van 28 maart 1929 een hernieuwde aanvraag deed. Maar ook de tweede aanvraag -schriftelijk verzoekt 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 ontluichtingsleiding op particuliere grond zijn gesitueerd. Het eigendom van het bewuste stuk grond deelde hij met de heren H.H. en J. Joh. Fransen. Uiteindelijk besloten 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 hieronder 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 WACO-busreizigers 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 Medemblikker 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 Medemblik 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 Medemblik om medewerking voor de plaatsing van een ondergrondse benzinebewaarpplaats 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. Medemblik 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 omzetsprognoses 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 automobilititeit 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 in pandige 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 verstrekte 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 ten uitgang. 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' tegen gaan.

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. Iets wat verscholen achter de lantaarnpaal (zie Afb.17) kan de zuil van de Esso-pomp worden onderscheiden.

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

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.



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

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 superbenezine.

Met de vernieuwde pomp zou benzine van het merk AVIA aan de man worden gebracht.

Ten behoeve van de verkoop van superbenezine 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-brandstofverkooppunt met P. Baas als uitbater in het jaar 1953.

De pomp werd in 1962 uitgebreid met een zogeheten "Twee-takt automaat" met zelfbediening. Hier kon men 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!



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

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

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.

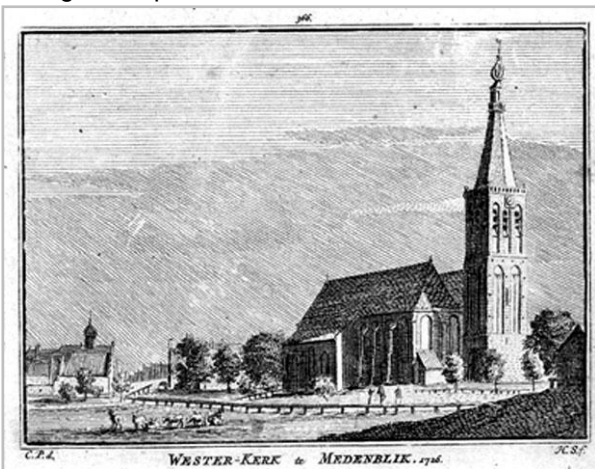
Een uitgebreid notenapparaat kan worden geraadpleegd in de bibliotheek van de Oudheidkundige Vereniging "Medenblik".



Het orgel van de Bonifaciuskerk te Medemblick

Inleiding

Medemblick heeft vele historische gebouwen. In één ervan is een even historisch muziekinstrument te vinden: het orgel van de Bonifaciuskerk, gebouwd door Pieter Backer. Het orgel is gebouwd in 1671 en wordt nog steeds wekelijks gebruikt voor de kerkdiensten. Ook worden er geregeld orgelconcerten op gegeven. Er zijn diverse plaat- en CD-opnamen mee gemaakt waarvan er één zelfs een Edison, een prestigieuze muziekprijs, won. Het orgel heeft een uniek karakter, waardoor vanuit de hele wereld verzoeken komen om het orgel te mogen bespelen.

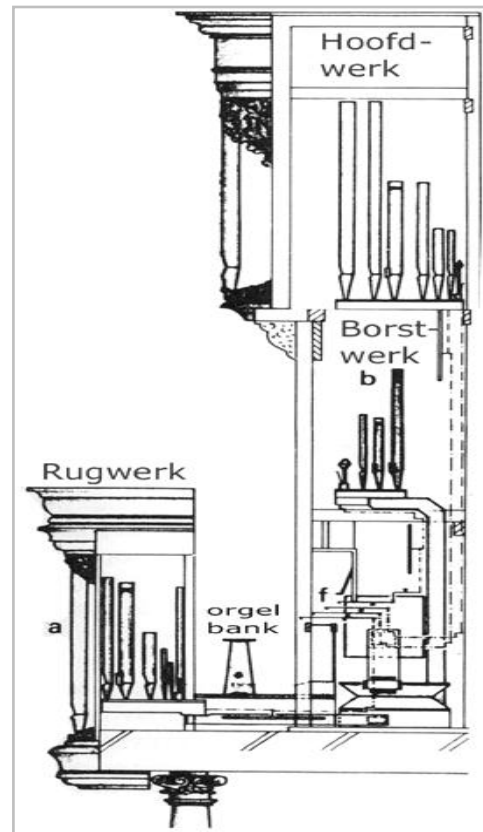


Afb.1: De Bonifaciuskerk, toen Westerkerk geheeten.

Uitleg over de opbouw van het orgel

Het orgel in de Bonifaciuskerk bestaat uit drie kleine "orgels", te weten het hoofdwerk, het borstwerk en het rugwerk. Zie Afb.2. Ze hebben die benaming vanwege de positie ten opzichte van de organist. De organist zit in Medemblick ook werkelijk met zijn rug naar het rugwerk toe. Er zijn ook drie klavieren, in modern taalgebruik "3 keyboards", om de verschillende "orgels" te bespelen.

Een orgel is een blaasinstrument, net als een fluit, een trompet en een cornet. Veel benamingen in het orgel verwijzen dan ook naar deze muziekinstrumenten. Door middel van zogenaamde registerknoppen worden binnen elk orgel de verschillende registers (=klankkleuren) gekozen. Deze registerknoppen bedienen schuiven met gaten erin en zorgen voor het wel of niet afsluiten van de lucht naar een bepaalde rij pijpen. De toonhoogte van het orgelregister wordt altijd aangeduid in voet (vt); bijvoorbeeld een holpijp 8 vt.



Afb.2: Doorsnede van het orgel.



Afb.3: De drie klavieren, het (voet-)pedaal, de registerknoppen en een stukje van het borstwerk.



