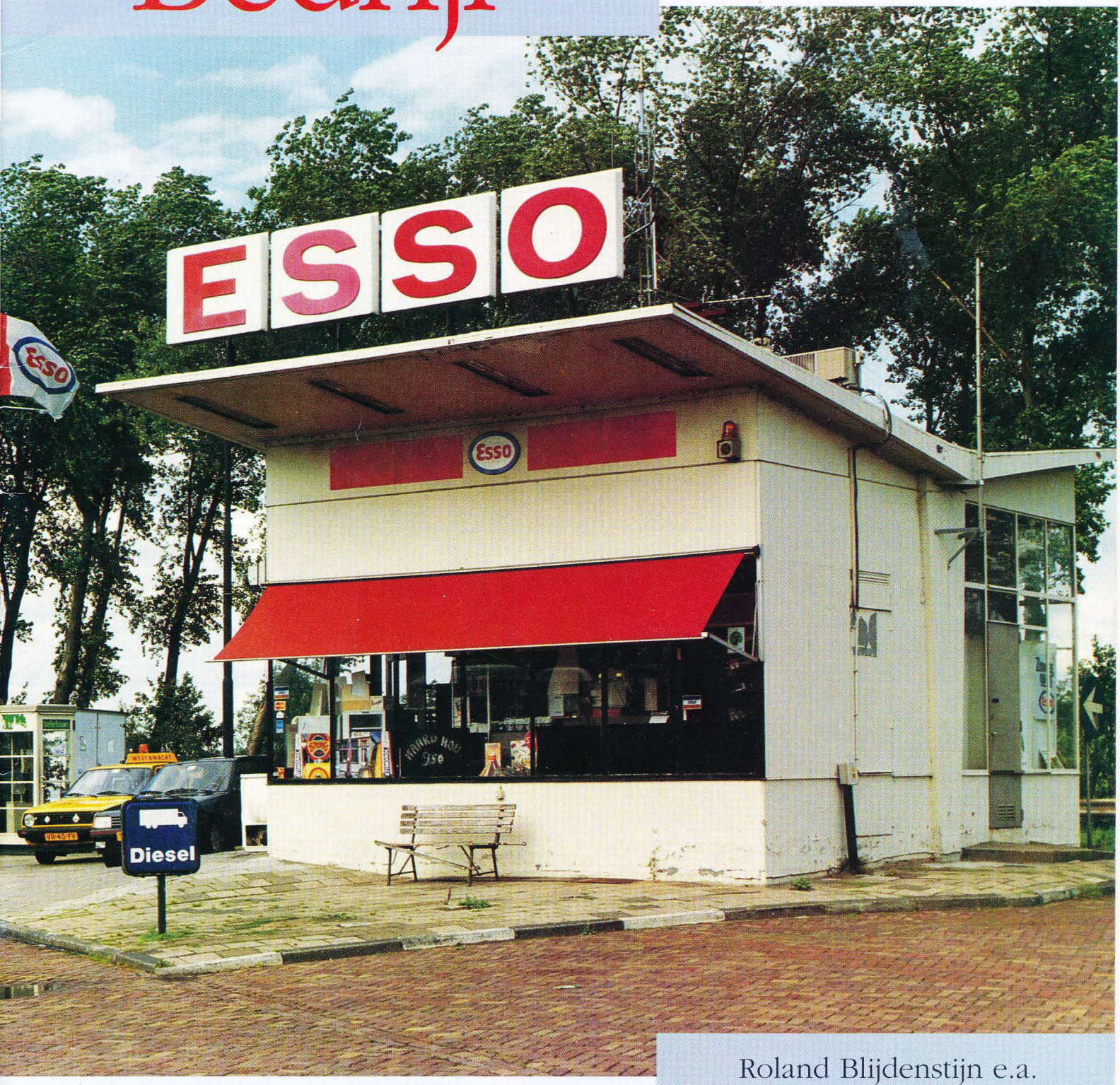
Buiten Bedrijf

Benzinestations



Roland Blijdenstijn e.a.

HET ESSO-STATION VAN W. M. DUDOK

VOORAF

Dit derde nummer van de serie „Buiten Bedrijf" geeft een historisch overzicht van een sector die in feite nog volop in bedrijf is, de benzinestations. Door de dreigende verdwijning van het Dudok-station bij Vinkeveen was het een goed moment om de geschiedenis van benzinestations eens te documenteren. Dit bleek niet mee te vallen, buiten het architectuur aspect bleek er weinig over geschreven. Ook de bronnen bleken, als ze er al waren, veelal niet erg toegankelijk te zijn.

Dit in tegenstelling tot de Verenigde Staten waar ook van de zijde van de bedrijven veel interesse is voor het verleden van benzinestations.

Toch kon in een kort tijdsbestek, door de enthousiaste medewerking van een aantal mensen bij de diverse oliemaatschappijen, deze publikatie verschijnen. Het is de eerste overzichtspublikatie, naar wij hopen een aanleiding voor verder onderzoek in de toekomst.

C.H.R.T. Weevers
Eindredacteur

CHECKPOINT CHARLIE

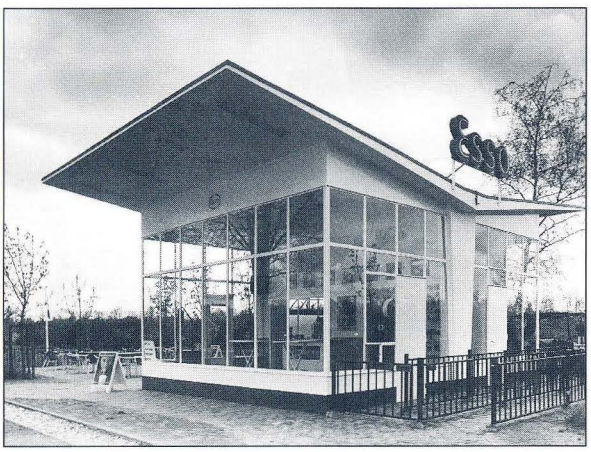
Marinus Klaasse heeft bijna twintig jaar, van 1954 tot 1970, gewerkt op het naar het Autotron verplaatste Esso-station aan de A2. Enkele van zijn dierbare herinneringen uit een tijd die voorgoed voorbij is:
„Begin jaren zestig was het nog rustig op de Rijksweg 2. Van een vangrail was nog geen sprake en ziekenauto's draaiden eenvoudigweg door de middenberm om bij ons de gewonden op te halen. Soms organiseerden we op de snelweg voetbalwedstrijden tussen de politie en de wegenwacht. Tijdens de stille nachtdiensten werden door testrijders van Vredestein saté's aangevoerd die we bij een auto-uitlaat roosterden. Een tijdje hebben we ons ontfermd over een big dat van een vrachtwagen was gevallen. Ons station was een waar ontmoetingspunt van allerlei figuren en kreeg al gauw de naam „Checkpoint Charlie". Dames van lichte zeden, praktizerend in Utrecht doch wonend in Amsterdam, kwamen bij ons een kaartje leggen. De zuster van zigeunerkoning Petalo spraken we aan met „hoogheid". Artiesten als Kees Schilperoort, Rijk de Gooyer, Rita Corita en Anneke Grönloh verzamelden zich hier als vertrekpunt voor een of ander revue. En niet te vergeten de vele duizenden vaste klanten die wij hielpen in ons goudmijntje met benzine en een praatje."

INHOUD

Vooraf	*Henk Weevers*	
Voorwoord	*mr D.N. Kok*	1
Redding van een benzinestation	*Geerd van Helden*	2
Dudoks Esso station	*Roland Blijdenstijn en Ed Schulte*	3
Wie was Dudok?	*Max Cramer*	6
Oliemaatschappijen	*Roland Blijdenstijn*	8
Tank-station-belevenissen	*Esso Maandblad 1938*	11
Benzinestations in Nederland	*Roland Blijdenstijn*	12
Herbestemming van benzinestations	*Ed Schulte*	24
Literatuur en bronnen		27

VOORWOORD

Het gerestaureerde Esso-station van Dudok op het Autotron te Rosmalen. foto Henk Bol.



Begin september 1994 kwam het bericht dat het benzinestation bij de afslag Vinkeveen op korte termijn afgebroken zou moeten worden. De officiële sluiting zou al op 15 september zijn. Het enige overgebleven Esso-station van de architect W.M. Dudok, gebouwd direct na de aanleg van de rijksweg 2 in 1953, moest verdwijnen als gevolg van de verbreding van de A2. Eerdere pogingen van Esso om dit station elders weer op te bouwen waren afgeketst vanwege de hoge kosten van demontage en verplaatsing. Aangezien het gebouwtje geen enkele monumentenbescherming genoot stond niets een afbraak in de weg. Voor de provincie Utrecht zou dit het verdwijnen van haar laatste oudere, onder architectuur gebouwde benzinestation betekenen. In 1985 was al het Purfina-station bij IJsselstein uit 1947 van architect S. van Ravesteyn gesloopt en in 1992 onderging het aardige Caltex-station bij Bunnik uit 1952 van architect L. Rondeltap het zelfde lot.

Behoud van het benzinestation voor de provincie Utrecht stond voorop, maar na overleg met Esso bleek geen geschikte alternatieve lokatie voorhanden.
R.K.M. Blijdenstijn, beleidsmedewerker van ons Bureau Monumenten, wist Autotron te Rosmalen enthousiast te krijgen voor de plaatsing van het station op hun terrein. Inmiddels had de pers zich erop gestort en koppen als 'Slopershamer bedreigt tankstation' verschenen. Spontaan meldden zich sponsors aan voor de reddingsaktie. Het Utrechtse advocatenkantoor mr. B. Tomlow, NOG Verzekeringen te Amsterdam en het Anjerfonds Noord-Brabant hadden flinke bedragen over voor de verplaatsing, het transport en de wederopbouw te Rosmalen. Naast een bijdrage van Autotron maakte Esso zelf de begroting sluitend met een zeer forse donatie.
Aanvankelijk zou het gebouwtje geheel gedemonteerd worden ter transport naar Rosmalen. Gelukkig diende zich een transportbedrijf uit Zaandam aan dat het wel aandurfde het station in zijn geheel te verplaatsen. Zo kon nog op de valreep dit unieke station mèt behoud van de volledige 'historische substantie' gered worden en, weer teruggebracht in de oorspronkelijke uitmonstering, zichtbaar blijven voor een groot publiek dankzij een uniek samenspel tussen overheid, bedrijfsleven en particulieren.

Mr. D.H. Kok
Lid Gedeputeerde Staten van Utrecht

REDDING VAN EEN BENZINESTATION

Een compleet benzinestation van twaalf meter lang, zeven meter breed en zeven meter hoog met een gewicht van 108 ton inclusief fundering over de weg en het water bijna honderd kilometer verplaatsen, wie begint daar aan? Autotron Rosmalen.
In januari 1995 verhuisde het laatste Esso 'Dudok' tankstation na veertig jaar trouw dienst gedaan te hebben langs de A2 per dieplader en schip van Vinkeveen naar het Brabantse attraktiepark.
De periode van donderdag 6 tot en met maandag 16 januari 1995 gaat bij Autotron Rosmalen de boeken in als 'zeer hectisch'.
Medio september 1994 vernam de Autotron-directie van het Bureau Monumenten van de provincie Utrecht, dat het laatste Dudok-pompstation in het kader van de verbreding van de A2 gesloopt zou gaan worden. Gezien het sterke accent van het themapark op de historie van de automobiel liet Autotron de provincie Utrecht direct weten, dat alle medewerking verleend zal worden om het gebouwtje voor de slopershamer te behoeden.
De volgende stap van Autotron was contact op te nemen met Esso, eigenaresse van het gebouwtje. Al snel bleek dat het bedrijf het stationnetje wel aan Autotron wilde schenken. Na intensief overleg met diverse instanties werd besloten het gebouwtje in zijn geheel over de weg en het water naar Rosmalen te transporteren. Donderdag 5 januari was alles klaar voor transport: alle vergunnningen en ontheffingen waren binnen. Het kraanbedrijf dat het pompstation op een dieplader moest hijsen was present, de politie paraat voor het regelen van het verkeer, het transportschip lag stand by... Het was echter de gestaag neerdalende sneeuw die roet in het eten gooide. De chauffeur van de imposante Mack vreesde voor wegschuiven en moest zijn bijzondere vracht langs de afrit parkeren. Politieberichten kondigden de blokkade van afslag Vinkeveen aan.
De volgende dag, vrijdag 6 januari om 22.00 uur, was het weer dusdanig opgeklaard en de verkeersdrukte van dien aard dat de politie groen licht gaf voor verder transport. Op zondagochtend werd het gebouwtje vanaf de Loenersloterdijk op een ponton gehesen, dat gereed lag in het Amsterdam-Rijnkanaal. Via tal van sluizen, kanalen en rivieren arriveerde het transport maandagmiddag 9 januari in Oss. Verder transport naar Autotron vond plaats in de nacht van zondag 15 op 16 januari. Een half uur na middernacht startte de chauffeur van de dieplader nog eenmaal de motor voor het laatste traject. Om 8.00 uur kwam de nieuwste Autotron-aanwinst in Rosmalen aan.
Het avontuur zat erop.
Achteraf bleek het gebouwtje nog unieker dan aanvankelijk werd verondersteld.
W.M. Dudok, de 'huisarchitect' van Esso, ontwierp in de periode 1953 tot 1967 maar liefst 112 tankstations. Wat de gebouwen met elkaar gemeen hadden, was de typische vleugelvorm van het betonnen dak. Voorts verschilden de ontwerpen nogal van elkaar. Het Dudok-gebouwtje op Autotron dateert uit 1953 en behoort dus tot de eerste lichting pompstations die Esso door de vermaarde architect liet ontwerpen. Saillant detail is dat dit tankstation, afgezien van de grensstations, als eerste in ons land 24 uur per dag geopend was.

