

De gevraagde machtiging wordt verleend: de eerste vergunde benzinepomp in Gingelom, 1924

Rombout Nijssen

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 wagens 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 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.

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 *Continental Petroleum 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 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 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⁽¹⁾. Nadat rond 1920 de eerste particuliere benzinepompen in onze provincie geïnstalleerd waren, ging het snel. Het duurde niet lang voordat er ook in Sint-Truiden en omgeving ondernemers gevonden werden die zich op de nieuwe markt van de benzinedistributie wilden wagen.

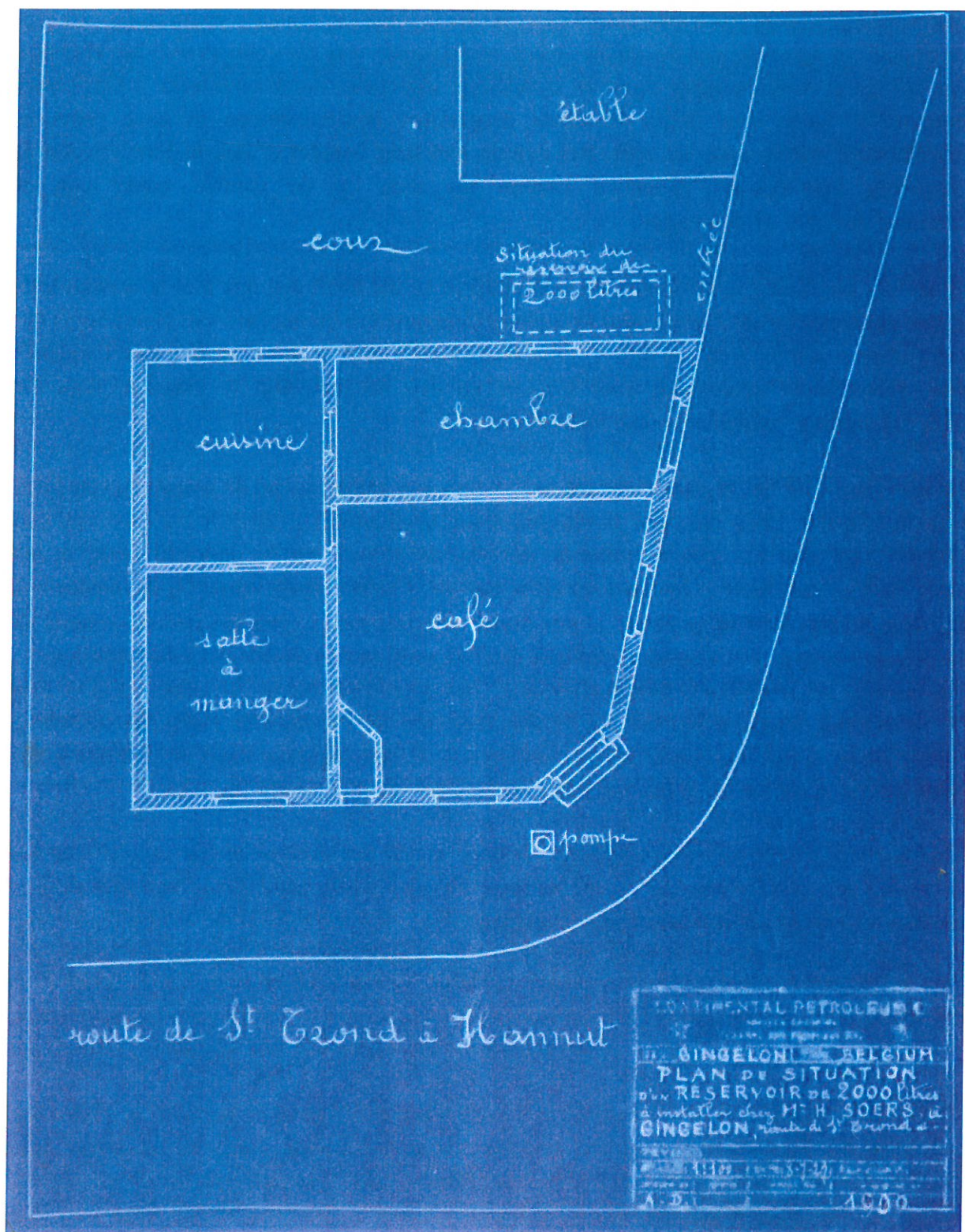
Gingelom kon daar natuurlijk niet bij achterblijven en het hoeft dan ook niet te verwonderen dat de aanvraag van de *Continental Petroleum Company* om bij het café van Henri Soers aan het kruispunt van de Weg van Sint-Truiden naar Hannut en de toenmalige weg naar Landen⁽²⁾, een ondergrondse opslagtank 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 13 juli 1927 naar het provinciebestuur verstuurd. Op 23 juli 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 het perceel waarop de installatie zou geplaatst worden. Dat bleek niet het geval te zijn, zodat het schepencollege op 9 september een positief advies kon afleveren. Toch duurde het nog tot 30 januari 1928 voordat de bestendige deputatie besloot dat de aanvraag van de *Continental Petroleum Company* ingewilligd kon worden. Henri Soers mocht een citerne laten ingraven onder de koer tussen zijn woning en zijn stallen en op het voetpad voor het café een pomp laten plaatsen.