Afb.4: De registerknoppen met de aanduidingen van sommige blaasinstrumenten

Deze aanduiding is een maat voor de lengte van de pijp van de laagste noot van een register.

De blaasbalgen (=luchtvoorziening) van het orgel bevinden zich in de toren van de Bonifaciuskerk. Om alle pijpen van het orgel van voldoende lucht te kunnen voorzien waren er tot ca 100 jaar geleden orgeltreders in dienst. Er waren twee man nodig die dit werk staande op de treden uitvoerden. Om tijdens het orgeltrappen niet te vallen zitten er twee leuninggen voor de balgen langs, waaraan de orgeltreders zich vast konden houden. Als ze niets te doen hadden doodden zij soms de tijd met het snijden van allerlei figuren en letters in de leuning. In de 20^e eeuw zijn de orgeltreders door een elektromotor vervangen.

De balgen zijn er nog wel en hebben een belangrijke functie als luchtbuffer. Hierdoor wordt voorkomen dat er teveel of te weinig druk op de pijpen komt, waardoor ze vals zouden klinken.

Pieter Backer

De bouwer van het orgel is Pieter Evertsz Backer. In 1654 was hij schoolmeester en voorzanger te Wormer. Uit geschriften blijkt dat hij nog jong was toen hij deze betrekking aannam, maar dat hij voordien óók al schoolmeester en voorzanger te Sint Maarten was! Van november 1657 tot november 1658 was Pieter Backer schoolmeester en voorzanger in Monnickendam. Later verhuisde hij naar Grootebroek.

Ook daar was hij schoolmeester, maar verrichtte hij er als organist ook werkzaamheden aan het orgel.



Afb.5: De balgenkamer.



Afb.6: De leuning van de orgeltreders met daarop hun inscripties.

In 1668 werd Pieter Backer aangesteld als organist te Medenblik:

'In de maent May is Mr. Pieter Backer, organist tot Grootebroek, alhier, in plaats van den overleden organist op een tractement van driehonderd gulden en vrij huijshuijcr ofte vijftich gulden in plaets'.

Hij moet toen vrijwel onmiddellijk een aanvang hebben gemaakt met het ombouwen en vergroten van het orgel.

Pieter Backer wordt ook nog genoemd bij het maken en herstellen van orgels buiten Medemblick. Zo bouwde hij in 1673 een orgel in de kerk van Huisduinen, dat door ene Diewer Pieters was geschonken. Op haar nog bestaande grafzerk staat een orgel afgebeeld.

Tot verbazing van vele orgelkenners bleek kortgeleden dat Pieter Backer ook de bouwer/samensteller is van het beroemde orgel van Oosthuizen, een instrument dat steeds gedateerd was op 1521. Echter uit de inscripties op de pijpen blijkt dat Pieter Backer de hoofdsamensteller van het orgel moet zijn geweest. Wel heeft hij gebruik gemaakt van oudere onderdelen. Verder is bekend dat Pieter Backer in de jaren 1674/75 reparaties uitvoerde aan het orgel van de St. Stevenskerk te Hasselt (O) en in 1676 aan het orgel in de Grote kerk te Hoorn werkte.

In de notulen van de kerkenraad staat opgetekend dat de organist op 9 februari 1676 wegens ziekte het avondmaal aan zich voorbij had laten gaan. Het lijkt erop dat Pieter Backer zijn werk als organist in dat jaar geruime tijd niet kon verrichten, want bij de volgende halfjaarbepaling van zijn salaris ontving hij niet de gebruikelijke 175 gulden maar slechts 130 gulden en 13 stuivers. Pieter Backer overleed in 1678 en werd opgevolgd door Jacob van Neck uit Enkhuizen.

Over de bouw van het orgel

Wat betreft het orgel van Medemblick meldt de kroniek van Opperdoes:

'In selve jaar (1670), den 30 December, is de nieuwe gemaecte orgel bij Mr. Pieter Backer, organist, geformeert, nadat hij geduurende de tijd zijner woning alhier continu eerlijcken daeraen hadde gearbeijt, sijnde stijf twee jaeren; opgenomen en voor goedt verclaert door twee a drie andere organiste, daertoe ontboden zijnde. De kas en het andere werck, dependende aen kistenmakerij, gemaect door Jacob Dirckz. Laechlant de Jonge. Het sneedwerck op en aen de kas, die boven staet is gemaect bij Jan Meegh; het onderste sneedwerck, alsoo Jan Meegh quam te overlijden, met de wapens is gemaect bij Johannes Kinnema tot Alckmaer. Is de orgel voort geverft en vergult bij Adriaan Spangjaert, memorie voocht'.

Er is een aantal rekeningen van de bouw van het orgel bewaard gebleven.

Hieronder de "vertaling" van een rekening, welke voor ontvangst is afgetekend door Pieter Backer.

1669

Voor ordree van Pieter Backer Organist en orgelmaker tot dienste vande ed(ele) heeren burgemeestern en karche(meesters) der stadt Medemblick aen loot en soldeer

aen orgel loot int geheel 1043 pont het hondert

1669
 Dene Godeke van Lidt Organist
 Oghemacht tot d'ed(ele) vanden
 E. karche van de Stadt Medemblick aen loot en soldeer
 aen Orgel loot int geheel 1043 pont het hondert
 fronte 11 gulden, vyf stuivers of dryblanchegypont 159-6-12
 aen soldeer 1/2 pond 55 stuivers het pond — 4-17-9
 het loot loot gevonden des 19 december 322-4-4
 Maerten van Lidt in en lootgebeten
 Dit moet tadel is oopen ontfangen
 Pieter Backer

Afb. 7: Rekening van Maerten van Lidt voor o.a. 1043 pond lood.