Het Esso-station in een sneeuwstorm vastgelopen op 7 januari 1995. foto E.J. Bruinekool.

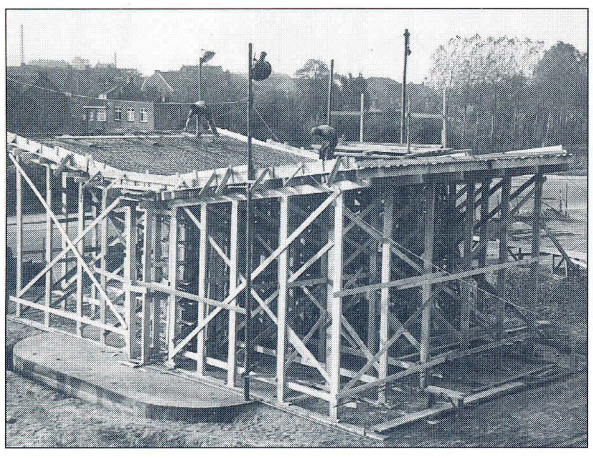
Zonder financiële steun van het bedrijfsleven en verschillende instanties had Autotron de verhuisklus nooit kunnen klaren. In het themapark sluit het beeldbepalende gebouw naadloos aan op de unieke collectie historische automobielen en spectaculaire attrakties. Gerestaureerd en weer teruggebracht in de oorspronkelijke Esso-kleuren doet het oude tankstation met ingang van het nieuwe seizoen - 15 april 1995 - dienst als nostalgische ijssalon en bedieningsruimte voor de oldtimerbaan. Het gebouwtje zal in het themapark ongetwijfeld nog lange tijd de aandacht krijgen die het verdient.

Geerd van Helden
directeur Autotron Rosmalen

DUDOKS ESSO STATION

Begin 1953 bezocht de 69-jarige W.M. Dudok voor het eerst de Verenigde Staten om daar een gouden medaille van het American Institute of Architects in ontvangst te nemen. Tijdens zijn verblijf daar hield Dudok vele lezingen en sprak met architecten als F.L. Wright en Mies van der Rohe. Volgens zijn medewerker R.M.H. Magnée ontmoette Dudok bij toeval ook de directeur van Esso Nederland, die hem uitnodigde een nieuw, gestandaardiseerd benzinestation te ontwerpen. Esso's oude type met de grote luifel was in de tijd van de naoorlogse materiaalschaarste te kostbaar geworden en een simpel 'doosje', zoals F.A. Deierkauf, architect in dienst van Esso, voorstelde, zou niet door de schoonheidscommissies komen. Een goedkoop en verantwoord benzinestation had Esso nodig om in grote aantallen langs de in aanleg zijnde rijkswegen neer te kunnen zetten. En een toen al beroemde architect als Dudok zou zijn ontwerp gemakkelijk door de kritische commissies geaccepteerd krijgen.

Benzinestation te Heerlen in de bekisting anno 1953. foto P.J. Prett.



GEVLEUGELD ONTWERP

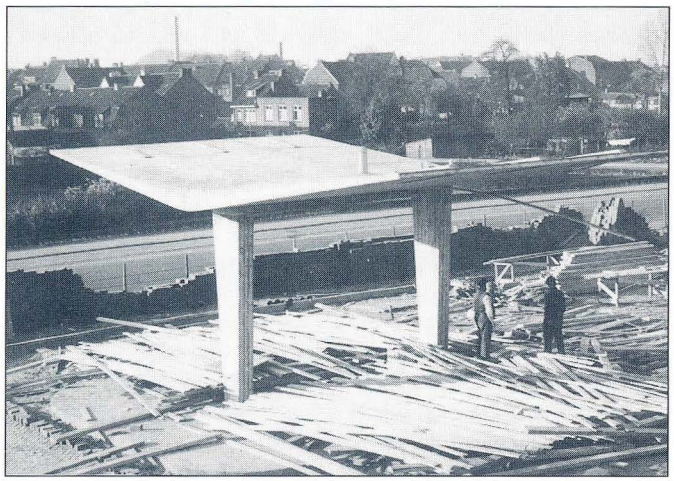
Voor de snel van begrip zijnde Dudok, die bekend stond als zuinig met vormen en autoritair naar aannemers, was de opdracht simpel: hij nam het ovale Esso-logo als uitgangspunt en tekende er een V onder, zoals het embleem van Ford. De V vormde het dak, dat in de knik op twee poten rustte en waaronder Dudok een losse doos in glasarchitectuur plaatste. Op vernuftige wijze had Dudok de basiselementen van een benzinestation, luifel en kiosk, in één ontwerp vorm gegeven, dat zowel tegemoet kwam aan de 'eisen van welstand' als aan de mogelijkheid de gewenste flexibiliteit te realiseren zonder afbreuk te doen aan de architectuur. Deze opvatting stond tegenover die van architecten als L. Rondeltap (Caltex), A. Staal (Shell) en S. van Ravesteyn (Purfina). Zij maakten in de jaren vijftig en zestig voor iedere opdracht een nieuw ontwerp, waarvan ook de bouwwijze wisselend kon zijn.

Het ontwerp van Dudok bestond uit een betonnen plaat, waarop een V-vormige luifel op twee naar boven verbredende kolommen werd geplaatst. Vanwege de grote uitkraging van twee maal zes meter werd de betonkolom momentvast verbonden met de vloerplaat. Deze bouwwijze kon alleen uitgevoerd worden in ter plaatse gestort beton. Zo werd de kiosk, die uit stalen raamprofielen met een gemetselde en afgestucte borstwering bestond, niet constructief belast. Voldaan werd ook aan de wens een zo transparant mogelijke kiosk te maken om 's nachts als lichtreclame te dienen!

PROTOTYPE IN HEERLEN

Een eerste experiment van Dudoks ontwerp vond in Heerlen plaats. Aan de Schandelerboord 25 ontwierpen de Esso-architect F.A. Deierkauf en de Ford-architect F.S.J. Paulen een automobielbedrijf voor de verkoop en service van Amerikaanse en Duitse Ford produkten. De bouw van deze garage in de toen nieuwe constructie van voorgespannen beton (balken met een overspanning van 20 meter) vond plaats tussen 1 april 1953 en 9 januari 1954. Voor de garage moest een benzinestation van Esso komen. Niet Deierkauf maar Dudok mocht hier zijn nieuwe ontwerp voor het eerst realiseren. Dudoks schetsontwerp, niet meer dan een A4-tje, werd op 4 februari 1953 bestekklaar gemaakt door P.J. Prett, indertijd tekenaar bij Paulen. Vanwege de bijzondere eisen moest bovendien een constructiebedrijf (Van Gunst uit Amsterdam) ingeschakeld worden om de betonconstructie van vloer, kolommen en fundering te berekenen. Van prefab of montagebouw was geen sprake. Alleen bij de invulling onder de luifel kon gebruik gemaakt worden van een redelijk uniforme bouwwijze met standaard glasmaten. Om praktische redenen werd de aanvankelijk losgehouden glazen kiosk doorgetrokken tot de onderzijde van het betonnen V-dak.

Het bouwen van een Dudokstation ging als volgt.



Monolithische betonvleugel te Heerlen na het verwijderen van de bekisting anno 1953. foto P.J. Prett.

Afhankelijk van de ondergrond werden eerst palen geheid (op staal in Heerlen) en vervolgens een betonnen fundering met vloerplaat gestort. Rondom de uitstekende stekeinden van deze vloer werd de bekisting van de beide kolommen gesteld met daarin de aansluitende bewapening. Tenslotte kwam er op een woud van staanders de bekisting van de luifel. Vanuit het midden nam de dikte van de beton naar het uiteinde toe af tot slechts een dikte van 8 cm! Vanwege het karakter van dit constructieve ontwerp moest het beton dan ook in één keer gestort worden: na een hele dag beton aanmaken en storten, alles met het handje en in een kruiwagen, was het geheel klaar. En als het beton na enkele weken voldoende verhard was, kon de bekisting weer gesloopt worden. Op deze wijze ontstond er een sterke betonnen 'vleugel', waaronder de glazen kiosk opgebouwd kon worden. Voor de opening van het Heerlense autobedrijf op 26 maart 1954 schreef P.J. Prett: 'De hiervan in gewapend beton uitgevoerde luifels geven dit nieuwe station een goede slanke vorm, waardoor het eigenlijke gebouw niet wordt aangetast. Integendeel werken de wit gekleurde luifels met goede avondverlichting als een blikvanger.'

UNIFORM ESSO-STATION

Niet alleen uit de woorden van Prett, die nog smakelijk kan vertellen over zijn ervaringen met het bouwen van stations en garages, maar ook vanwege de vroege datering en de opvatting van het V-dak als nog een echte luifel

Dudok-prototype te Heerlen, direct na de opening in 1953. foto P.J. Prett.

boven de pompen, mogen we het Heerlense benzinestation beschouwen als het prototype van het uniforme 'filling station', dat Dudok voor Esso ontwierp en waarvan er tot

Filling station Loenersloot aan de Rijksweg 2 na de opening in 1954. foto M. Klaasse.

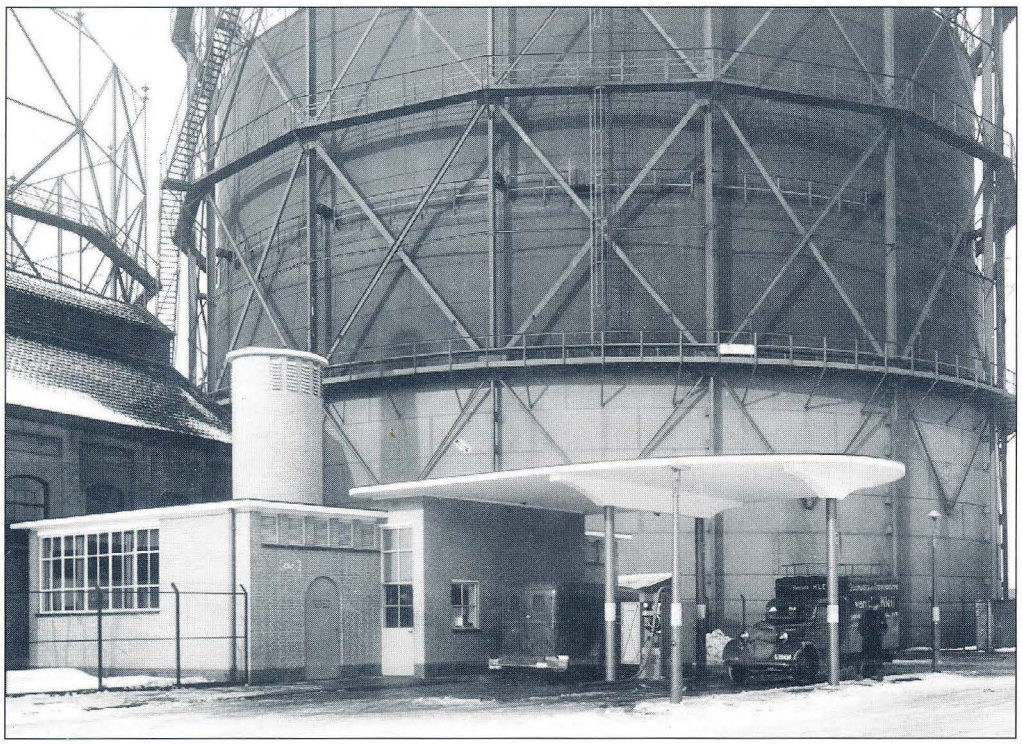
Esso's kleinste Dudok-type in Nijmegen. foto Esso-archief.

1967 in totaal 112 zijn gebouwd in ons land.
Bij het door Magnée uitgewerkte standaardtype (27 mei 1953) zien we exact dezelfde overspanningsgrootte van het V-dak (2 maal 6 meter), maar met een grotere kiosk van niet twee maar vier vensters ter weerszijden van de betonpoot. Hierdoor verviel de luifelfunctie van het dak ten behoeve van een grotere verkoopruimte van olieprodukten. De pompen kwamen op aparte eilanden te staan, los het het gebouwtje. Ook de standaardlengte van de voorgevel werd vergroot: van vijf (Heerlen) naar zeven vensters. Het eerste filling station volgens dit ontwerp kwam in Wouw (1953) te staan, direct gevolgd door het naar Autotron verplaatste station aan de Rijksweg 2.

Spoedig kwamen er aanvragen om grotere service-stations met meer bedrijfsruimte te mogen bouwen. Toen de gemeente Groningen het geplande benzinestation aan de Turfsingel wilde combineren met een transformatorhuisje, was de reactie van Esso (30.9.1954) afwijzend: 'Om tot een uniform aesthetisch verantwoord station te kunnen komen, heeft architect Dudok het ontwerp van tekening C-6662 ontwikkeld. Daar de Schoonheidscommissie van de grote steden Den Haag, Rotterdam en Amsterdam, alsmede de aesthetisch adviseur van de Rijks Waterstaat dit ontwerp zonder bezwaar konden accepteren, is tot adoptatie van dit type overgegaan. U zult dus kunnen en willen begrijpen, dat wij er ten zeerste op gesteld zijn, wanneer dit type zoals het ontworpen is geplaatst kan worden'. Uiteindelijk is Esso toch akkoord gegaan met het gewijzigde plan en op 4 augustus werd de bouwvergunning verleend.
Het staat er nog steeds als tankstation en is thans door de gemeente Groningen als monument beschermd. Door de sterk vergrote ruimte onder het V-dak is van een echte 'Dudok' met de karakteristieke luifeloverstek echter nauwelijks meer sprake.
Twee variant-types volgden. In Nijmegen werd het kleinste type gebouwd met een gevellengte van zes vensters en twee ter weerszijden van de betonpoot. Door behoefte aan meer serviceruimte met aparte doorsmeerafdeling ontstond een derde type met een gevellengte van 12 vensters onder het verlengde V-dak. Zo'n groot type kwam in Hilversum aan de Soestdijkerweg te staan. Als variant hierop werden twee vensters vervangen door een dichte wand, zoals het Esso Servicenter (1955) aan het Kaapse Plein in Den Haag.