Hoe het Soers 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 onze kring te melden.

⁽¹⁾ Deze bijdrage is gebaseerd op de inhoud van dossier Gingelom/1928 in het bestand *Hinderlijke, gevaarlijke of ongezonde inrichtingen* van het archief van het provinciebestuur te Hasselt.

⁽²⁾ Henri Soers baatte destijds een café uit aan het kruispunt waar nu de Landenstraat en de Oude Katsei op de Steenweg uitkomen.



Grondplan van het pand van Henri Soers, met de aanduiding van de voorgenomen plaatsing van de pomp en van de voorraadton.

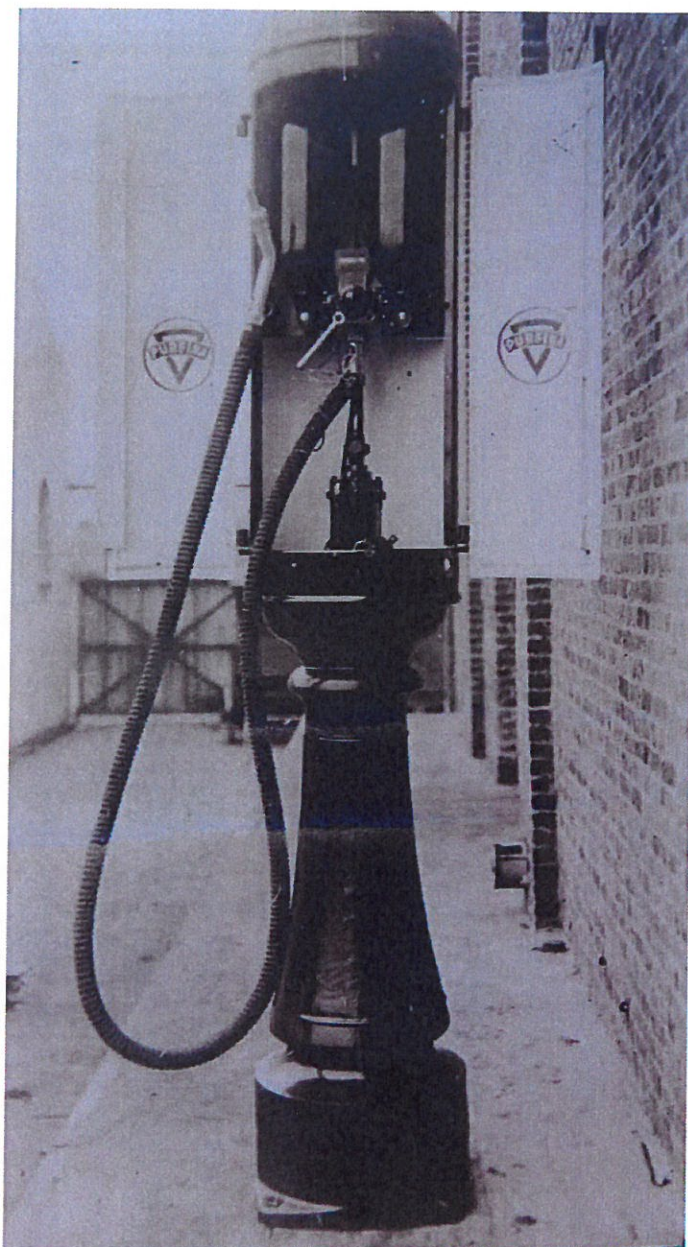
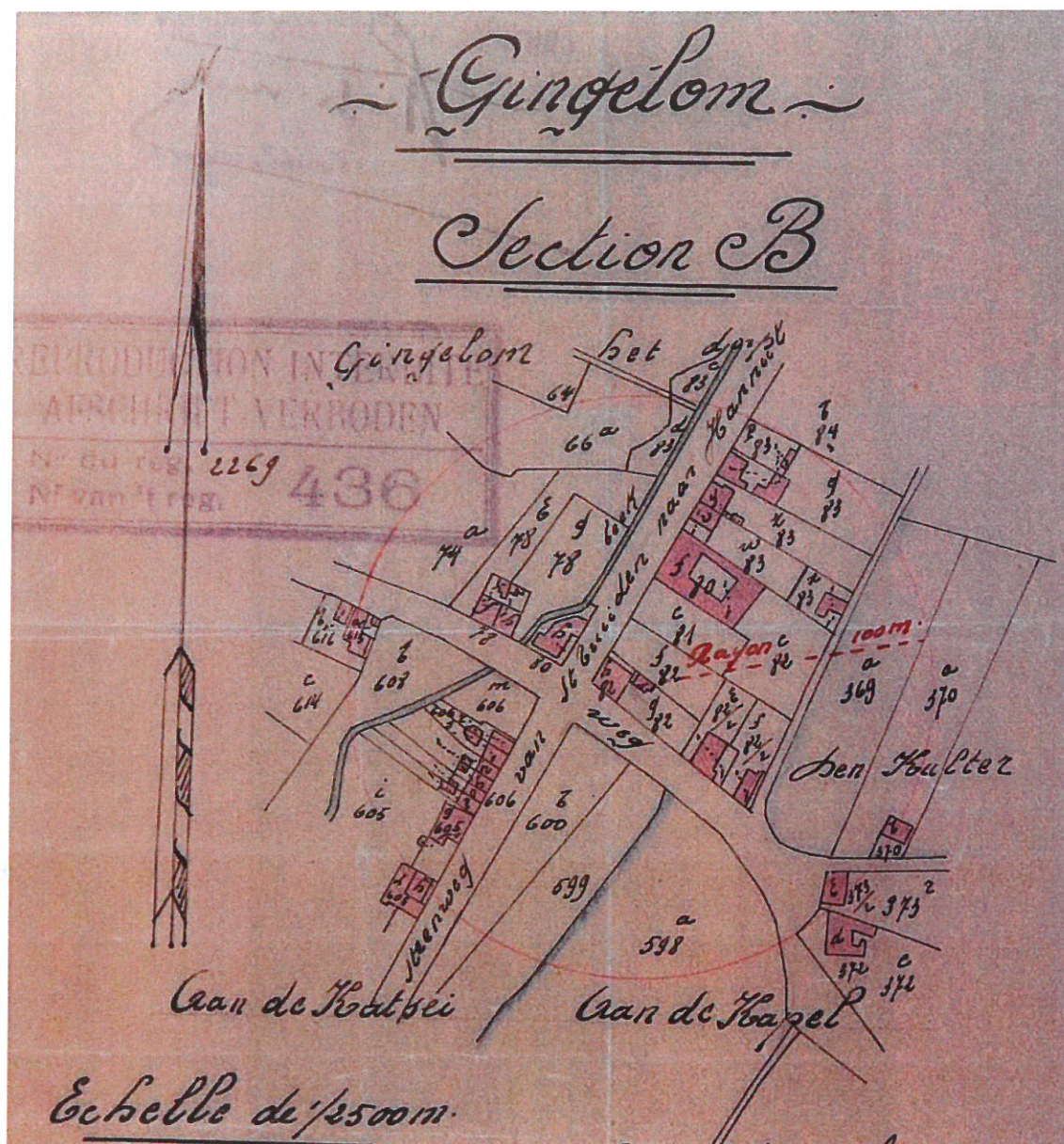


Foto van een soortgelijke pomp



Uittreksel uit de kadastrale legger uit 1927.

De benzinepomp zou voor perceel 82 b, op de hoek van de Steenweg en de Oude Katsei, geplaatst worden.