<i>pont elf gulden vijf stuivers of drijblanck het pont</i>		117-6-12
<i>aen soldeer 7½ pont 15 stuivers het pont</i>		4-17-8
<i>het leste loot gesonden den 19 december</i>	<i>zomma</i>	122-4-4

Maerten van Lidt tin en lootgieter

Dit bovenstaende is bij mij ontfangen

Pieter Backer



Afb.8: Cartouche op het rugwerk met de initialen van Pieter Evertsz Backer.

Voor het pijpwerk werd 1043 pond lood verwerkt, voor het solderen van de pijpen werd 7,5 pond soldeer gebruikt. Uit deze hoeveelheden mag men opmaken dat het grootste gedeelte van het metalen pijpwerk door Pieter Backer is vervaardigd. Uit de rekeningen is op te maken dat het orgel bij de bouw reeds een rugpositief (dus het orgel waar de organist met zijn rug naar toe zit) heeft gehad. Verder blijkt dat het orgel deuren had die door middel van een touwwerk konden worden geopend en gesloten. De loden frontpijpen werden met tinfoolie beplakt. Uit Amsterdam werden 10 dozijn stukken tinfoolie betrokken.

De in de kroniek van Opperdoes genoemde Johannes Kinnema was een zeer vermaard houtsnijwerker. Van zijn hand zijn onder andere de lijst van het schilderij "De slag om de Zuiderzee" in het Statenlogement te Hoorn, de preekstoel in de St. Maartenskerk te Bolsward en een herdenkingsbord in de hervormde kerk te Wognum. Ook verrichtte hij houtsnijwerk in de munt van Medemblick.

Aan het orgel heeft Johannes Kinnema waarschijnlijk volgende onderdelen vervaardigd:

- De cartouche met het wapen van Pieter Backer
- Het snijwerk op het rugwerk
- De engelenkop midden onder het hoofdwerk
- Het snijwerk op de (verdwenen) deuren van de orgelkas
- De ornamenten onderaan de beide zijanten van de orgelkas
- Het wapen van Medemblick

Veel houtdraaiwerk voor het orgel werd door Evert Hansen Spanjaert uitgevoerd. Mogelijk heeft hij ook het unieke register "Regaal" van het borstwerk geheel (uit een stuk) uit perenhout gedraaid. Het is het enige register van deze soort in ons land. Men heeft wel eens gemeend dat dit register uit een nog ouder orgel afkomstig zou zijn, maar gezien het vele draaiwerk mag worden aangenomen dat dit register door Pieter Backer is aangebracht.



Afb.9: Deel van het register "Regaal".

Latere aanpassingen

In 1766 werden volgens de Medemblicker organist Goedkoop Smit de blaasbalgen vernieuwd en zou een nieuw register zijn aangebracht. Nog geen 20 jaar later bleek het rugwerk in slechte staat te verkeren. Het pijpwerk brokkelde bij het stemmen af. Orgelmaker Bätz kreeg vervolgens de opdracht om vrij omvangrijke werkzaamheden uit te voeren.

Hiervan wordt gewag gemaakt in de "Boekzaal van de Geleerde Waereld", november 1785, pag. 618: *'Medemblik den 2. October (1785). Aan de vernieuwing van het Orgel, in de groote Kerk, alhier, is door den Wel Eerw. Heer A.C. Swaving, plechtig gedacht, in eene Leerrede over Ps. XXXIII: 1b, 2 Lof betaamt den oprechten Lovet den Heere met de Harpe, psalmzingethem, met luite ende met tiensnaarig instrument.*

Het zelve is door de kundige hand van den Heer Christopher Bätz (Orgel- en Clavesimbaalmaaker te Utrecht) merkelyk verbeterd, en met een geheel nieuw Rugpositief voorzien, bestaande uit de volgende registers: Dit en het vernieuwde Werk door de Heeren Bruinier, Organisten te Enkhuizen, nauwkeurig geexamineert zijnde, heeft volkomen voldaan'.

Bätz maakte een geheel nieuw orgelbalkon op vier stenen kolommen. Op de grafsteen van Nelis Sijbertsen Kuypers, overleden in 1667, staat hierover het volgende:

'Het orgels soet accoort mogt ons als grafnaelt weze. Daaronder ruste wij meer als een eeuw voor deze. Haar nieuwe steuncolom verdreef ons uyt dat sant. De meester van het graf, Jan Ham, boodt ons zijn handt en heeft aan 't kil gebeent dit graf ter woon gegeve. Dit zij te zijner eer op deze steen geschreve A 1784'.

Blijkbaar moest Kuypers uit zijn graf omdat daar een kolom werd geplaatst. Vervolgens werd zijn gebeente bijgezet in het graf van Jan Ham. Bätz had nogal wat tegenvallers tijdens het herstel en de bouw van het rugwerk en vroeg om compensatie. De totale kosten van het werk bedroegen 4.913 gulden 6 stuiver en 12 penningen. Hoogstwaarschijnlijk zijn toen ook de luiken vervangen door de huidige gesneden vleugelstukken.

Bätz gaf het orgel, dat oorspronkelijk grijs/groen met gouden versieringen was, een mahonie-imitatie kleur.

