

Zo ging dat in Bocholt in 1926: de eerste vergunde benzinepomp

Rombout Nijssen

Honderd jaar geleden verschenen de eerste openbare benzinepompen langs onze Limburgse wegen. Ze zullen nog niet snel helemaal verdwijnen, maar hun vervanging door publieke elektrische laadpalen is een eeuw later traag maar zeker ingezet.

Over de eerste benzinepomp in Bocholt, die van fietsenmaker en herbergier Leetje Bloemen-Mussen op de Heuvel (nu huisnummers 40 en 40A, tegenover huis Berghs), schreef rijksarchivaris Rombout Nijssen in 2018 al de hiernavolgende bijdrage voor ons tijdschrift.

Leetje Bloemen overleed in 1931 op 67-jarige leeftijd door een ongelukkige val op zijn zeis. Zijn weduwe Lienke Mussen bleef in het huis wonen tot haar overlijden in 1954. Zijn zoon Henri volgde hem op als fietsenmaker en baatte de benzinepomp verder uit, maar op het nieuwe adres, de huidige Heuvelstraat 56, waar hij begin jaren dertig een nieuwe woning met werkplaats gebouwd had. De mobiele pomp werd vervangen door een vaste pomp. Henri overleed enkele weken voor zijn moeder op 10 december 1954. De fietsenhandel werd op die plaats daarna ook weer door zijn zoon Michel verdergezet, maar de benzinepomp werd niet meer uitgebaat. In 1935 verdween de draaibrug aan de Heuvel, en werd het doorgaand verkeer dat vroeger over de Heuvel en de draaibrug naar Hamont en Weert reed over de nieuwe brug geleid langs de nieuw aangelegde Brugstraat.

Op de onderstaande foto uit ca 1930 zien we Henri naast zijn handbediende mobiele pomp op de Heuvel, op een ogenblik dat een groothandelaar uit Peer hem fietsonderdelen leverde.

3 — BOCHOLT-HEUVEL



Naast de hoge aanschafprijs zijn er nog twee voorname oorzaken die het algemeen gebruik van elektrische wagens in de weg staan. In de eerste plaats is er het beperkte bereik van die wagens: met een opgeladen batterij kan je niet het aantal kilometers afleggen dat met een traditionele wagen met een volle tank wel kan. Voor verre verplaatsingen, zoals een gezinsvakantie naar het zuiden, is het gebruik van een elektrische wagen voorlopig nog geen optie. Anderzijds kan je je autobatterijen maar op een beperkt aantal plaatsen opladen. Bovendien komen er maar mondjesmaat nieuwe oplaadpunten bij, omdat er vrij weinig elektrische wagens gebruikt worden, en er dus weinig vraag naar oplaadpunten is. Het is een traditioneel cirkelprobleem: doordat er weinig elektrische wagens zijn, is er weinig behoefte aan oplaadpunten, en doordat er weinig oplaadpunten zijn, blijft het problematisch een oplaadpunt te vinden, en blijven we de voorkeur geven aan een wagen met een traditionele motor.

Ooit deed dezelfde situatie zich voor met benzine-wagens. Uiteraard was de prijs van een auto in de jaren '20 en '30 van de twintigste eeuw de voornaamste oorzaak van het feit dat er hier maar weinig aangeschaft werden. Ook de toestand van de meeste wegen in onze provincie nodigde in die tijd niet echt uit om zich met een auto te verplaatsen. Minstens zo belangrijk waren in die tijd echter het verbruik van de toenmalige motoren, en daardoor hun beperkte radius. Benzine was nog goedkoop, en in financieel opzicht was het hoge verbruik van de wagens in die tijd geen groot probleem. Erger was echter dat je ten gevolge van het hoge verbruik ook met een volle tank niet buitengewoon ver geraakte. Tot in de jaren '20 van de twintigste eeuw zat de wagen met benzinemotor daardoor opgezaald met hetzelfde probleem als de elektrische wagen vandaag: er waren weinig wagens, en dus waren er ook weinig mensen die investeerden in de aanleg van een benzinepomp, en doordat er weinig benzinepompen waren, kon je weinig uitrichten met een wagen die op benzine reed.

Na de Eerste Wereldoorlog besloten de grote benzinemaatschappijen dat ook in onze provincie die cirkel doorbroken moest worden en dat de benzinedistributie anders moest aangepakt worden. In plaats van de brandstof nog langer in blikken van 10 of 20 liter te verkopen, gingen maatschap-

pijen als de Amerikaanse Continental Petroleum Company – het latere Texaco – en het Antwerpse Purfina – later Fina, nu Total –investeren in een net van benzinepompen, vanuit de hoop dat de beschikbaarheid van benzine zou leiden tot een groter verbruik, en dus tot winst. Een redenering die de maatschappijen in kwestie sinds een eeuw fortuneert opbrengt. Autoverkopers en caféhouders langs staatswegen werden aangezocht met het aanbod een benzinepomp op hun eigendom te installeren.