Esso Servicenter in Den Haag uit 1955 als grootste Dudok-type. foto Esso-archief.

WIE WAS WILLEM DUDOK?



Gastankstation te Hilversum uit 1941 van architect W. M. Dudok, later door Esso gewijzigd in een benzinestation. foto Streekarchief voor het Gooi & de Vechtstreek.

Willem Marinus Dudok (1884-1974) heeft zonder twijfel wereldnaam verkregen met zijn ontwerp voor het raadhuis te Hilversum uit 1924, dat tussen 1927 en 1931 werd gebouwd.
Als directeur van Publieke Werken en vanaf 1928 als gemeente-architect heeft hij tussen 1915 en 1954 het straatbeeld van Hilversum bepaald. Naast zijn positie als architect in dienst van de gemeente Hilversum bezat Dudok tevens een particulier architectenbureau, dat opdrachten buiten Hilversum - en zelfs buiten Nederland - aannam en uitvoerde.
Van de circa 250 projecten die op zijn naam staan, bevinden zich ongeveer 100 in Hilversum. Tot zijn bekendste werken hier behoren een twintigtal scholen, 25 volkswoningbouwcomplexen, twee aula's en een klein aantal landhuizen. Als particulier architect bouwde hij bijvoorbeeld het monument op de Afsluitdijk, de Bijenkorf in Rotterdam, de stadsschouwburg in Utrecht en het raadhuis in Velsen. In het buitenland behoren tot zijn belangrijkste projecten de Cité Universitaire in Parijs, een bioscoop in Calcutta, het Van Heutzmonument in Nederlands Indië en plannen in Izmir en Baghdad. Daarnaast gaf Dudok in de jaren dertig en veertig de toon aan met zijn stedebouwkundige plannen voor Hilversum, Den Haag en Velsen.

INDUSTRIËLE OPDRACHTEN

Naast deze monumentale projecten had Dudok ook belangstelling voor industriële opdrachten. Bruggen, viaducten, zuiveringsinstallaties, zwembaden, transformatorhuisjes, zout- en zandbunkers komen regelmatig op zijn oeuvrelijst voor. Voor Esso ontwierp Dudok vanaf 1953 in totaal 112 benzinestations.
Zijn eerste ervaring met dit bouwtype dateerde echter al uit 1941, toen Dudok voor de gemeente Hilversum een gastankstation ontwierp als gevolg van de grote schaarste aan autobrandstof in het eerste oorlogsjaar. Dit tankstation had een grote, haast Amerikaans aandoende luifel, waaronder de auto's methaangas konden tanken dat in de zuiveringsinstallatie op de Liebergerheide gewonnen werd. Na de oorlog verloor het gebouw zijn functie en in 1946 werd het overgenomen door Esso, die er tot in de jaren zeventig een servicestation in vestigde. Na afbraak

van de luifel voor een fietspad werd het tankstation tenslotte in 1984 gesloopt.

OPLEIDING

De belangstelling voor deze technische werken heeft wellicht te maken met de tamelijk ongebruikelijke opleiding die Dudok heeft gevolgd. Na een aantal jaren op de HBS te hebben doorgebracht, vervolgde Dudok zijn opleiding aan de Cadettenschool te Alkmaar, opleidingsinstituut voor de Koninklijke Militaire Academie (KMA) te Breda. Bij de KMA kreeg hij vooral een bouwkundige opleiding. Met veel zelfstudie en onder invloed van professor Itz bekwaamde Dudok zich daarnaast ook op het esthetische vlak. Na zijn opleiding werd hij bij de Genie geplaatst waar hij kazernes, forten en een militair tehuis in Den Helder ontwierp met duidelijke invloeden van Berlage. Na een ongewilde overplaatsing naar de Telegrafie brak Dudok zijn militaire carrière af en vond hij een betrekking als plaatsvervangend directeur Publieke Werken in Leiden. Na enige gebouwen ontworpen te hebben in de stijl van de Amsterdamse School vertrok hij twee jaar later, in 1915, naar Hilversum, waar hij tot zijn dood in 1974 woonachtig bleef. Hier ontwikkelde hij zijn meest herkenbare stijl, met het raadhuis als onbetwistbaar hoogtepunt.

ROMANTISCH KUBISME

Omdat Dudok balanceerde tussen modern en traditioneel met duidelijke verschuivingen in één van beide richtingen in bepaalde perioden, heeft men in de literatuur meestal moeite gehad om hem in één van de gangbare stromingen onder te brengen. Zijn meest creatieve periode, rond 1930, werd door J.J. Vriend treffend gekarakteriseerd met 'Romantisch Kubisme'. Vooral in Engeland hebben zijn werken uit deze periode veel invloed gehad op met name scholen- en raadhuisbouw. Ter gelegenheid van Dudoks zeventigste verjaardag in 1954 - toen zijn eerste benzinestations langs de rijkswegen verschenen - citeerde de Engelse architectuurhistoricus R. Furneaux Jordan instemmend de woorden van Dudok uit 1951: 'Mogen wij geleid worden niet alleen door sagesse d'esprit, doch ook door sagesse de coeur, opdat wij aan deze opwindende tijd zijn eigen bekorende schoonheid mogen geven - een schoonheid die voor het leven essentieel is'.

OLIEMAATSCHAPPIJEN

De aardolie-industrie is een unieke bedrijfstak vanwege haar integrale karakter: de enige industrie die opsporing, winning, verwerking, vervoer, distributie en verkoop aan de klant in één hand heeft. Kortom, van put tot pomp. Juist vanwege deze grote diversiteit en sterke onderlinge concurrentie werd een overal herkenbare bedrijfsidentiteit, een 'corporate identity', essentieel voor de grote oliemaatschappijen, die vaak voort waren gekomen uit een conglomeraat van overgenomen kleine maatschappijen. Zij zochten herkenbaarheid in een monolithische identiteit, waarbij voor het geheel aan aktiviteiten één naam en één visuele stijl werd gehanteerd. Symbolen en kleuren van diverse grote oliemaatschappen als Esso en Shell hebben zich, afgezien van stapsgewijze aanpassingen (upgrading) in de loop der tijd, maar liefst 100 jaar weten te handhaven.

Na de Tweede Wereldoorlog werd niet alleen de oliehandel in ons land maar ook die van de gehele wereld gedomineerd door de 'Seven Sisters': de Amerikaanse maatschappijen Exxon (Esso), Texaco, Mobil Oil, Chevron en Gulf en de Europese giganten Shell en BP. Thans wordt Nederland beheersd door de drie grote oliemaatschappijen Shell, Esso en Texaco, die met een verkoop van zo'n 1400 miljoen liter brandstof per jaar 86 procent van de markt in handen hebben. De overige zeven maatschappijen - BP, Elf, Mobil, Q8, Total, Fina en Avia - moeten het doen met een omzet van 220 miljoen liter en genoegen nemen met kleine tankstations op minder gunstige lokaties. Door een onevenwichtig verdeelsysteem kunnen de kleinere maatschappijen hun verkoop slechts halen uit stations buiten de rijkswegen, waar de vestiging vrij is. Hun gemiddelde omzet per station is 3 miljoen liter tegen 7,1 miljoen liter bij de grote drie. Shell is onbetwist marktleider met een aandeel van 50 procent langs de rijkswegen.
In 1970 bezat ons land nog zo'n 13.000 tankstations, thans slechts zo'n 5000, een aantal dat in de toekomst verder zal teruglopen. Van de 'Seven Sisters' verdween Gulf in 1983 van het toneel toen de nieuwe oliemaatschappij Q8 haar stations overnam, een jaar later gevolgd door Chevron, die door Texaco werd overgenomen.

ESSO, HET RITME VAN DE TIJGER

De oudste oliemaatschappij in ons land is Esso. Door samenvoeging van twee importondernemingen, de firma Horstman & Co te Rotterdam en een firma onder leiding van F. Speth en A. Maquinay uit Antwerpen, die beiden al tientallen jaren petroleum uit Amerika invoerden, werd op 11 maart 1891 te Rotterdam de American Petroleum Company (APC) opgericht. De onderneming met haar hoofdzetel in Rotterdam verkocht aanvankelijk alleen petroleum als lampolie, die betrokken werd van de Standard Oil Company, in 1870 door John D. Rockefeller opgericht als de eerste en grootste oliemaatschappij. Als gevolg van de Anti-Trust wetten werd in 1911 de oude Standard ontbonden en gesplitst in zelfstandige ondernemingen, waaronder de Standard Oil Company New Jersey, sinds 1971 de Exxon Corporation.
De APC begon in 1905 via haar verkoopmaatschappij De Automaat (opgericht in 1898) mondjesmaat benzine in Nederland te verkopen, eerst onder de merknaam 'De Automaat' en na 1914 als 'Motorspirit', gevolgd door 'Standard'. In 1923 werd het handelsmerk 'Esso' als merknaam geïntroduceerd.
Aanvankelijk had de Franse tak van de maatschappij de naam 'Eco', afgeleid van 'l'économique', geadopteerd. De naam was kort en werd in de meeste talen uitgesproken als 'echo'. Maar de fonetische uitspraak van S.O. (Standard Oil), zijnde 'Esso', won het uiteindelijk. De maatschappij gebruikte een verkeersbord als beeldmerk: het ronde stopbord met rode rand, voorzien van de naam Esso in blauwe ronde letters in het witte vlak. In 1938 werd onder het motto 'Stop bij het Esso-teeken!' het ronde embleem ovaal en de letters strakker. Tevens ging men de kleuren omwisselen. Ook verdween toen de oude merknaam Standard definitief van het toneel. In 1965 volgde nog een geringe wijziging, waarbij de blauwe rand en de rode Esso-letters smaller uitgevoerd werden.

GO WELL, GO SHELL

De N.V. De Bataafse Petroleum Maatschappij (Koninklijke/Shell Groep) groep werd in 1907 gevormd door samensmelting van de belangen van de Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, opgericht in 1890 ter exploratie van oliebronnen in Ned. Indië, en de Britse Shell Transport and Trading Company Ltd die door Marcus Samuel in 1890 was opgericht. Zijn vader bezat behalve een rederij ook een werkplaats waar schelpen als versiering op vazen, fotolijsten e.d. werden geplakt, een inspiratiebron voor Marcus om de schelp (Shell) als embleem voor het concern te nemen. Als kleurenschema werd oranje, later citroengeel, en rood genomen. In de loop der tijd werd het Shell-embleem zesmaal gewijzigd naar een steeds meer gestileerde vorm, onder andere in 1961 naar ontwerp van de beroemde 'streamliner' Raymond Loewy. Tien jaar later, tijdens een upgradings-programma, verdween de naam Shell uit het symbool. Sinds 1994 werkt Shell aan een 'Retail Visual Identity' project, waarbij de kleuren warmer worden en de luifels en pompunits afgeronde hoeken krijgen, zoals ook in de autoindustrie nu gebruikelijk is.

WHERE EVER YOU GO, GO TEXACO

In 1902 werd The Texas Company opgericht na ontdekking van een sensationele oliebron bij Beamont, Texas. Als Continental Petroleum Company kreeg zij in 1905 een eerste vestiging in Europa (Antwerpen), in 1911 gevolgd door een kantoor met vier medewerkers in Rotterdam. In 1928 nam de maatschappij haar oorspronkelijk naam The Texaco Company weer aan en vestigde zich in Den Haag. Als handelsmerk gebruikte men de naam Texaco, afgeleid van het telegramadres. In 1936 werd een belangengemeenschap aangegaan met de Standard Oil of California (Socal), die wel olie maar geen verkoopapparaat in Europa, Afrika en Azië bezat. De nieuwe combinatie verscheen in ons land in 1947 onder de naam Caltex, de California Texas Oil Company. In 1967 werd Caltex weer ontbonden. De Texas Company ging verder als Texaco en Socal verkocht haar produkten onder de naam Chevron. In 1984 trok Chevron zich weer terug uit Europa en verkocht haar belangen aan Texaco, die daardoor in één klap van een achtste naar een tweede marktpositie in Nederland oprukte. Het aantal tankstations kwam daarmee van 180 op 1200. Een nieuwe huisstijl, System 2000, werd geïntroduceerd voor deze gigantische ombouwoperatie. Het sinds 1907 bestaande beeldmerk, een vijfpuntige ster binnen een cirkel, in 1909 voorzien van de T van Texaco, kreeg een nieuw aanzien: een witte door neon verlichte ster, uitgezaagd uit een rode plaat acrylaat. Als basiskleur voor de tankstations nam men donkergrijs. Het eerste en tevens grootste station van Texaco in deze nieuwe huisstijl kwam te staan aan de A13 ter hoogte van Delft-Zuid en werd op 16 april 1986 geopend.

MOBIL, PROTECT HORSEPOWER

Mobil

De Standard Oil Company of New York (Socony) werd na de Anti Trust wet van 1911 onafhankelijk en breidde haar aktiviteiten vanuit de staten New York en New England snel uit. In 1931 ging Vacuum Oil Company, Standard Oils belangrijkste exporteur van smeerolie, deel uitmaken van Socony. Vacuum Oil had patenten op de merknamen Pegasus en Mobiloil. Na 1940 werd de naam Socony-Vacuum gewijzigd in Socony-Mobil, spoedig gevolgd door Mobil Oil naar het meest populaire oliemerk. Als beeldmerk ging het rode vliegende paard van Pegagus Oil dienen, dat sinds 1956 minder groot werd weergegeven onder de letters Mobil. Zoals alle 'Standard'-maatschappijen (zie Esso) werd ook bij Mobil de van de Amerikaanse vlag afgeleide kleurencombinatie rood, blauw en wit toegepast. Pegasus is in de Griekse mythologie het strijdros van de Muzen die zijn berijders tot poëtische inspiratie aanzette.