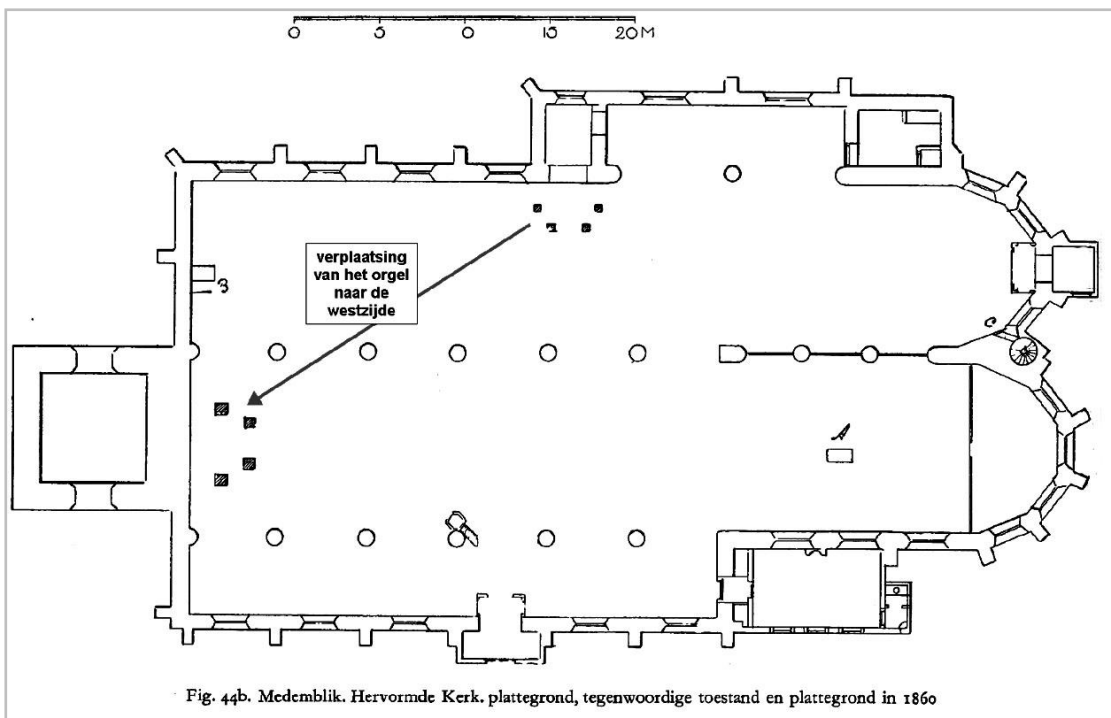


Fig. 44b. Medemblick. Hervormde Kerk. plattegrond, tegenwoordige toestand en plattegrond in 1860

Afb.10: Plattegrond met de plaats van het orgel vóór en ná 1860.

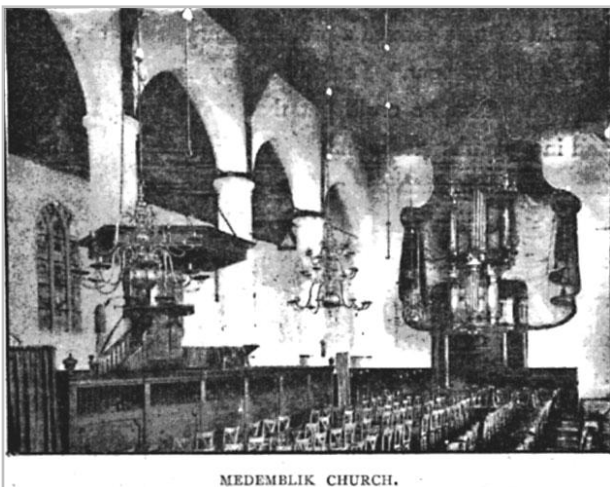
In 1809 had orgelmaker J.W. Gerstenhauer uit Monnickendam het orgel in onderhoud. De kosten bedroegen 250 gulden. Het orgel werd in de 19e eeuw onderhouden door orgelmakers Knipscheer en door Flaes en Brunjes.

Verplaatsing van het orgel

Het orgel stond destijds aan de noordmuur van de kerk, niet ver van het koor. Mogelijk lagen hieraan akoestische overwegingen ten grondslag. Maar ook is bekend dat men in de middeleeuwen een orgel als duivelswerktuig zag. Kerkgangers, die zich in de voorreformatorische tijd tot het altaar richtten, zagen het orgel aan hun linker (de sinistere) zijde.

In 1859 werd de Bonifaciuskerk aan de oostzijde circa 20 meter ingekort waardoor het orgel op een zeer ongunstige plaats kwam te staan. Daarom werd aan het gemeentebestuur verzocht de balgen van het orgel in de toren (die niet in eigendom van de kerk maar van de gemeente is) te mogen plaatsen.

Orgelmaker J.H. Overdiek te Medemblick verplaatste het instrument naar de west muur. Ook kreeg hij opdracht voor 300 gulden herstellingen te verrichten.



Afb. 11: Interieur omstreeks 1890 met geschilderd gordijn rond het orgel.

Omstreeks 1890 bezocht de Engelse reiziger G. Christopher Davies Medemblick en maakte een foto van het interieur van de Bonifaciuskerk. Op deze foto is te zien, dat rondom het orgel een gordijn is geschilderd. Dit werd vaker gedaan om het orgel er groter en voorname uit te laten zien. In Enkhuizen is een dergelijke schildering nog aanwezig.

Tijdens de kerkrestauratie in 1906 is de muur opnieuw gestukadoord en is de muurschildering niet meer hersteld.

In dit jaar kreeg het orgel de kleur imitatie-eiken. Hiervoor had het de kleur wagen-zwart.

In 1861 leed het orgel schade door blikseminslag. Verschillende pijpen waren gesmolten en de windbladen (mechanische "verdeel inrichting" waar alle pijpen op staan en die er voor zorgt dat de verschillende stemmen/klankkleuren worden in- en uitgeschakeld) gebarsten. Orgelmaker Van Dam uit Leeuwarden kreeg opdracht de schade te herstellen. Deze reparatie kostte 2.000 gulden. In het borstwerk en hoofdwerk werden andere registers aangebracht. Ook werd het klavier van hoofdwerk en rugwerk vergroot als gevolg waarvan ook de orgelkast moest worden vergroot.

