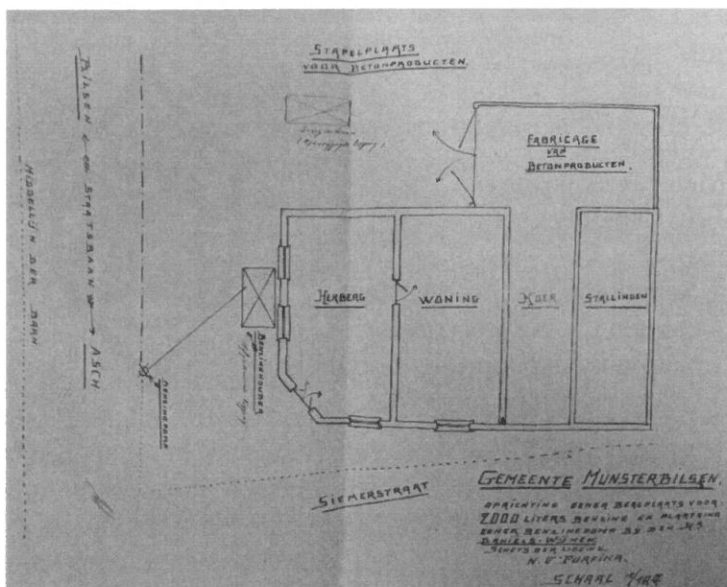


Zo ging dat in 1934: een benzinepomp in Munsterbilzen

Naast de hoge aanschafprijs zijn er nog twee voornamelijk 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 benzinewagens. 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 Munsterbilzen 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 daardoor, 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.

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



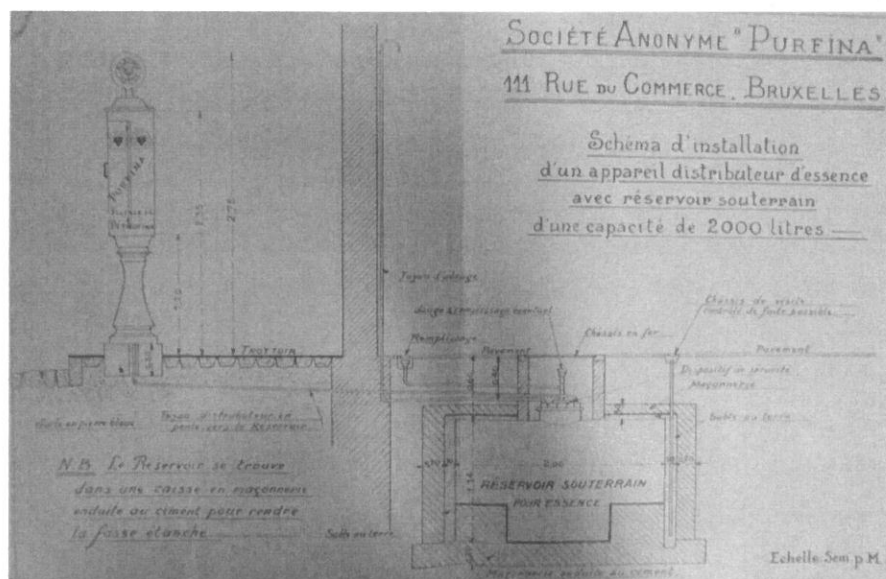
Illustratie 1: grondplan van het huis Daniëls-Wijnen, met de aanduiding van de voorgenomen plaatsing van de pomp en van de voorraadton

– 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 bewaard⁽¹⁾. Nadat in 1925 op de Brugstraat in Bilzen een van de eerste

benzinepompen in de omgeving geïnstalleerd was, ging het snel: in hetzelfde jaar kwam er een pomp in Kleine-Spouwen, en in de volgende jaren werden er meer benzinepompen geplaatst in Bilzen, en werden er ook in Grote-Spouwen (1928), in Beverst (1929), in Martenslinde (1929) en in Eigenbilzen (1933) ondernemers gevonden die zich op de nieuwe markt van de benzinedistributie wilden wagen.

Munsterbilzen kon daar natuurlijk niet bij achterblijven, en het hoeft dan ook niet te verwonderen dat de aanvraag van de maatschappij Purfina om bij de heer Daniëls-Wijnen in de Waterstraat⁽²⁾, ter hoogte van de plek waar nu het rond punt ligt waarlangs je naar Eik kan, door het gemeentebestuur welwillend onderzocht werd.

De aanvraag voor het in-graven van een benzineton van 2.000 liter en de bouw van een pomp was op 2 januari 1934 bij het provinciebestuur ingediend. Op 15 januari 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 rond



Illustratie 2: plan van de pompinstallatie

het perceel waarop de installatie zou geplaatst worden. Dat bleek niet het geval te zijn, waardoor het schepencollege op 6 februari een positief advies kon afleveren. Begin april waren alle administratieve hordes genomen, en op 9 april 1934 besloot de bestendige deputatie dat de aanvraag van Purfina ingewilligd kon worden. De ondergrondse tank, die Daniëls oorspronkelijk voor zijn huis, onder de berm langs de Waterstraat wilde leggen, moest volgens de vergunning in de inrit naar zijn werkhuis, langs de woning, ingegraven worden.

Hoe het de familie Daniëls met hun 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 bij onze heemkring te melden.

Rombout NIJSSEN

(1) Deze bijdrage is gebaseerd op de inhoud van dossier Bilzen/1934 in het bestand *Hinderlijke, gevaarlijke of ongezonde inrichtingen* van het archief van het provinciebestuur te Hasselt.

(2) De familie Daniëls-Wijnen baatte destijds een café uit op de hoek van de Waterstraat en de Siemerstraat, er werden betonnen platen en *dallen* gemaakt, en zoals vrijwel iedereen dat destijds deed, hielden zij nog een klein aantal dieren voor de slacht.