BP, ON THE MOVE

British Petroleum ontstond met kapitaal van de Engelse overheid in 1909 als de Anglo-Persian Oil Company. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd deze maatschappij door Groot-Brittanië overgenomen omdat Churchill niet langer afhankelijk wilde zijn van de Nederlandse Shell. In 1954 kreeg de op het Midden-Oosten gerichte maatschappij de merknaam BP Oil en breidde haar aktiviteiten uit over Europa, waaronder Nederland, gevolgd door Noord-Amerika.

FINA

De Belgische oliemaatschappij Petrofina, de Compagnie Financière Belge des Pétroles, startte in 1920 met de verkoop van aardolieprodukten in ons land. In 1927 kreeg Nederland een eigen onderneming, de N.V. Nederlandse Petroleum Maatschappij Purfina. Als eerste maatschappij plaatste Purfina een benzinestation aan een snelweg (IJsselstein) en werd bekend door de eigenzinnige stations van de architect S. van

Ravesteyn. In 1935 vond een fusie plaats met de Amerikaanse oliemaatschappij Sinclair en veranderde de naam in Sinfina. Na de Tweede Wereldoorlog, in 1947, werd de band met Sinclair weer verbroken. De naam Purfina keerde terug. Om meer overeenstemming met de vestigingen in andere landen te krijgen (Deutsche Fina, Norske Fina) heet de maatschappij sinds 1 oktober 1963 Fina Nederland N.V., in 1973 gewijzigd in een B.V.

Q8

De Kuwait Petroleum Corporation (KPC) werd in 1980 opgericht als staatsbedrijf van Koeweit, een klein welvarend land aan de Arabische Golf met de op twee na grootste olievoorraad ter wereld. In 1983 en 1984 nam de KPC vrijwel alle Europese bezittingen van het Amerikaanse Gulf Oil over. Zij deed toen ook haar intrede in Nederland als jongste oliemaatschappij. Op 4 september 1986 volgde de introductie van het nieuwe merk Q8, uit te spreken als 'Kjoeweet', verwijzend naar het land van herkomst. Als beeldmerk werden naast de 'Q8' twee zeiltjes geplaatst, symbool voor de Dhow, een zeilschip waarmee Koeweit tweeduizend jaar geleden haar handelswaar vervoerde en waarmee het de basis legde voor de economie van het land. In 1994 vond een vernieuwing van het beeldmerk plaats, waarbij de kleuren donkerblauw en ivoor werden opgefrist met toevoeging van een derde kleur: rood, een mix van het felle signaalrood uit het verkeer en het warme tomaatrood. Ook hun tankstations maakten deel uit van het totale 'retrofit' programma, gericht op een lichtere, warmere en dynamischer uitstraling: onder andere een smallere luifel met rode, diffuus aangelichte accentstreep en rondere vormen. Q8 beschikt thans over zo'n 200 tankstations, 4% van het totale aantal stations in Nederland.

BK

Een wat vreemde eend in de bijt is BK-gas, die als autogas leverend bedrijf eigen LPG-stations heeft gebouwd, maar later onder de vleugelen van de oliemaatschappijen is gaan opereren. Firma Bessel-Kok, importeur van Renault Oliën, zag begin jaren vijftig haar inkomsten dalen toen de oliemaatschappijen steeds meer streefden naar een totaalpakket, inclusief olie. In Amerika werd al sinds de jaren dertig het zogenaamde Liquefied Petroleum Gas (LPG), een vloeibaar gasmengsel van propaan en butaan, benut voor huishoudelijk gebruik in afgelegen gebieden. Voor 1940 vonden er experimenten plaats in Duitsland en Italië met dit gas en tijdens de oorlogsjaren werd in Nederland gebruik gemaakt van allerlei soorten gas als noodbrandstof. Na 1945 kwam de benzinetoevoer weer op gang en Esso en Shell fakkelden in Pernis het gas af als nutteloos bijprodukt. Bessel-Kok zag wèl brood in LPG en sloot een leveringscontract af met de Duitse oliemaatschappij Aral in Bochum. Oktober 1954 vond bij een Amsterdamse garage de eerste LPG-aflevering plaats. Een jaar later presenteerde Bessel-Kok plannen voor 12 afleverstations. Als logo werd gekozen voor een cirkel met de letters BK, rechts doorsneden door drie 'dropjes' met de letters LPG afzonderlijk. De blauwe kleur verwees naar Aral, de drie ruitjes naar International Harvester, de leverancier van LPG-trucks. Vanwege de vorm werd het logo later 'de sleutel' genoemd. Naast blauw was aluminium, refererend aan de gastanks, de tweede bedrijfskleur. Als afleverzuil werd de klassieke Tokheim benzinepomp gebruikt. De stations zelf bestonden uit simpele glazen dozen. In 1960 had BK al 100 stations, tien jaar later het dubbele aantal. Concurrentie van de oliemaatschappijen ontstond. Caltex kwam in 1958 als eerste met 16 stations waar ook autogas werd gekocht. Esso volgde met 16 en Shell in 1959 met 25 stations. Samenwerking werd gezocht met Gulf en Mobil. In 1971 nam Shell alle aandelen van BK over en Aral werd afgekocht. Na de oliecrisis van 1973 braken gouden tijden aan voor BK. Nadat in 1974 het verbod tot gecombineerde verkoop van benzine en autogas aan de rijkswegen werd opgeheven, trok BK in bij de tankstations. Vooral bij Shell was ze kind aan huis. In 1978 werd het beeldmerk vernieuwd: de blauwe letters BK met erboven in blauwe, omgebogen band de tekst 'autogas' en eronder in groene (milieu!) band de tekst 'apparatuur'.

TANK-STATION-BELEVENISSEN

Overpeinzingen van een 'invaller' op een groot service-station

'Er loopt hier op ons station een hardnekkig verhaal, dat er bij een concurrent iets verder iemand naar Meerenburg moest worden gebracht, omdat hij zijn geestvermogens weliswaar nog allemaal had, maar ze niet meer in de goede volgorde lagen door het zoeken zonder resultaat naar de vulopening van de benzinetank van een Peugeot 202. En het beroerdste is, dat je niet mag laten merken, dat je het niet weet en je aan het zoeken bent. De menschen blijven meestal in den wagen zitten en laten je zelf de motorkap maar opslaan en rondscharrelen en ze worden dikwijls boos als je teneinde raad om de plaats van de vulopening vraagt. Want ze hebben bijna alle erge haast. Oppassen moet je feitelijk bij iederen wagen, want ze hebben allemaal zoo hun bijzonderheden.
Zoo weet ik b.v. nu ook, dat de kleine Mickey Mouse van Fiat, de '500', twee vuldoppen vlak bij elkaar heeft, de eene voor de brandstof, de andere voor het koelwater.
Des nachts na den eersten dag, dat ik als invaller in functie was, heb ik er een soort nachtmerrie van gehad en aldoor te vergeefs trachten uit te rekenen hoe ik aan moest met 30 liter brandstof voor een DKW, met een menging van 1 liter olie op 25 liter benzine. En ik heb gedroomd van allerlei soort olie- en benzinevulopeningen en van een volautomatisch service-station met 'bliksem'-aansluiting voor lucht en water, mechanisch werkende, neerdalende en omhoog gaande pompslangen en een vernuftig sproei- en verstuifinrichting, die zoowel kan dienen tot verwijdering van insecten-'aanslag' en koeienvla als tot aangename verkoeling der inzittenden van auto's.'

uit: ESSO Maandblad, 1938

Onder het 'Esso-baldakijn zal iedere klant steeds koning zijn'. Tekst achterop deze foto van het benzinestation aan de Merwedekade te Utrecht.
foto Esso-archief.

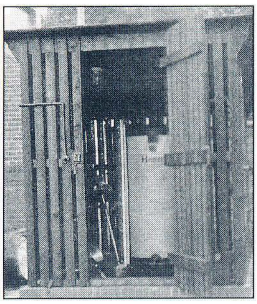
BENZINESTATIONS IN NEDERLAND

In 1896 verscheen de eerste auto, een Benz, op de Nederlandse wegen en omstreeks 1900 reden er zo'n honderd automobielen rond van Duitse en Franse makelij. In 1906 hadden Amsterdam en Den Haag bijna 200 auto's, gevolgd door Rotterdam, Arnhem (75), Nijmegen (66) en Utrecht. Na een schuchter begin was de groei van het automobilisme niet meer te stuiten: het aantal auto's steeg van ruim 11.000 in 1920 tot 113.000 in 1930, en aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog bezat Nederland al 158.000 personen- en bedrijfsauto's.
Na 1900 gingen progressieve rijwielhandelaren in de grote steden auto's importeren, verbouwden hun zaak of richtten nieuwe garagebedrijven op. Een van de oudste nog bestaande garages, compleet met automobilistische versieringen, dateert uit 1913 en staat op de hoek Wittevrouwenstraat en Ridderschapstraat in Utrecht.

Garage Wittevrouwenstraat/Ridderschapsweg te Utrecht uit 1913. foto A. Bos.

De plotselinge vraag naar benzine overrompelde de oliemaatschappijen.
Petroleum was sinds de eerste oliewinning in Amerika in 1859 het belangrijkste aardolieprodukt en werd gebruikt als lampolie voor huisverlichting. Nog tot 1900 werd benzine als waardeloos bijprodukt afgefakkeld, maar toen in 1911 de eerste T-Ford als massaprodukt van de loopband afrolde, kon zich een nieuwe lucratieve benzinemarkt ontwikkelen. Een belangrijkere drijfveer voor de benzineverkoop was in de beginperiode de sterk verminderde afname van petroleum door de opkomst van de electrische verlichting en het stadsgas.
Import van Amerikaanse olie vond aanvankelijk plaats in houten vaten (barrels) via Antwerpen, spoedig gevolgd door Rotterdam, dat zou uitgroeien tot werelds grootste oliehaven.
In 1905 begon de American Petroleum Compagny (APC, later Esso) met de verkoop van benzine in ons land, gevolgd door Shell (1907) en Texaco (1911). Hun fijnmazig petroleum-distributienet van centrale opslagcentra naar depots langs spoor- en waterwegen en de detailverkoop door straatventers en winkels (drogisten, rijwielbedrijven) werd nu ook voor de benzineverkoop gebruikt. De Nederlandsche Automobiel Club stelde voor haar leden een lijst samen van drogisten die benzine konden leveren. Benzine, verkocht in blikken van tien liter, was echter een veel explosiever goedje dan petroleum. Bij de regionale depots, die na 1910 in ons land verrezen, werd de benzine aanvankelijk opgeslagen in cilindervormige tanks, die op twee meter hoge bakstenen of gietijzeren zadels waren geplaatst. Na 1920 ging men over op ondergrondse tanks. Niet alleen vanwege het explosiegevaar, maar ook ter waarborging van de 'versheid' van de benzine, verzegelde men de tanks en de blikken zorgvuldig. De loodsen, waarin het pomphuis, het vullokaal en de opslag van benzineblikken werden ondergebracht, waren opgetrokken uit een staalskelet met golfplaten. Bij de toen snel veranderende marktsituatie konden de verkooppunten op eenvoudige wijze verplaatst worden. De APC had depots met 50.000 liter tanks. Chauffeurs en wagenknechten moesten de grond rond de loodsen onkruidvrij houden en mochten die bebouwen met bloemen, aardapppelen of groente voor eigen gebruik. De in 1908 geopende gloednieuwe garage van K. Landeweer aan de Biltstraat te Utrecht had op de binnenplaats een noviteit, die door de 'Revue der Sporten' in dat jaar als 'benzine-huisje' werd omschreven: een houten keet, waarin een 1000 liter grote explosievrije opslagtank stond.
De aan de klant verstrekte

Het benzinehuisje van garage Landweer aan de Biltstraat te Utrecht in 1908.
foto Revue der Sporten.

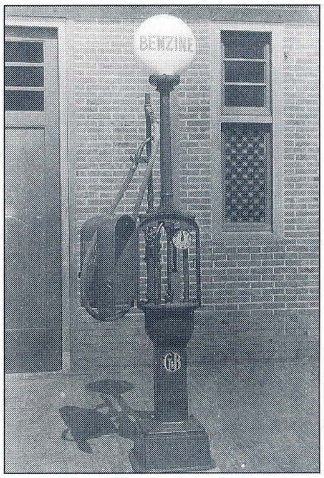


benzineblikken moesten op houten rekken in een kluis van metselwerk of beton bewaard worden. De automobilist mocht thuis een beperkte hoeveelheid benzine (150-300 liter) in voorraad hebben. Nog in 1926, toen de APC in Nederland de afdeling Benzine oprichtte, had alleen al deze maatschappij 135.000 benzineblikken bij de garagebedrijven in omloop!
De eerste tankauto van de APC verscheen in 1919 en had een capaciteit van 1500 liter. Stalknechten, koetsiers en paardewagens maakten plaats voor chauffeurs, monteurs en tankauto's, waarvan de inhoud tot 7000 liter in 1930 zou oplopen.

DE STRAATPOMP

De eerste straatpomp van Gilbert & Barker, omstreeks 1925.
foto Esso-archief.