Het orgel in de 20^e eeuw

In 1964/65 verrichtte de firma Flentrop uit Zaandam herstelwerkzaamheden aan het orgel. Het gehele werk werd schoongemaakt en beschadigingen werden hersteld. De windlade van het borstwerk werd opnieuw verlijmd. Van deze restauratie is niet veel bronnenmateriaal beschikbaar.

Naast een bestek van 1 pagina is een brief van J. de Greeuw en J. Geusebroek, de toenmalige organisten, bewaard gebleven. In de brief spreken zij hun ongerustheid uit over de mate waarin het orgel gerestaureerd zou worden.

Er heerste namelijk in die tijd onder orgelbouwers de gedachte om nieuwe orgels "neo-barok" te moeten bouwen en oude orgels in die stijl te restaureren. Men liep daardoor gevaar dat het orgel zijn toenmalige karakter zou verliezen. De restauratie is daarna veel terughoudender geweest dan eerder gepland. De samenstelling van het pijpwerk bleef ongewijzigd.

Het pijpwerk werd in een stemming naar Andreas Werckmeister (omstreeks 1700) ingestemd. Uit de lengte van het pijpwerk viel op te maken dat een dergelijke stemming ook door orgelbouwer Bätz in 1784/85 werd gebruikt. Doordat omstreeks die tijd in de kerk een heteluchtverwarming op olie werd aangelegd, is het orgel in zeer korte tijd weer in kwaliteit achteruit gegaan. Delen van het orgel krompen, droogden in of zetten uit.

In de jaren 80 is door organist Rob van der Heijden de Stichting Pieter Backer orgel opgericht, welke ten doel had het orgel in een zo origineel mogelijke staat terug te brengen. Het organiseren van vele concerten en werven van fondsen maakten uiteindelijk deze restauratie mogelijk. Van de restauratie is een zeer uitgebreid bestek aanwezig. De balgen zijn in 1989 gerestaureerd en in de periode 1994-2000 is het orgel door orgelbouwer Flentrop in fasen gerestaureerd. Hierbij zijn de veranderingen die Van Dam in 1861 had uitgevoerd weer teniet gedaan.

De beschrijving van de restauratie valt buiten het bestek van dit artikel, maar er moet beslist vermeld worden dat deze zeer uitgebreid was. Schildersbedrijf Polman uit Hoorn heeft de orgelkas geres- taureerd naar de situatie van 1785: mahonie- imitatie. Een prachtig resultaat.

Bijzonderheden

Er zijn enkele vermeldenswaardige bijzonderheden aan het orgel:

Het orgel lijkt "groot" door de drie klavieren, dus de drie aparte orgels in één instrument. Tóch heeft het orgel géén aparte pedaalregisters, wat bij orgels met meerdere klavieren wel normaal is. Een pedaal is het vierde klavier aan het instrument, voor nog weer meer klankmogelijkheden.

In de Bonifaciuskerk is het pedaal "aangehangen". Dat wil zeggen als een pedaaltoets wordt inge- drukt, ook een toets van één van de handklavieren wordt ingedrukt. Dit is ongetwijfeld gedaan uit kos- tenoverweging.

Aparte pedaalregisters kosten veel geld, want het zijn over het algemeen heel lage tonen die moeten worden voortgebracht en lage tonen vereisen lan- ge, en dus dure, pijpen.

Het lastige hierdoor is, dat handen en voeten el- kaar soms "in de weg zitten" omdat met zowel het pedaal als met de handen dezelfde toon wordt voortgebracht. Dit is een gegeven waar de organist mee moet leren omgaan.



Afb. 12: Geopende deurtjes van het Borstwerk waardoor het pijpwerk zichtbaar wordt.

Van het Borstwerk zijn de onderste en de bovenste pijpen niet aanwezig en heeft het bovenste klavier daardoor ook minder toetsen. Hiervoor zijn twee oorzaken te bedenken: Pieter Backer heeft delen van het oude orgel gebruikt voor de bouw van "zijn" nieuwe orgel of de speelpraktijk was destijds zodanig dat niet meer tonen noodzakelijk waren. Door deze versmalling van het Borstwerk klavier is dit minder makkelijk inzetbaar voor diverse muzieksoorten en -stijlen.

Het pedaal is, zoals gezegd, aangehangen, maar het mist aan de rechterzijde ook nog drie toetsen. Kennelijk had Pieter Backer hier geen behoefte aan, maar voor veel muziek zijn die drie toetsen onontbeerlijk.



Afb.13: Het bovenste klavier is van het borstwerk. Hieraan is duidelijk te zien dat deze minder toetsen heeft dan de twee onderste klavieren.

Tijdens de restauratie van 1964/65 en ook de laatste restauratie is verzocht om uitbreiding van het pedaal. Maar zelfs zo'n minuscule aanpassing van het orgel was bij Monumentenzorg niet bespreekbaar. Sommige muziek is hierdoor slechts met kunstgrepen uit te voeren.

Als laatste bijzonderheid aan het orgel is de toonhoogte: deze is bijna een halve toon hoger dan normaal. Ook hier is de oorzaak niet terug te vinden. Het zou kunnen zijn, dat men in de 17^e eeuw nog geen norm voor een standaard toonhoogte had, maar het kan ook weer het gevolg van zuinigheid kunnen zijn. Pijpen voor lagere tonen zijn langer en daar is meer materiaal voor nodig.

Het gevolg is dat nauwelijks met andere muziekinstrumenten samengespeeld kan worden. Deze andere instrumenten moeten dan worden aangepast of de muzikant moet zeer bedreven zijn.

Bovengenoemde aparte zaken aan het orgel in de Bonifaciuskerk nemen niet weg dat we al eeuwen in het bezit zijn van een uniek instrument, dat vele musici tot grote prestaties inspireert.

Daar kunt u getuige van zijn tijdens de vele concerten die elk jaar weer rond dit orgel worden georganiseerd.