In die tijd beschikten de meeste eigenaars van een benzinepomp over een ondergrondse ton met een

Een vaste benzinepomp uit de jaren dertig

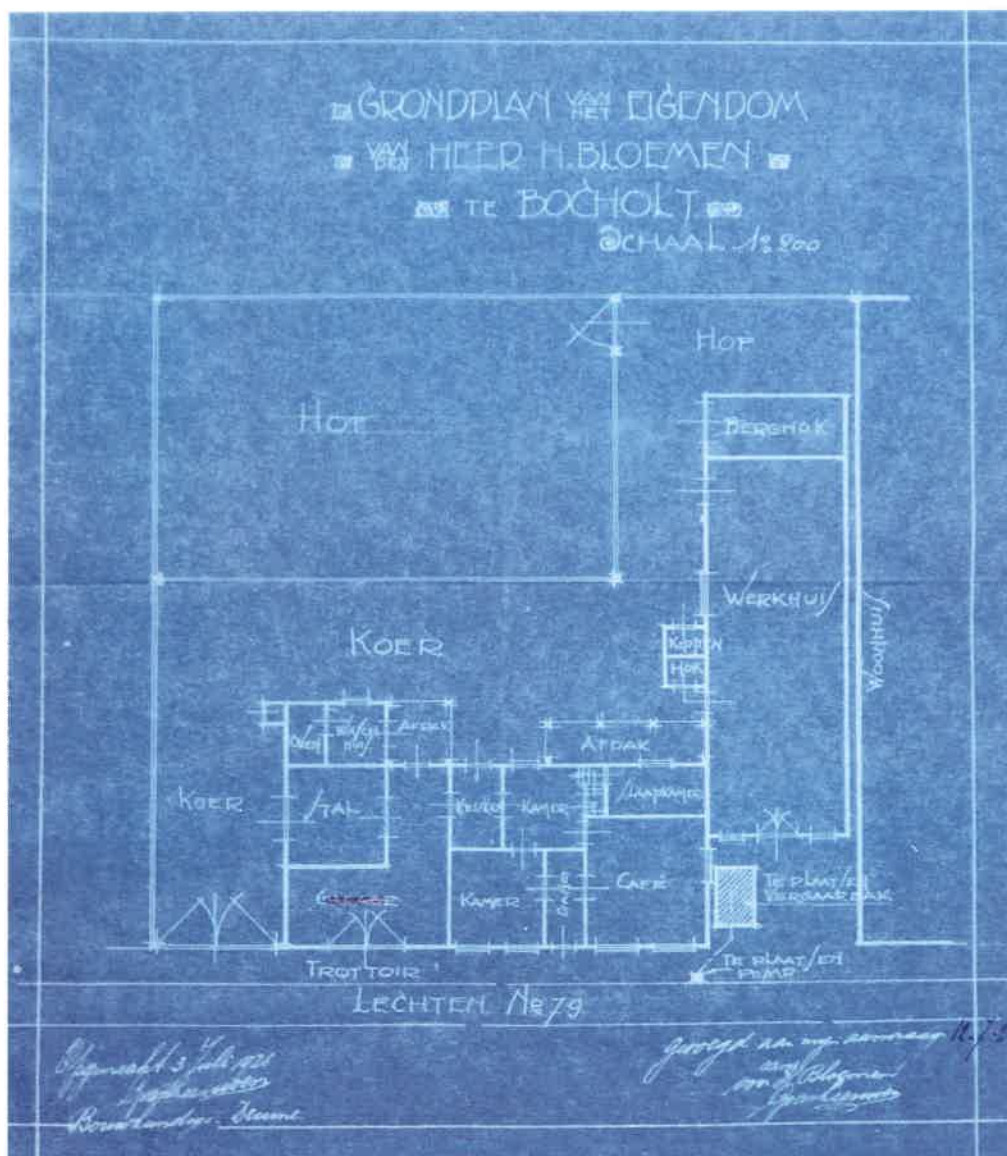


inhoud van 2.000 liter, iets dat toen beschouwd werd als een hinderlijke, gevaarlijke of ongezonde inrichting van eerste klasse, en waarvan de plaatsing dus aan een toelating vanwege de bestendige deputatie van de provincieraad onderworpen was. De dossiers over het afleveren van dit soort vergunningen door de bestendige deputatie vanaf omstreeks 1923 bleven bewaard. Nadat rond 1920 de eerste particuliere benzinepompen in onze provincie geïnstalleerd waren, ging het snel. Het duurde niet lang voordat er ook in de Kempen ondernemers gevonden werden die zich op de nieuwe markt van de benzinedistributie wilden wagen.

Bocholt kon daar natuurlijk niet bij achterblijven, en het hoeft dan ook niet te verwonderen dat de aanvraag van Leonard Bloemen om langs zijn café aan de toenmalige weg van Bocholt naar Weert een ondergrondse opslagtank voor benzine en een benzinepomp te plaatsen, door het gemeentebe-

stuur welwillend onderzocht werd.

De aanvraag voor het ingraven van een benzineton van 2.000 liter en de bouw van een pomp bereikte het provinciebestuur op 14 juli 1926. Op 20 juli werd de aanvraag doorgestuurd naar het gemeentebestuur, dat van de gouverneur de opdracht kreeg in een onderzoek de comodo et incommodo uit te zoeken of er bezwaren waren bij de inwoners of bij de eigenaars van de percelen in een straal van 100 meter rond het perceel waarop de installatie zou geplaatst worden. Dat bleek niet het geval te zijn, zodat het schepencollege op 16 augustus een positief advies kon afleveren. Toch duurde het nog tot 11 oktober 1926 voordat de bestendige deputatie besloot dat de aanvraag van Bloemen ingewilligd kon worden. Hij mocht een citerne laten ingraven onder de inrit naar zijn werkhuis langs zijn café, en op het voetpad voor het café een pomp laten plaatsen.



Grondplan van het pand van Leonard Bloemen, met de aanduiding van de voorgenomen plaatsing van de pomp en van de voorraadton



Littreksel uit het kadastrale plan uit 1926. De benzinepomp zou voor perceel 204d geplaatst worden

Actueel plan met aanduiding van de woningen nr. 40 en 56