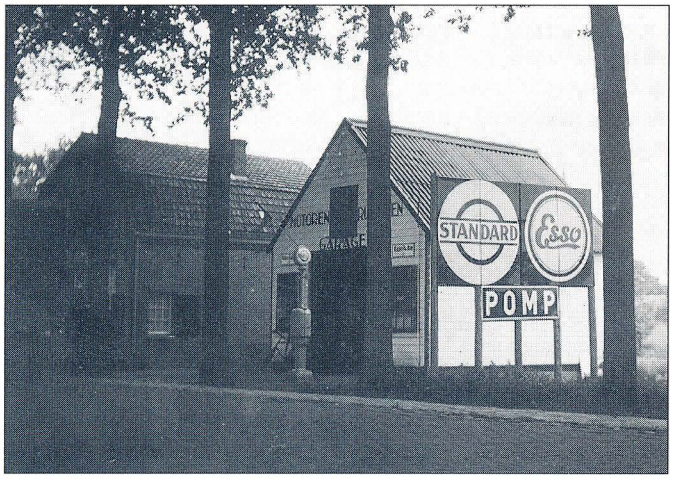
Begin jaren twintig ging men vanwege het brandgevaar ondergrondse tanks aanleggen met daarboven benzinepompen. Deze eerste mechanische pompen moesten als een waterpomp met de hand bediend worden en hadden een volumetrisch meetsysteem. Het waren hoge gietijzeren pompen, bekroond door een glazen, elektrisch verlichte bol, waarop de merknaam kwam te staan.
Esso koos voor de pomp van Gilbert & Barker (1912), een dochteronderneming van Standard Oil. De straatpomp van Shell, een gietijzeren veelhoekige zuil met basement en een kroontje (Koninklijke Shell!), werd voor het eerst in 1920 opgesteld voor het deftige hotel Pabst te Zeist aan de weg Utrecht-Arnhem. De decoratieve pompen werden een nieuwe toevoeging aan het straatmeubilair en kwamen als blikvanger voor drogisterijen, rijwielzaken, garages, cafés en hotels te staan.
De argwanende automobilist, gewend aan de verzegelde benzineblikken, ontving het nieuwe apparaat, waardoorheen onzichtbaar en oncontroleerbaar de benzine zijn tank instroomde, met gemengde gevoelens. Om dit wantrouwen weg te nemen voorzag men de pompen van twee zichtbare glazen meetreservoirs. Zo kon de klant zijn benzine zien opborrelen om per vijf liter in de tank te verdwijnen. Dit type pomp gebruikte men ook voor ben-



zinetankwagentjes (180 liter), zogenaamde 'wheeltanks', die overdag op het trottoir werden gezet en 's avonds weer naar binnen gereden. De attractiviteit van de 'visible pumps' werd verhoogd toen de maatschappijen hun benzine gingen kleuren: Shell was oranje, Purfina blauw en Esso rood. Samen met de toenemende reclameborden in de loop van de jaren twintig was deze kleur-identificatie de eerste uiting van de merkenbinding.

EVOLUTIE VAN DE BENZINEPOMP

Begin jaren twintig domineerde de deftige mechanische handpomp met verlichte bol, in 1925 opgevolgd door de pomp met kijkglazen, het straatbeeld. De eerste 'volumetrics' van Gilbert & Barker werkten snel, maar waren onnauwkeurig. Bij de 'visibles' moest men eerst het vat vullen en kon men pas daarna tanken. Tijd speelde toen nog geen rol en het autoverkeer, voornamelijk bestaande uit rijke liefhebbers, stelde begin jaren twintig nog niet veel voor. Terwijl in Amerika maatregelen tegen straatpompen werden voorbereid vanwege hun brandgevaar bij verkeersongelukken, oordeelde de Benzinecommissie in 1923 'dat kans op vernieling niet groot is, zeker niet grooter dan voor een straatlantaarn of halteplaats'.
In 1924 verscheen aan het uiteinde van de pompslang de eerste pistolen met automatische afsluiter om de benzinetoevoer nauwkeuriger te kunnen regelen.
In 1927 lanceerden enkele Amerikaanse fabrikanten, waaronder de Tokheim Corporation, een elektrische pomp die veel sneller, veiliger en nauwkeuriger werkte: een door een elektromotor aangedreven zuig-perspomp voerde de benzine via een vloeistofmeter door de slang. Een klokwerk registreerde het aantal liters. De bediende hoefde nu niet meer zelf te pompen: deze 'clockface dial' pomp schakelde zichzelf elektrisch in zodra hij het pistool uit de houder nam en de trekker overhaalde. Wat moest worden betaald werd na het vullen uitgerekend, waarna de klok voor de volgende klant weer op nul gezet diende te worden. Om de vaak terecht wantrouwende automobilist gerust te stellen had de zijkant van de inmiddels rechthoekig geworden pompkast een kijkglas, waarin een rotortje begon te draaien zo gauw werd getankt. Soms was er ook een bel ingebouwd die klonk bij iedere liter benzine.
Halverwege de jaren dertig kwam deze elektrische pomp op de markt.
Eind jaren dertig werd het 'uurwerk' vervangen door een telmechanisme, dat behalve de getankte hoeveelheid ook

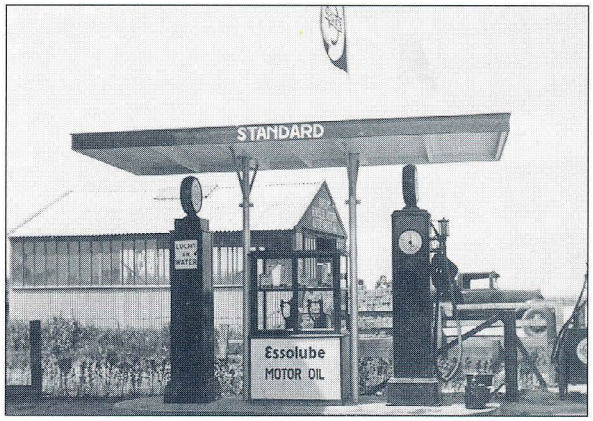


Esso-straatpomp met 'schuur' garage te Helvoort, omstreeks 1930. foto Esso-archief.

de prijs per liter en het te betalen bedrag aangaf. Zwaartekracht voor het overhevelen van de benzine was niet meer nodig en het hoge zuiltype werd vervangen door het koelkastmodel met de afgeronde hoeken. Tijdens de magere na-oorlogse jaren kon nauwkeurig 'voor een tientje benzine' getankt worden. De kreet 'fill d'er up' was toen alleen nog weggelegd voor de Amerikanen met hun dorstige auto's en goedkope benzine.
In 1954 verscheen de dubbelpomp die twee soorten benzine (super en normaal) kon afleveren. Deze werd in 1961 opgevolgd door de blendpomp die verschillende mengsels leverde.
In 1971 introduceerde Esso de selfservice: de zelfbedieningspomp, waarmee al tien jaar was geëxperimenteerd, kreeg in de jaren tachtig een digitaal telwerk en varieerde qua vormgeving van tafel- tot kastmodellen, al of niet met oprolbare slangen. De straatpomp op het trottoir voor de drogist is dan geëvolueerd tot een opstelling van tientallen pompunits onder gigantische luifels langs snelwegen.

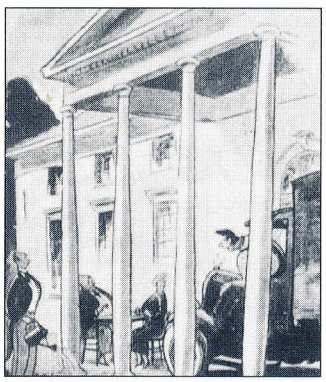
HET POMPEILAND MET KIOSK EN LUIFEL

In 1905 verscheen in de Verenigde Staten het eerste benzinestation, een paar jaar later gevolgd door de eerste serie drive-in filling stations. Terwijl in ons land in 1920 de straatpomp kwam, had Amerika al de beschikking over 15.000 benzinestations, veelal nog eenvoudige prefab gebouwtjes in een ijzerskelet volgens een standaardontwerp.
In de jaren twintig werd met het nieuwe bouwtype in Amerika volop geëxperimenteerd. Voor de residentiële buitenwijken ontwikkelde een maatschappij een middle-class Engels cottage type, elders kwamen stations in de Spaanse missie-stijl. Classic Revival elementen deden hun intrede met dorische zuilen onder de luifels. Merkbinding door standaardontwerpen, logo's en kleurenschema's ontstond. Het benzinestation werd 'a home, far away from home'. Rond 1930, aan de vooravond van de crisisjaren, verschenen de meest extravagante stations in de vorm van wigwams, pagoda's, kasteeltjes, piramiden en zelfs Hollandse windmolens! Gebouwtjes in de vorm van een grote zeeschelp (Shell-logo) of als een 'opgeblazen' benzinepomp namen de nieuwe 'automotive architecture' wel heel letterlijk op.



De 'clockwise dial' pomp van Esso te Zoeterwoude in 1938. foto Esso-archief.

Electrische pomp van Esso te Nijmegen in 1932. foto Esso-archief.



Spotprent uit het maandblad Esso van september 1937.

Neem me niet kwalijk . . . ik dacht dat het een benzinestation was

Nederland was nog onbekend met deze wegarchitectuur en van extreme vormgeving zoals in Amerika was in ons land geen sprake. Eind jaren twintig gingen de oliemaatschappijen zich meer met hun presentatie aan de klant bezig houden. De American Petroleum Compagny (APC) opende in 1924 haar nieuw, monumentaal hoofdkantoor in Den Haag en richtte van hieruit in 1926 haar Auto

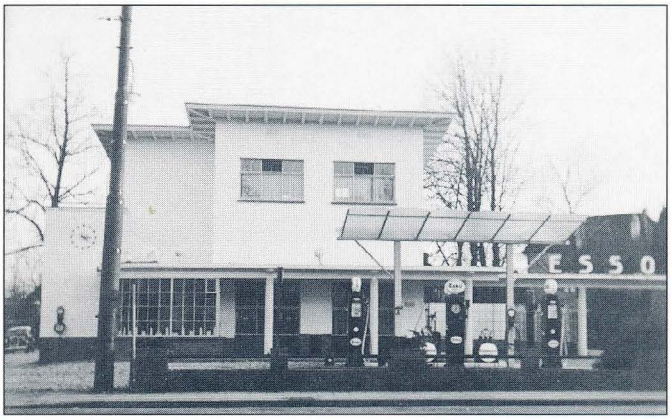
Het eerste kioskmodel van Esso te Utrecht. foto Esso-archief.

De R.K. Kerk aan de Utrechtseweg te Zeist als benzinestation omstreeks 1940. foto Esso-archief.

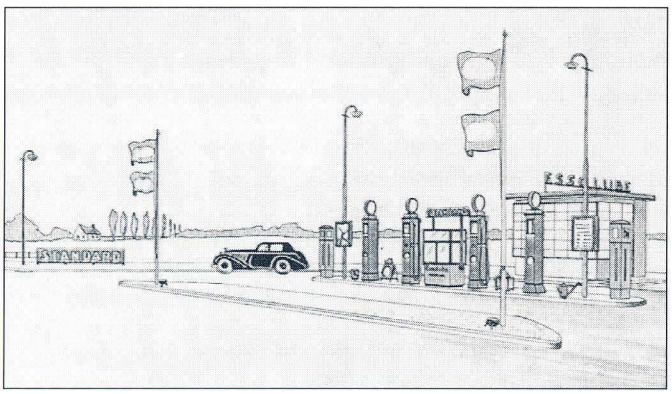
Hulpdienst op als service èn klantenbinding. Een jaar later introduceerde de APC de motorolie Essolube. Niet alleen klanten, maar ook de vele particuliere ondernemers moesten aan het eigen merk gebonden worden om de verkoop te verhogen. Goede service en bedrijfspresentatie werden belangrijk, niet in de laatste plaats door de toenemende kritiek op de chaotische reclames en smerige garagebedrijven langs de wegen. Zo stond er te Loenersloot nog tot 1953, toen Esso het Dudok-station aan de Rijksweg 2 opende, een bont beschilderde woning met station voorzien van oude mijnen als versiering. Maar het 'ergst wat op dit gebied gepresteerd is', schreef H.B. Bakker van de Rijkswaterstaat in 1953, 'is misschien het geheel in kakelbonte kleuren opschilderen van een voormalige kerk langs de Rijksweg tussen De Bilt en Zeist, welke als garage met service-station werd ingericht'.

Na 1930 ging de oude straatpomp plaatsmaken voor de 'clockwise' benzinepomp, die samen met een in dezelfde vorm uitgevoerde water- en luchtpomp op een pompeiland werd gezet. Voor de motorolie kwam tussen beide pompen een vitrine die van een luifeltje boven het pompeiland werd voorzien. Het luifeltje was in eerste instantie bedoeld om de pompbediende tegen regen te beschermen, maar kon ook vergroot worden als auto-overkapping. Bovendien was het uitermate

Pompeiland met V-luifel te Velp in 1939. foto Esso-archief.

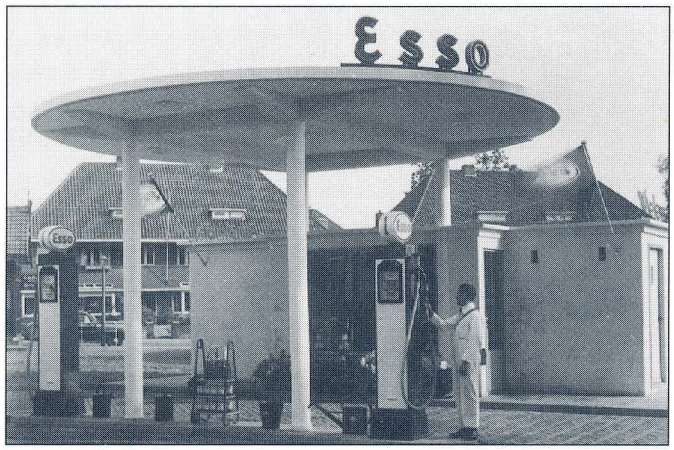


geschikt voor reclame-uitingen. De vitrine kon uitgroeien tot een kiosk, als kantoortje en eenvoudige verkoopruimte voor de pompbediende. Dergelijke eilandpomp-opstellingen langs de weg, al of niet met een op- en afrit, waren de eerste benzinestations in ons land en beheersten tot 1937, toen de Verkeerswet tegen lintbebouwing van kracht werd, het straatbeeld. Maar nog in 1953 stonden er op een wegvak van vijf kilometer, tussen Soestdijk en Amersfoort, maar liefst 24 van dergelijke stations!
Talloze vitrines, kiosken en luifels in allerlei vormen verrezen in de jaren dertig langs de wegen. Vanwege de regelmatige verplaatsingen bestonden zij vaak uit goedkoop, demontabel materiaal als gasbuizen en golfplaat. Architect S. van Ravesteyn kreeg van Purfina in 1935 zijn eerste opdracht: een uitneembare luifel voor een benzinestation in Ede. Van de Geldersche Schoonheidscommissie mocht hij echter geen luifeltje in golfplaat maken.
Kritiek op de luifels kwam niet alleen van de schoonheidscommissies. In het dealersblad 'Shell-Service' uit 1939 werd onder de kop 'Luifels of geen luifels' met klem gewaarschuwd tegen teveel reclame die 'landschaps- en stedenschoon bederven'. Esso had begin 1938 al een handleiding 'ter verbetering van aanzien en service-verleening van 'Standard'-garages' uitgegeven met zeer gedetailleerde richtlijnen voor kleurgebruik ('frissche Standard-kleuren'), recla-



Voorbeeld van Esso voor een model-benzinestation omstreeks 1938 volgens het glazen kioskmodel. foto Esso-archief.