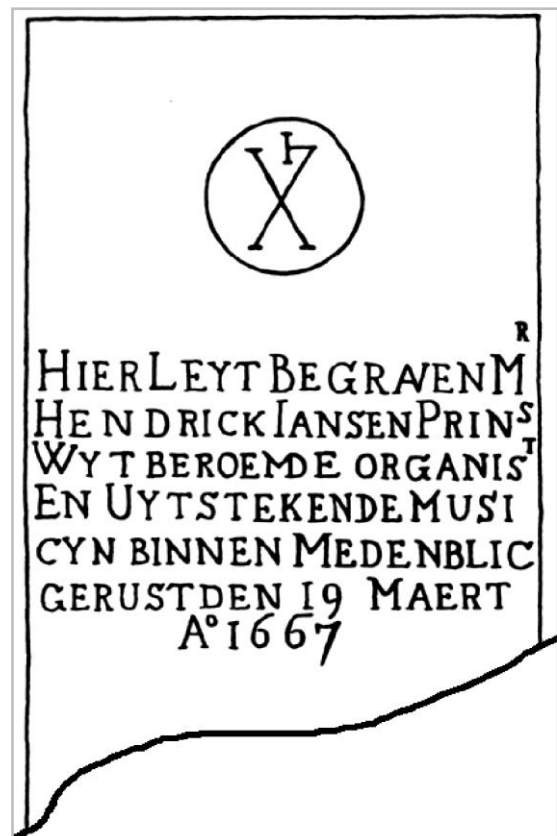
Organisten in de Bonifaciuskerk

Tot 1661 was Heyndrick Jansz Prins organist. Prins is mede bekend vanwege zijn gezangenboekje "Medemblikker Scharrezootje". Op 26 februari 1661 werden hem de sleutels afgenomen en speelde iemand anders in zijn plaats.

Op 22 december 1661 gebeurde iets dergelijks nogmaals: *'is Heyndrick Jansz Prins te eenemaal zyn dienst van het orgelspelen ontseyt, omdat hy het pasquil (=laster-schrift) mede had helpen comen maaken en Aefien in zyn plaats aangenomen om 125 gulden 's jaars'*.

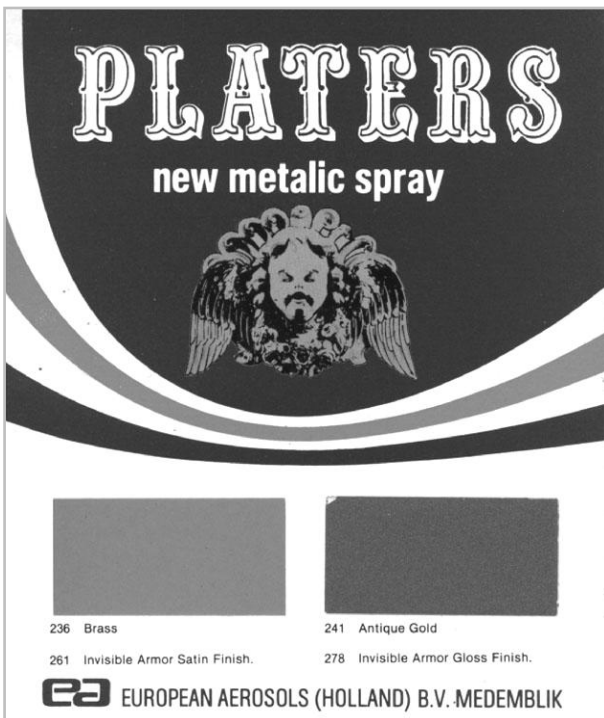
Dit had te maken met het feit dat hij, met de kerkelijke gemeente, tegen de benoeming van een predikant was. Zowel de predikant als de organist waren in die tijd in dienst van de burgerlijke gemeente, dus hij viel z'n broodheer af, waarna hij werd ontslagen

Zie ook zijn grafscript dat, ondanks zijn "escapades", hem een pluim nazendt.



Afb.14: Graf van organist Hendrik Jansen Prins in de Bonifaciuskerk.

Mei 1668 tot 1678: Pieter Backer
 Vanaf 1678 Jacob van Neck uit Enkhuizen
 In 1799: Mazereeuw
 14 januari 1817: J. Smit
 12 november 1844: Geert Goedkoop Smit, zoon van de overleden J. Smit
 Januari 1892 Geert Goedkoop Smit overleden
 11 maart 1892 Mej. A. van Ammers benoemd
 1 oktober 1898 Mej. Van Ammers eervol ontslagen wegens vertrek
 1 oktober 1898 de heer J. C. van Leverink benoemd
 1 juni 1945 de heer J. C. van Leverink met pensioen en werden Jan Geusebroek Jz. Jr. en Jan de Greeuw tot organisten benoemd.
 1 januari 1980 wordt J. Geusebroek eervol ontslagen wegens vertrek en wordt Arnold de Greeuw in zijn plaats benoemd als organist.
 Pasen 1985: J. R. van der Heijden mede benoemd als organist in het kader van het "Samen Op Weg" traject van de Hervormde en Gereformeerde kerk.
 31-12-1997: J. de Greeuw neemt afscheid als organist.



Afb.15: In 1898 wordt dhr. J.C. van Leverink benoemd tot organist. Zijn kleinzoon J. van Leverink, die in de jaren 70 van de 20^e eeuw fabrikant van spuitbussen was, had een nieuw logo nodig; dat werd het engelenkopje van het orgel in de Bonifaciuskerk.

Tot besluit

Een orgel bouwen is een kunst, maar er zodanig voor zorgen dat het ook na zoveel eeuwen nog bruikbaar is en een zodanige klank heeft, dat er wereldwijde belangstelling voor is, is opmerkelijk te noemen en zeker iets waar we trots op mogen zijn. Ondanks de ontkerkelijking van Nederland is de verwachting dat het orgel in de Bonifaciuskerk te Medemblick nog een lange toekomst voor zich heeft.

