

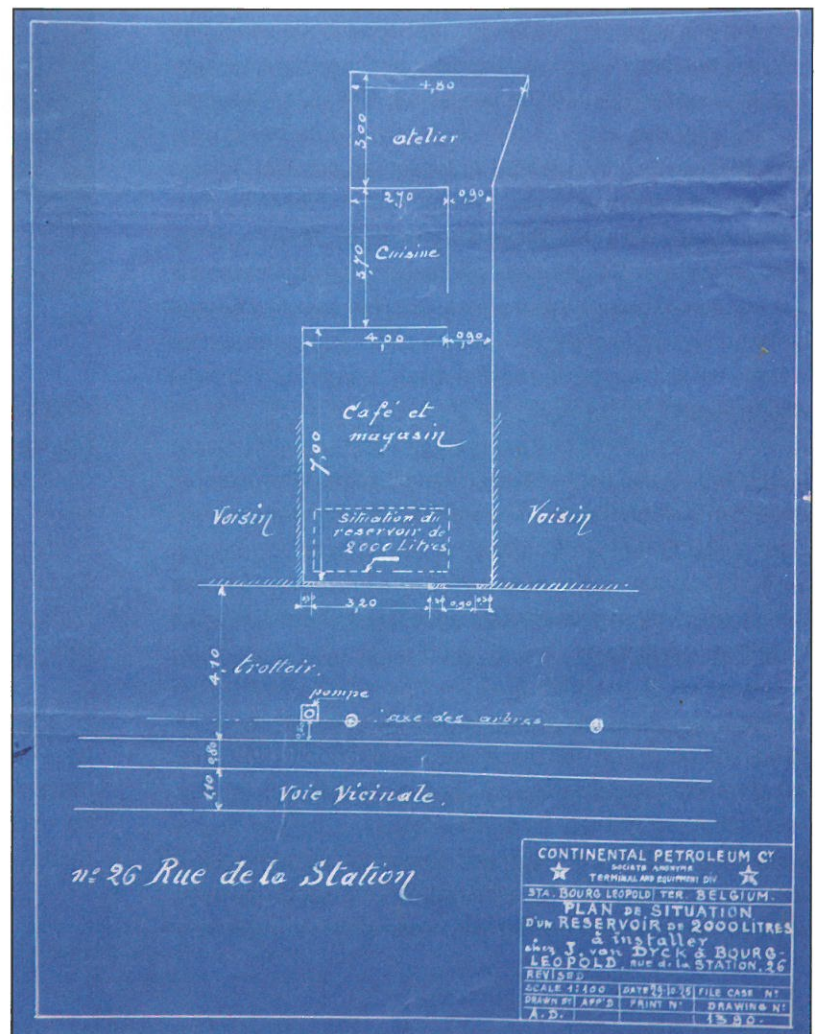


Zo ging dat ...

... in Leopoldsburg in 1926: de eerste vergunde benzinepomp

Naast de hoge aanschafprijs zijn er nog twee voornaamste 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 absoluut 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



Grondplan van het huis Van Dijck, met de aanduiding van de voorgenomen plaatsing van de pomp en van de voorraadton.





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 opgezadeld 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.

Het duurde tot midden de jaren '20 voordat grote benzinemaatschappijen besloten dat ook in onze provincie die cirkel doorbroken moest worden. Maatschappijen als de Amerikaanse Texas Company – het latere Texaco – en het Antwerpse Purfina – later Fina, nu Total – besloten in die periode te 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 fortuinen opbrengt. Autoverkopers en eigenaars van cafés 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 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 1925 bleven bewaard¹. Nadat in de eerste helft van de jaren '20 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.

Leopoldsburg kon daar natuurlijk niet bij achterblijven, en het hoeft dan ook niet te verwonderen dat de aanvraag van de Continental Petroleum Company om bij de heer Van Dijk in de Stationsstraat² een ondergrondse opslagtank voor benzine en een benzinepomp te plaatsen, door het gemeentebestuur welwillend onderzocht werd.

De aanvraag voor het ingraven van een benzineton van 2.000 liter en de bouw van een pomp was op 31 oktober 1925 naar het provinciebestuur verstuurd. Op 6 november was de aanvraag doorgestuurd naar het gemeentebestuur, dat van de gouverneur de opdracht kreeg in een onderzoek *de commodo 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



Foto van een soortgelijke pomp, wellicht in Antwerpen.

rond het perceel waarop de installatie zou geplaatst worden. Dat bleek niet het geval te zijn, waardoor het schepencollege op 25 november een positief advies kon afleveren. Begin april waren alle administratieve hordes genomen, en op 22 januari 1926 besloot de bestendige deputatie dat de aanvraag van de Continental Petroleum Company ingewilligd kon worden. Van Dijk mocht een citerne laten plaatsen in de kelder van zijn café, en op het voetpad voor het café een pomp laten plaatsen.

Hoe het Van Dijk met zijn benzinepomp verging, meldt het dossier in het archief van het provinciebestuur niet. Wie daar meer over weet, en zeker wie er een foto van zou willen delen, wordt uitgenodigd dat aan de auteur te melden.

Rombout Nijssen

¹ Deze bijdrage is gebaseerd op de inhoud van dossier Leopoldsburg/1926 in het bestand *Hinderlijke, gevaarlijke of ongezonde inrichtingen* van het archief van het provinciebestuur te Hasselt.

² Van Dijk baatte destijds een café en winkel uit in de Stationsstraat.