Ronde betonluifel te Hilversum omstreeks 1950. foto Esso-archief.



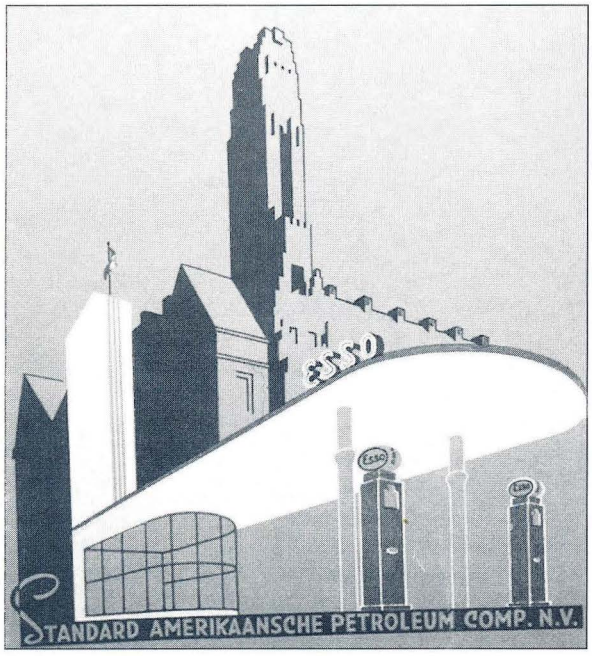
Esso-kiosk met gebogen luifel te Zwolle omstreeks 1950. foto Esso-archief.

me (uithangborden als 'eye-catchers'), indirecte verlichting, plaatsing van pompeilanden, service-attributen enz. Na de oorlog verving Esso haar rechthoekige kiosk voor een meer elegante, afgeronde versie, die als prefab (staal en glas) afgeleverd werd en waaraan een kleine, eveneens gebogen betonnen luifel aan toegevoegd kon worden. Dit service-kantoortje tussen twee pompen promootte Esso als blikvanger en waardevolle etalage, die vooral 's nachts met de helder wit aangestraalde kap goed zichtbaar was en waarin de bediende 'een stille reclame vormt voor de vlotte service, die hij namens Uw bedrijf verleent' (sic). Na 1952 verving Esso dit type kiosk door een drietal eenvoudiger vormen, waaronder het Dudok-type.

HET FILLING- EN SERVICE-STATION

Behalve nieuwe garages met showrooms en benzinepompen, verrezen begin jaren dertig aarzelend de eerste benzi-

nestations. Behoefte aan nieuwe stations ontstond toen de rijkswegenplannen van 1927 en 1932 langzamerhand tot uitvoering kwamen. De kosten van dergelijke dure installaties konden niet langer door de enkeling opgebracht worden en oliemaatschappijen speelden hierop in. Aanvankelijk bouwden zij de stations in eigen beheer, maar dat bleek niet erg winstgevend te zijn. Zij konden namelijk slechts gratis service geven om hun relaties (garages) niet in het harnas te jagen. Het was dan ook in deze crisistijd minder riskant en winstgevender om door pacht- en huurkoopcontracten particuliere ondernemers aan zich te binden. Zo waren de maatschappijen verzekerd van afzet van hun produkten en hadden zij meer greep op de wijze van verkoop en service bij hun stations.



Omslag van een Esso-handleiding met op de achtergrond haar hoofdkantoor in Den Haag. Omstreeks 1947.

HET VOOROORLOGSE LUIFELSTATION

Om de toenemende concurrentie het hoofd te bieden werd uniformiteit in uitvoering, reclame en bediening essentiëel. Esso stelde in een fraai uitgevoerde handleiding van net na de oorlog, dat de automobilist 'zijn' station reeds van verre moest kunnen herkennen 'aan bouwtrant, aan de kleur, aan de plaatsing der pompen'. Geadviseerd werd een plaatsing op de hoeken van een kruispunt, aan de rechterzijde van een uitvalsweg nabij stad of dorp of in de buitenbocht van een weg. Vervolgens werd met een serie fraai uitgevoerde vogelvlucht-aquarellen diverse typen stations gepresenteerd. Deze ontwerpen waren nog gebaseerd op Esso's eerste benzinestations van rond 1933, die op hun beurt rechtstreeks afgeleid waren van de Amerikaanse voorbeelden van Standard Oil van omstreeks 1930.

Het eerste type van de APC (Esso) bestond uit een in gele steen gemetseld gebouwtje met grote, halfronde etalage van ruitjes in smalle staalprofielen onder een halfronde luifel op twee stalen pijlers (Lijsterbesplein, Den Haag, 1934). Dit type werd in verschillende varianten uitgevoerd. Bijzonder fraai was het station aan de Statenweg te Rotterdam met een geheel glazen gebouwtje. Voor een landelijke omgeving werd de grote luifel voorzien van een flauw hellend schilddak, zoals het Nedam-station bij Roermond, richting Eindhoven. Voor een wegkruising werd het halfronde gebouwtje voorzien van twee luifels met een doorlopende rand en een gemetselde, cirkelvormige voortzetting van het kantoortje boven de luifelpartij. Begin jaren tachtig verdween zo'n type in Scheveningen (Zwolsestraat), maar het uit 1933 daterende station aan de Keulse Poort in Venlo staat er nog, zij het ernstig gemutuleerd: in 1956 kwam aan de achterzijde een doorsmeerruimte en in 1958 werden de luifels gesloopt.

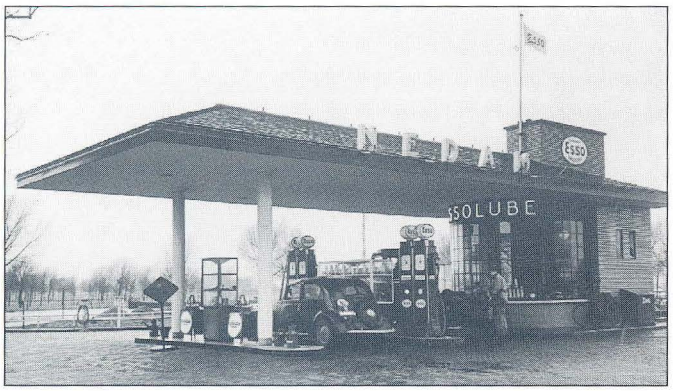
Het interieur van deze vroege stations was zakelijk: linoleum op de vloer, tegels en witgestucte muren, een kolenhaard en stalenbuis meubelen. Interessant is dat Esso in haar naoorlogse Dealers Manual dit type afbeeldde als zijnde 'European'. Kennelijk vanwege de grote luifels ter bescherming tegen regen. Ook in Duitsland werd zo'n 'vleugeltype' gebouwd, en wel als eerste benzinestation van de Reichsautobahn in 1937 nabij Frankfurt.
Ook andere maatschappijen kwamen midden jaren dertig met dergelijke luifelstations. Shell had een sterk op dat van Esso gelijkend station, echter met een rechthoekige luifel zoals haar Amerikaanse type. Texaco kwam in 1936 met het spectaculair station 'Auto-Palace' aan de Graafseweg te Nijmegen naar ontwerp van B.J. Meerman en J. v.d. Pijll. Dit toen als 'modernste tankstation in Nederland' gestempelde gebouw bleef echter een unicum met haar hoge lichttoren en cirkelvormige luifel.

NAOORLOGSE AANPASSINGEN

Na 1935 begon de uitvoering van de Rijkswegenplannen uit 1927 en 1932 geleidelijk op gang te komen en Rijkswaterstaat stelde in 1938 voorschriften vast voor nieuw te plaatsen benzinestations. Demontabele stations gingen plaats maken voor permanente gebouwen. De chaos van eigen bouwsels bleef echter toenemen, reden voor de Bond Heemschut om in 1939 een commissie 'De weg in het landschap' op te richten. Zij vond wel dat benzinemaatschappijen hun gebouwen behoorlijk vormgaven en dat 'de nieuwe architectuur met hare strakke, zakelijke lijnen recht van spreken heeft', maar uitte kritiek op de ontsierende reclames en het 'vaak over-

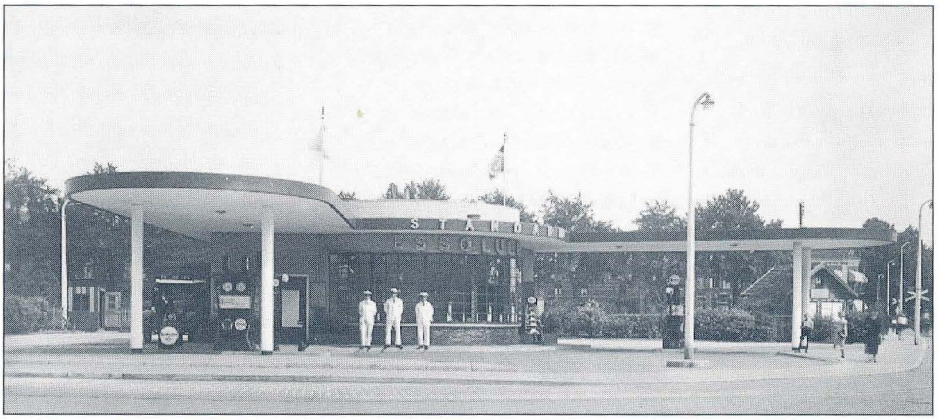
Benzinestation uit 1934 aan de Lijsterbeslaan in Den Haag.
foto Esso-archief.

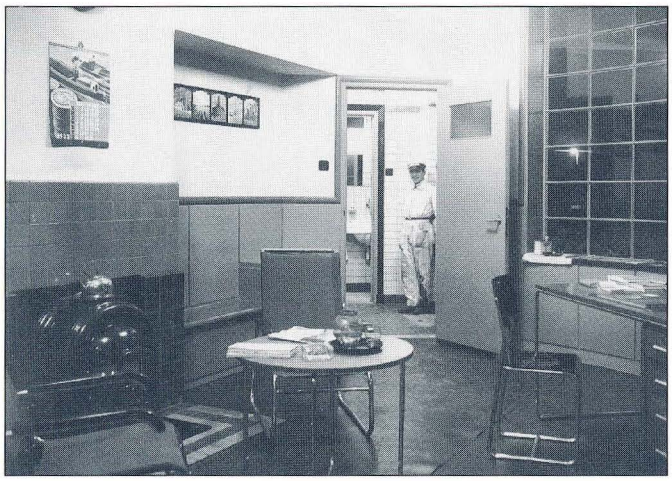
Benzinestation als glasarchitectuur aan de Statenweg in Rotterdam omstreeks 1935.
foto Esso-archief.



Het Nedam-station bij Roermond met aangepaste luifel.
foto Esso-archief.

Esso-station met dubbele luifel aan de Keulse poort te Venlo uit 1933.
foto Esso-archief.





Interieur van het station te Venlo in november 1933. foto Esso-archief.

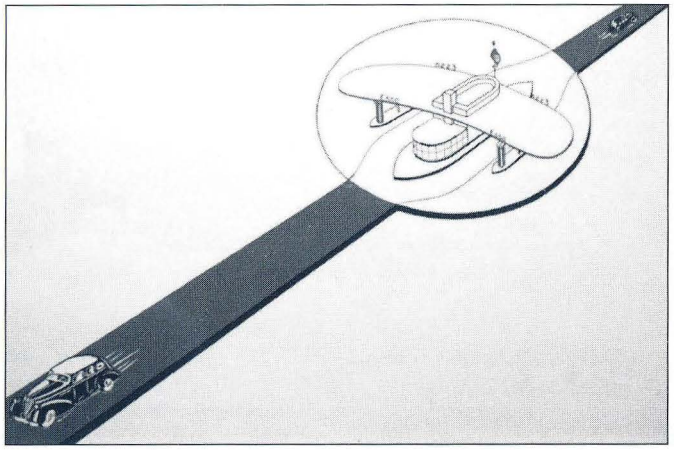
dreven aantal pompen' van particulieren. Voorts werd geadviseerd de bedrijfskleuren aan te passen aan de 'zoo bijzondere atmosferische kleurschakeeringen van het Nederlandsche landschap', iets wat voor de internationaal operende maatschappijen een onmogelijkheid was.