Arnold de Greeuw Medemblick, juni 2009

Geraadpleegde bronnen:

C. A. Abbing, *Beknopte geschiedenis der stad Hoorn en verhaal van de stichting, voltooiing en verfraaiing van de Groote Kerk, tot op den brand, die haar vernielde op den 3den augustus 1838*, Hoorn, 1839.

J. Belonje en R. Kaptein, 'Een kroniek van Medemblick', *Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap* 64, Utrecht, 1943, 45-107.

G. Christopher Davies, *On Dutch Waterways: the cruise of the S.S. Atalanta on the rivers and canals of Holland and the north of Belgium*, Londen, 1886.

Wim Diepenhorst, *De restauratie van het orgel, 2002/2003* (juni 2009, Grote Kerk Oosthuizen).

URL: <http://www.grotekerk-oosthuizen.nl/orgel-restauratie.WD.html>.

C. H. Edskes, J.R. van der Heijden en anderen, *Het Pieter Backer orgel Bonifaciuskerk Medemblick*, Medemblick, 1989.

De Hoeksteen. Tijdschrift voor vaderlandse kerkgeschiedenis no.2, 1991.

E. F. Koldewey, 'De lijst om 'De Slag van Bossu' en enkele nieuwe wapenfeiten van de beeldhouwer Johannes Kinnema', *Het Statenlogement in Hoorn*, Hoorn, 2001.

Rapport betreffende het orgel van de Bonifaciuskerk te Medemblick, van Cor H. Edskes dd 12-10-1992.

Gerard Verloop, *Rondom het orgel van de Grote Kerk te Monnickendam II*.

Westfries Archief, Hoorn:
 Hervormde Gemeente Medemblick.
 Oud Archief Medemblick 150.

Herkomst afbeeldingen:
 Collectie particulieren: 1-15.

Jaarverslag 2007-2008

Hieronder volgt een verslag van het bestuur van de Oudheidkundige Vereniging "Medenblik" over het seizoen 2007-2008.

Bestuur

Het bestuur bestond uit de volgende personen:
M. Weel, M.P.J. Koomen, A. Laan, N.J.P. Stavenuiter, A.T.N. Gieling, T.J.M. Huesmann en A.J. Pronk.

Leden

In 2007 bedroeg het aantal leden 376. In november 2008 was dat aantal met twee toegenomen en telde de vereniging 378 leden.

Stadswandelingen

Er zijn twee stadswandelingen verzorgd. Eén op verzoek van het college van B&W van Medemblik, de andere op verzoek van een lid van de vereniging.

Lezingen

Er is in het verenigingsseizoen 2007-2008 weer een aantal lezingen voor de leden verzorgd.

Op 18 januari 2008 verzorgde dhr. A. Gieling een voordracht over de oude gulden en de Medemblikker munt.

Op 22 februari toonde dhr. A. de Greeuw veel oude foto's van Medemblik.

Op 28 maart vertelde mw. Van Zijverden-Poortman over de kerken van Medemblik in de Bataafse en Franse Tijd.

Op 25 april stond dhr. Bert Bakker stil bij de Prui-kentijd waarin ook Medemblik voorkwam.

Op 26 september gaf dhr. Dick ter Haar een verhandeling over zijn vader Ab ter Haar als een "vrijgevochten doorzetter".

Op 24 oktober sloot de heer J. Winnubst de lezingencyclus af met een verhaal over Lord George Murray.

Jaarlijkse excursie

De jaarlijkse excursie vond plaats op 5 juni en telde maar liefst 83 deelnemers. Een duidelijke toename ten opzichte van de voorgaande jaren!

Er werd een bezoek gebracht aan het Stedelijk museum en het Kaasmuseum te Alkmaar.

De lunch werd gebruikt bij de Alkmaarse Poort waarna in de middag een bezoek werd gebracht aan de restauratiewerkzaamheden van het Provinciehuis in Haarlem, het historische huis "Paviljoen Welgelegen".

Zoals te doen gebruikelijk werd ter afsluiting van de dag een diner/buffet in "het Wapen van Medemblik" genuttigd.

Overleden leden

In het verenigingsseizoen 2007-2008 namen we afscheid van:

- Mevrouw T. Leeuw-Wurkum;
- De heer A.Th. Winnubst;
- Mevrouw A. Vriend-Peper;
- De heer J. Plekker.

Kroniek

Mede door het overlijden van de heer Plekker is de afronding van de Kroniek vertraagd. Wel kan het bestuur melden dat de afronding in de eindfase zit.

Jaaruitgave

De jaaruitgave 2007-2008 is begin 2009 uitgekomen en verspreid. Mw. De Vries heeft afscheid van de redactie genomen.

Schenken

De vereniging mocht een keuze maken uit de nalatenschap van Herman Bos. Hiervoor is een aparte vitrine ingericht met de geschonken voorwerpen.

De kunstschilder Jan Geusebroek gaf de vereniging mappen met schetsen en tekeningen.

Van de familie Arends ontvingen we een schilderij van Jan Geusebroek.

Dhr. B. Wieten schonk de vereniging zijn collectie van honderden dia's. Van mw. Struik ontvingen wij veel bescheiden uit de nalatenschap van haar man. Deze omvangrijke gift vraagt om een nadere ordening.

Door tussenkomst van dhr. D. Braak ontving de vereniging een uit de Westerhaven opgeviste kanonskogel met een doorsnede van 28 cm.