Pas na de oorlog werden de oude wegenplannen weer opgepakt en met voortvarendheid nam men de uitvoering van rijkswegen ter hand. Bepaald werd dat langs de snelwegen om de 10 tot 20 km een benzinestation moest komen, waarbij de oliemaatschappijen de helft van de nieuw te vestigen stations toegewezen kregen. In 1948 waren er al 100 langs de aan te leggen wegen gepland, een nieuwe uitdaging voor de vijf grote maatschappijen (Esso, Shell, Caltex, Purfina en BP). De eer van het eerste benzinestation langs een rijksweg ging naar Purfina: op 10 januari 1948 werd het station aan de rijksweg 12 nabij IJsselstein geopend. Het ontwerp was van architect S. van Ravesteyn, die totaal 24 benzinestations voor Purfina zou bouwen.
Deze derde generatie benzinestations moest voldoen aan stringente Rijkswaterstaatsvoorschriften: men mocht géén consumpties verstrekken, géén nevenbedrijven als reparatie en doorsmeren uitvoeren, maar wel gratis water en lucht geven. Aanwezigheid van een telefoon en hulppost was verplicht, evenals een overstap-mogelijkheid voor automobilisten. Om het verkeer niet te hinderen mocht het station slechts op indirecte wijze verlicht worden. Voorts moest het station voldoen aan 'redelijke eisen van inrichting, welstand en uiterlijk'.
In een artikel over de 'Vormgeving van benzinestations' (1953) werd geadviseerd het station, als centraal element temidden van op- en afritten, borden, lantaarns, pompen en vlaggen, in een uiterst sobere architectuur te houden zonder onnodige detaillering. De voorkeur ging uit naar een witte bepleistering en een symmetrische indeling om de monumentaliteit te verhogen. Ook de luifelkwestie kwam ter sprake. Deze moest zo ijl mogelijk uitgevoerd worden met enigszins gewelfde vorm, niet horizontaal, maar iets schuinaflopend over het gebouw geplaatst. Het artikel werd geïllustreerd met voorbeelden van Esso en Shell stations. Beide maatschappijen haalden hun oude, vooroorlogse ontwerpen weer uit de la en pasten deze aan. Shell ging de luifel hellend plaatsen en op de aansluiting met het gebouw afronden. Een der laatste nog bestaande voorbeelden van dit elegante Shell-type vinden we aan de Eperweg 61 te Heerde, een station uit 1949 dat ook in het genoemde artikel was afgebeeld.
Men kwam tot de conclusie dat aanpassing aan de (landelijke) omgeving meestal tot niets leidde. Voor het eerst werd het benzinestation als autonoom bouwtype opgevat, niet in de laatste plaats mogelijk gemaakt door de snelweg als nieuw verschijnsel!

Het voormalige Shell-station uit 1949 aan de Eperweg 61 te Heerde. Thans leegstaand en met sloop bedreigd. foto Gelders Genootschap.

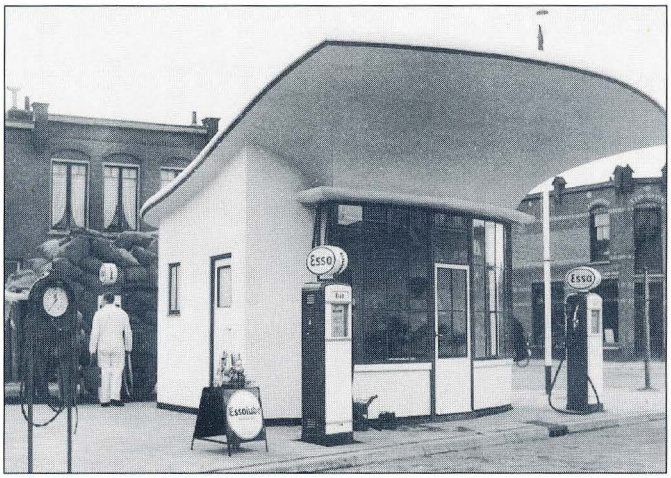
ESSO'S MODULAIRE ONTWERP

Esso kreeg kritiek op een klein station aan de Amsterdamsestraatweg te Utrecht vanwege de 'weinig stijlvolle luifelconstructie', maar dit was slechts een incident. Deze maatschappij, die standaardisatie letterlijk en figuurlijk hoog in het vaandel had,



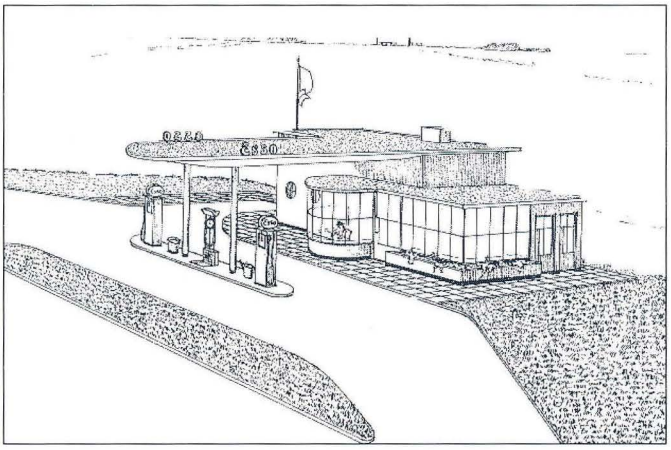
Hoe Esso in een brochure uit omstreeks 1947 haar benzinestations niet naast maar op de nieuwe rijkswegen voorstelde.

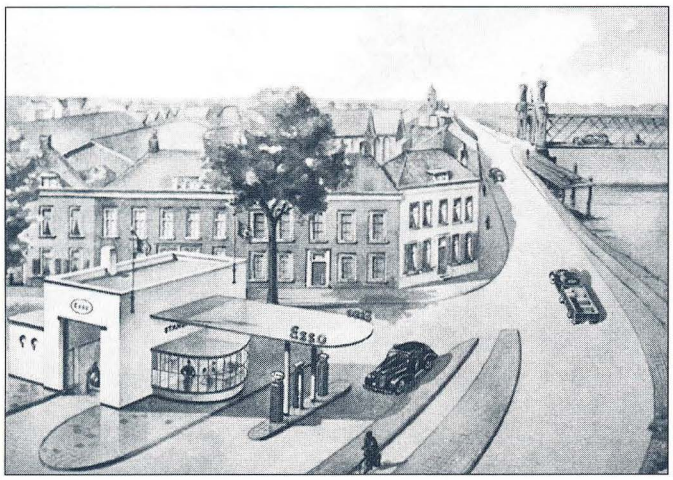
Een luifelstation van Esso aan de Amsterdamsestraatweg te Utrecht omstreeks 1950. Dit ontwerp was een uitzondering op Esso's standaardtypes.
foto Esso-archief.



Naoorlogs luifelloos basistype van Esso te Bergum, bestaande uit een rechthoekig magazijntje met halfronde verkooppruimte.
foto Esso-archief.

Naoorlogs normaaltype van Esso met luifel en uitgebouwde verkoopruimte, bestemd voor plaatsing langs de rijkswegen, maar spoedig vervangen door het Dudoktype.
foto Esso-archief.



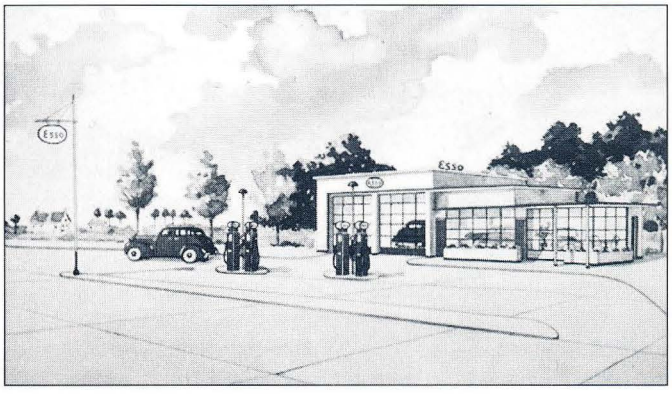


Esso-variant aan de rand van een stad omstreeks 1947. foto Esso-archief.

kwam met een serie moduulontwerpen, die gebaseerd werden op haar vooroorlogse type. Esso beschouwde het station niet als een gebouwtje, maar als een 'emplacement', als een geheel van pompeilanden, beplanting en overkapping, waarbij het station zelf een dynamisch ('er moet z.g. vaart in zitten') en uitnodigend ('glasarchitectuur') karakter moest hebben. Grote nadruk werd gelegd op een indirecte verlichting, 'welke als reclamefactor zeer belangrijk is'. De inleidende tekst van de eerder genoemde aquarellen-uitgave eindigde met: 'Tenslotte moet nog worden opgemerkt, dat het geheel volstrekt niet een monumentaal, doch naar de aard van het bedrijf een streng functioneel karakter dient te dragen'.
Terwijl deze uitgave een typologie gaf voor service- en fillingstations op verschillende soorten lokaties bij stad en dorp, werd voor de rijkswegen een modulair uitbreidbare serie gepresenteerd in een andere, soberder uitgevoerde handleiding uit omstreeks 1947. Als basistype werd het rechthoekige kantoortje met de halfronde glaspui genomen. In het Friese Bergum kwam zo'n type te staan. Voor een snelweg werd een grotere variant als 'normaaltype' ontwikkeld: het basistype voorzien van een luifel met rechts een aangebouwde glazen verkoopruimte als uitbreiding van de halfronde pui. Een derde varianttype kreeg een aan de achterzijde geplaatste werkruimte met doorsmeerkuil erbij, waarbij als vierde variant deze ruimte werd verhoogd ten behoeve van een hefbrug.
Esso ging bij deze stations uit van de plaatsing in een landelijke omgeving. Aanpassing met behoud van het zakelijk karakter 'is gevonden in het tegen elkaar afwegen van een hoogere en lagere bouwmassa'.

OBLONG BOX

Gelijktijdig introduceerde Esso een ander type, de zogenaamde 'oblong box', een rechthoekige doos als station, waarin alle functies werden ondergebracht. Dit ornamentloze, puur functionele type werd door Walter Teaque voor Texaco voor het eerst in 1934 ontworpen en refereerde aan de 'International Style', die begin jaren dertig in Duitsland (Bauhaus) was ontstaan. Onder het motto 'less is more' werd het servicestation een rechthoekig staalskelet met invulling van gestuct baksteen, waarbij de onderscheiden functies (verkoop-, wacht-, doorsmeer- en wasruimte) achter grote glaspuien samengevat werden. Spoedig kreeg dit type, in gemoduleerde vorm, een grote populariteit bij andere Amerikaanse maatschappijen. Mobil voegde aan de doos een cirkelvormig kantoor toe als symbool voor het olievat en ontwikkelde deze vorm tot een huisstijl, inclusief ronde pompen en idem luifels. Shell accentueerde de doos met een toren of pyloon voor haar beeldmerk. Ook Esso ging aan een internationale vormgeving werken en pakte voor haar nieuwe standaardtype de 'colonial style' op door aan de doos een uitstekende lijst als kroonlijst onder de bovenste muurstrook (attiek) toe te voegen. Tevens besloot de maatschappij de luifel voortaan te laten vervallen vanwege de hoge kosten en de betrekkelijke nuttoloosheid in ons winderige klimaat. Vlak voor de oorlog experimenteerde Esso al met dit nieuwe luifelloze type in ons land, waarbij de wanden nog geheel op Amerikaanse wijze bekleed werden met geglazuurde tegels. In België kregen de eerste Esso-stations



Het nieuwe 'oblong box' type van Esso omstreeks 1947. Eenvoudige aaneenschakeling van doorsmeerruimte, magazijn en verkoopruimte. foto Esso-archief.

Esso Servicenter te Hillegom in 1955. Het 'oblong box-type' met de uitstekende lijst. Verschillende functies in één doos samengevat. foto Esso-archief.

van dit type (1949) nog een toren, in Frankrijk overheerste een eenvoudige gevelarchitectuur, terwijl in Italië gestreefd werd naar een elegante 'streamlining'.
Met deze 'doos met lijst' kon gemakkelijker worden gevarieerd, getuige de stations te Hillegom en Velp.
Terwijl Shell in 1953 met een doos onder plat, uitstekend dak en ondiepe luifel kwam, had Esso haar Amerikaanse 'oblong box' alweer vervangen door een nieuw, Nederlands type: het Dudok-station, dat tot 1964 in drie varianten werd gebouwd en beoordeeld werd als 'voorlopig een hoogtepunt in de ontwikkeling van het benzinestation'.

Variant op het 'oblong box-type' met drive-in luifel en bovenwoning te Velp in 1955. foto Esso-archief.