Mw. Adams schonk ons een prachtige 19^e eeuwse aardrijkskundige encyclopedie van Nederland. Voorts zijn veel foto's aan de vereniging ter beschikking gesteld; onder meer een stel van de familie Hof, foto's van de bij de Kielkade tijdelijk blootgelegde werf via dhr. S. Weel en een foto van de MEMITA uit 1948. Bij de laatstgenoemde foto zijn vrijwel alle namen van de gefotografeerde middenstanders vermeld.

Huisvesting

Op vrijdag 18 april 2008 opende burgemeester Van Eijk de tentoonstelling Cultuurgoed Verleden en Heden in de geheel nieuw ingerichte expositieruimte van de vereniging aan de Torenstraat.

Een mijlpaal in de geschiedenis van onze vereniging. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om de huisvesting en de ruimte die we in de toekomst zouden willen hebben onder de aandacht van het gemeentebestuur en de inwoners (ruime aandacht in de pers) te brengen.

In verband met restauratiewerkzaamheden aan het dak moet de Oudheidkamer op de zolder van het weeshuis tijdelijk worden ontruimd. De collectie is geïnventariseerd en gereed gemaakt voor opslag in het gemeentehuis aan de Dam. Het bestuur blijft uitzien naar een andere ruimte voor de toekomst om meer zaken te kunnen exposeren.

Openstelling expositieruimte

De expositieruimte in "De Vier Weeskinderen" is op voor Medemblick bijzondere dagen voor publiek geopend. De openingsdagen worden in overleg met andere organiserende instanties afgestemd en gepubliceerd.

Voor de personele bezetting is een beroep gedaan op een aantal leden die zich bij toerbeurt enige dagdelen beschikbaar hebben gesteld. Dit is goed verlopen. Het bestuur dankt de betreffende leden en hoopt in de toekomst weer een beroep op hen te kunnen doen.

Diversen

De vereniging beschikt inmiddels over moderne communicatie- en presentatieapparatuur, hetgeen bij lezingen en voordrachten goed van pas komt. Ook is een laptop aangeschaft voor de verwerking van inventarisatiegegevens.

De vereniging beschikte ooit over een website. De bereikbaarheid ervan en het werken ermee liet te wensen over. Vandaar dat het bestuur onlangs een opdracht heeft verstrekt voor de ontwikkeling van een nieuwe website. De resultaten hoopt het bestuur binnenkort te kunnen presenteren.

Vertegenwoordiging en dienstverlening

De vereniging heeft een vertegenwoordiging in de straatnamencommissie van de gemeente. Mede op verzoek van de heer Kamma uit Onderdijk heeft het bestuur een advies uitgebracht voor de naamgeving van het nieuwe park "De Kolk". Dit advies is onverkort overgenomen door het gemeentebestuur.

Voor zaken die te maken hebben met de inrichting van het oude stadscentrum zijn afspraken gemaakt met de Stichting Stadsherstel Medemblick.

Op verzoek van B&W van Medemblick is bij de inrichting van de entree naar het Westereiland vanaf de Hogesteeg, gebruik gemaakt van de bij de stichting en onze vereniging aanwezige kennis en expertise.

De vereniging heeft medewerking verleend aan de jubilerende School met de Bijbel door voor de tentoonstelling enkele bescheiden uit te lenen. Een vergelijkbare bijdrage is aan voetbalvereniging MFC geleverd.

Verder heeft de Oudheidkundige vereniging meegewerkt aan de totstandkoming van het boek "Visen op een Zoete Zee" (ISBN nr. 978.90.6410.4442).

Diverse mensen vroegen om informatie over percelen in de oude binnenstad. Het bestuurslid Ko Stavenuiter probeert deze verzoeken zo goed mogelijk af te handelen, waarvoor een kleine vergoeding wordt gevraagd.

De firma Sasburg en Co vroeg om informatie voor de te verschijnen documentaire over "Onderduikers in West-Friesland". Deze informatie kon worden verstrekt.

Een verzoek om inlichtingen over een penning van de Tekenschool van Medemblick in de 19^e eeuw kon gehonoreerd worden door tussenkomst van Peter Swart.

Uiteraard was het bestuur bij diverse passende en bestuurlijke gelegenheden present onder meer op de kunstmarkt.

De archeologische proefopgraving Bagijnhof-Torenstraat is verschoven naar 2009.

**Namens het bestuur,
M. Weel en A. Laan,
Medemblick, november 2008**

Colofon

Secretariaat en ledenadministratie:

Ing. A. Laan
Parklaan 21
1671 HE Medemblick
tel. 0227 - 545820

Contributie lidmaatschap: € 20,-- per jaar.

Jaaruitgave: € 9,-- per exemplaar.

Verkrijgbaar bij: het secretariaat.

Bestuur Oudheidkundige Vereniging "Medemblick":

M. Weel	Voorzitter
A. Laan	Secretaris
A.T.N. Gieling	Penningmeester
N.J.P. Stavenuiter	Vice-voorzitter
A.J. Pronk	Conservator
Mw. T. Huesmann	Coördinatrice

Expositieruimte "De Vier Weeskinderen":

In dit gebouw (links naast het poortje van het Weeshuis) aan de Torenstraat 13 te Medemblick is de benedenverdieping ingericht voor een permanente expositie. De vitrines zijn gevuld met een verzameling van vele historische bodemvondsten en talrijke voorwerpen uit het verleden van Medemblick en de Medemblickers.

Contactpersoon: M. Weel, tel. 0227 - 541506.

Medewerkers redactiecommissie jaaruitgave:

A.T.N. Gieling
J. van Leverink
P. Swart
A. de Greeuw
A. Kamma
Mw. A.J.C. Revier-van der Aar

Bankrekeningnummer: 5868.45.100 ABN-AMRO,
p/a A.T.N. Gieling, Pampus 42, 1671 RK Medemblick,
tel. 0227 - 544057.

Inschrijving Kamer van Koophandel: 40625084.

Drukwerk: Idema Grafimedia, Medemblick.