UNICA IN DE JAREN VIJFTIG EN ZESTIG

Terwijl Esso en Shell een internationale standaardisatie bij hun stations doorvoerden, kwamen enkele andere maatschappijen met unieke ontwerpen. Ook zij zochten bekende architecten aan om hun nieuwe stations door de welstandscommissies te loodsen. Architect S. van Ravesteyn, die via een relatie bij de Nederlandse Spoorwegen al voor de oorlog ontwerpen voor Purfina had gemaakt, verkondigde de meest uitgesproken opvatting:
'Ontsierend voor 'het landschap'? Een onverdiende blaam, want dat landschap wordt door de weg zo sterk beheerst, zo sterk tot een nieuwe eenheid daarmede versmolten, dat het benzinestation er onverbrekelijk toe behoort, evenzeer als het bewegende lint van veelkleurige auto's op de weg zelf', schreef hij in 1960 in het vaktijdschrift Bouw. In zijn ogen had de autoweg met zijn accessoires het landschap 'tot een nieuw karakter en een nieuwe schoonheid' gebracht.
Van Ravesteyn was tegen het volledig standaardiseren van het benzinestation ('elke situatie biedt weer kleine verschillen') en zijn 24 uitgevoerde ontwerpen voor Purfina getuigden daar ook van. Een van zijn fraaiste stations, schuin op de as van de weg geplaatst om het 'voor de automobilist zo 'grijpbaar' mogelijk te doen zijn', is het nog steeds bestaande benzinestation (1957) te Arnhem.
Trots publiceerde Purfina in de jaren zestig haar stations van Van Ravesteyn èn van andere architecten op een eigen wegenkaart.
Ook Caltex deed van zich spreken met ontwerpen van architect L. Rondeltap. Een vroeg ontwerp van hem was het kleine ronde station uit 1952 aan de snelweg bij Bunnik, dat in 1992 werd afgebroken. Rondeltap introduceerde begin jaren zestig de luifel weer, niet zozeer ter bescherming als wel om een goede werkverlichting te krijgen en als drager van neonreclame, ter verhoging van de 'stopping power' van het benzinestation. De luifel als expressiemiddel werd typerend voor de jaren zestig. Opgehangen aan vakwerkspanten (Utrecht, Weg der Verenigde Naties, Caltex), ondersteund door houten laminaatspanten met stalen profielbalken (Arnhem, Bakenbergseweg, Shell) of grote betonportalen (Haren, Rijksstraatweg, Purfina, architect Bulder) verschenen er luifels als open pergola's (Maastricht, Oranjeplein), in de populaire V-vorm (Arnhem, Schelmseweg, Purfina) of als vergrote paraplu. De luifel van Rondeltaps Caltex-station in Rotterdam aan de Stadhouderslaan bestond uit een reeks paraplu-luifels die met een 'attentiebalk' werden samengevat.
Invloeden kwamen niet alleen uit Amerika, maar toen ook uit Frankrijk, dat zich tot een toonaangevend autoland (autoroutes) had ontwikkeld. In een themanummer van het Franse vakblad L'Architecture Française uit 1964 over autoarchitectuur stond overigens het Rotterdamse station als belangrijk buitenlands voorbeeld afgebeeld.
Het servicestation als gladde

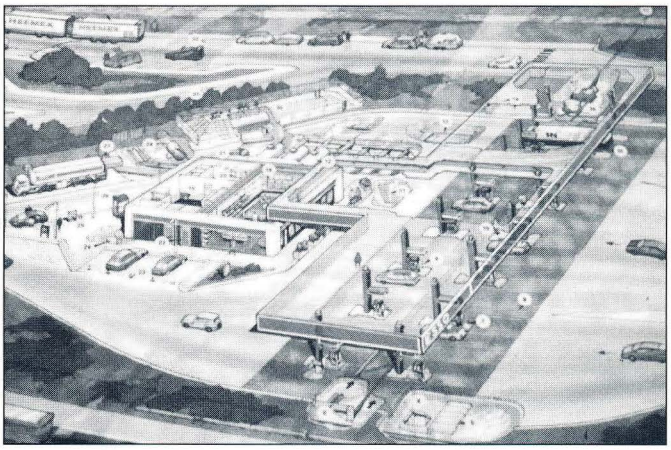
Het in 1992 afgebroken Caltex station aan de A12 te Bunnik van architect L. Rondeltap uit 1952.
foto Rijksarchief Utrecht.

witte doos raakte uit de gratie en kreeg schoon metselwerk met gewone houten raamkozijnen. Met het geleidelijk verbrak, gingen de oliemaatschappijen naar aanvullende inkomstenbronnen zoeken. De zogenaamde 'convenience shop', waar snoep, snacks, frisdrank en bloemen voor de vrouw te koop waren voor de altijd haast hebbende automobilist, werd toegevoegd. De luifel werd groter voor het toenemend aantal zelfbedieningspompen en er half onder geschoven kwam de glazen doos voor de C-shop, de koffie-automaten, de kassa's en de toiletten. Als afhandelingspoorten van tol-

Delft TU Wijk, Shell Station (1968) naar ontwerp van M.E. Zwarts, anno 1995.
foto Ed Schulte.

dwijnen van de service en garagefaciliteiten schrompelde het gebouw weer in tot een kleine kiosk.

en grensposten werden de pompen volgens het 'toll-gate' principe opgesteld.
Schaalvergroting en door de economische situatie gedwongen standaardisatie sloegen toe. Het tankstation vond uiteindelijk haar uniforme vorm: pompunits en een verkoopdoos onder een grote luifelbak, waarbij alleen het logo en de bedrijfskleuren voor het onderscheid van de merken zorgden. Het nieuwste station van Esso aan de A13 te Ruyven (1990) kreeg een luifel van 66 meter.
Niet tevreden met deze anonieme stations kwamen midden jaren tachtig enkele nieuwe ontwerpen. Shell nodigde enkele architecten uit, waaronder M.E. Zwarts, die een futuristisch high tech tankstation ontwierp. Een andere ontwerper kreeg echter de opdracht: F. de la Haye realiseerde in Schiphol een veel terughoudender ontwerp. De belangrijkste wijziging waren de pompeilanden, waarbij de slang geheel in de pomp kon verdwijnen als antwoord op het slangensnijden tijdens de boycotakties tegen Shells aanwezigheid in Zuid-Afrika.
Begin jaren negentig kwamen de maatschappijen met restylingsprogramma's om hun stations een 'menselijker' gezicht te geven: warmere kleuren, diffusere verlichting en rondere vormen.
Sinds de oliecrisis verdween het ene kleine station na het andere, een ingrijpende afbraakaktie die door de zware milieu-eisen alleen maar werd versneld. In notime werd de 'automotive architecture' uit de periode 1930-1960 zo goed als geheel uitgewist.



Esso poster van haar moderne tankstation te Ruyven, 1990.
foto Esso-archief.

ZELFBEDIENING ONDER DE LUIFEL

In Los Angeles werd in 1947 voor het eerst een zelfbedieningsstation geopend met 21 pompen en meisjes op rolschaatsen voor de geldinning. In ons land deed zelfbediening voor het eerst in 1962 haar intrede, maar het duurde nog tot omstreeks 1970 voordat het zelfbedieningsstation definitief doordrong. Shell plaatste in 1968 in de Delftse TH-wijk haar eerste nieuwe station met een grote uit 'spaceframes' bestaande luifel naar ontwerp van haar bedrijfsarchitect M.E. Zwarts. Esso kwam in 1971 met haar eerste zelfbedieningsstation. Toen in 1973 de oliecrisis uit-

HERBESTEMMING VAN BENZINESTATIONS

De laatste twintig jaar heeft een ongekende afbraak van benzinestations plaatsgevonden. Niet minder dan 6000, de helft van het totale bestand in 1970, is verdwenen. Het waren vooral de kleinere stations van oudere datum die ten prooi vielen aan ingrijpende saneringsakties sinds de oliecrisis van 1973. Geconfronteerd met teruglopende inkomsten gingen de oliemaatschappijen over op de bouw van grote, efficiënte zelfbedieningsstations met winkels langs de snelwegen. Vele kleine, vaak marginaal renderende tankstations langs de provinciale wegen werden opgedoekt.

VERKEERSVEILIGHEID EN WEGRECONSTRUCTIES

Door de grote verkeerstoename in de jaren zestig en de sterke uitbreiding van woonkernen moesten ingrijpende wegreconstructies uitgevoerd worden. Hogere verkeersveiligheidsnormen leidden tot nieuwe ingrepen: de vangrail verscheen en de rotondes op de snelwegen maakten plaats voor grote klaverbladen. Het verkeersplein Oudenrijn was in de jaren vijftig een zondags uitje: wandelend vanuit Utrecht naar de auto's kijken of een praatje maken bij het direct aan het verkeersplein gelegen benzinestation. Dit onbezorgde bermtoerisme verdween in de jaren zestig al snel en bij het nieuwe klaverblad paste geen tankstation meer. Wegomlegging, reconstructie en verbreding maakte het oude stationnetje tot een anachronisme temidden van het anoniemer wordende verkeersgeweld.

MILIEU-EISEN EN BODEMSANERING

Naast de hogere beveiligingseisen door toenemende overvallen zorgden de strenge milieu-wetten in de jaren tachtig voor de nekslag van de kleine stations.
Veel pomphouders konden de verplichte saneringskosten niet betalen en moesten sluiten. Zo kwamen de oliemaatschappijen mooi af van hun kleine 'dealer owned' stations en konden sneller overgaan tot concentratie en schaalvergroting. Zij grepen de noodzaak tot efficiëntie aan om uniforme huisstijlen op nagenoeg identieke selfservice-stations door te voeren en definitief af te rekenen met de vele eigenzinnig vormgegeven oude stations uit de periode 1930 tot 1970.

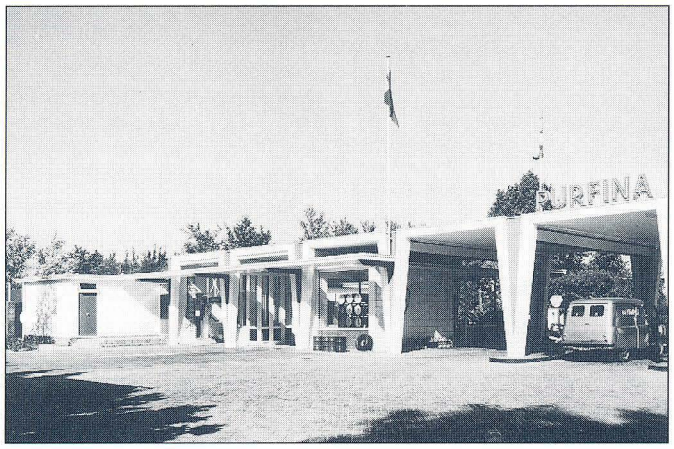
RECENT VERLEDEN BIJNA VERDWENEN

Onder het slapend oog van de monumentenzorgers is in korte tijd praktisch een gehele categorie bijzondere gebouwen uit ons recent verleden verdwenen. Van de 24 stations die S. van Ravesteyn voor Fina ontwierp, zijn er nog twee over: een verbouwd en bijna afgebroken station aan de afslag naar Sassenheim en het fraaie station aan de Apeldoornseweg te Arnhem. Bijna waren alle 112 Esso-stations van W.M. Dudok verdwenen. Dankzij de inzet van de eigenaar bestaat het uit 1939 daterende Shell-station 'De Blokhut' aan de Muiderstraatweg te Diemen nog steeds. Praktisch alle Caltex-stations van L. Rondeltap zijn verdwenen en zeer recentelijk is het Caltex-station te Haren (Gr.) van architect K.M.H. Bulder uit 1959 onherkenbaar verbouwd. Nu is nog slechts op twee handen het aantal resterende oude benzinestations te tellen. Qua aantal dus zeldzamer dan de romaanse kerken in ons land!

HERBESTEMMING OF SLOOP

Slechts zelden is een oud benzinestation nog in oorspronkelijke staat. In Meppel staat aan de Burg. Knoppershaan het door architect Roosenburg ontworpen Fina-station met woningen. Ook

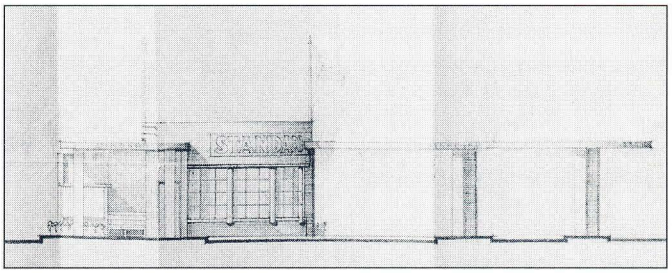
Teteringen anno 1995. foto Ed Schulte.



Benzinestation Haren, ontwerp K.H. Bulder 1959. foto Ed Schulte.

Fina-station Meppel. foto Ed Schulte.

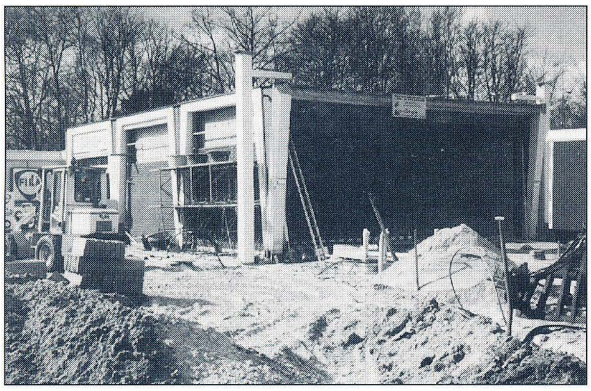
vindt men aan de Turfsingel in Groningen een voormalig Esso-station: het laatste, zij het tijdens de bouw al aangepaste, tankstation in situ van het Dudoktype.
Behoud van de resterende benzinestations is als uitdrukkingen van ons recent, door toenemende mobiliteit bepaald verleden van belang. Slechts door herbestemming, door het geven van een nieuwe functie, kan een dergelijk gebouw behouden worden. Veelal is bij een benzinestation de oppervlak te gering om alternatieven te ontwikkelen, of is de ligging zodanig dat slechts verplaatsing mogelijk is tegen relatief hoge kosten. Bij de volgende voorbeelden is een alternatieve oplossing gevonden.



Geveltekening benzinestation Venlo 1933. foto Gemeente-archief Venlo.

VENLO, HET OUDSTE STATION IN NEDERLAND
Aan de Keulse Poort te Venlo werd in 1933 door de American Petroleum Company (Esso) een benzinestation gebouwd. Een rond gebouwtje met twee vierkante uiteinden als was- en toiletruimte, uitgevoerd in roodbruine baksteen. In 1956 kreeg het een doorsmeerruimte en twee jaar later werden de karakteristieke luifels gesloopt vanwege de wegverbreding. Tot 1982 was het in gebruik als VVV-kantoor, vervolgens als oefenruimte voor een muziekgezelschap. Bij de verbouwing tot theehuis verving men de oorspronkelijke stalen ramen in houten kozijnen.
Tussen 1988 en 1994 was er een Indonesisch restaurant in gevestigd en sindsdien staat het leeg. In Venlo is men zich bewust van de waarde van dit oudste nog resterende benzinestation van Nederland. Overwogen wordt om het gebouwtje een functie te geven bij het nieuwe, erachter geplande museum voor geschiedenis en volkskunde.

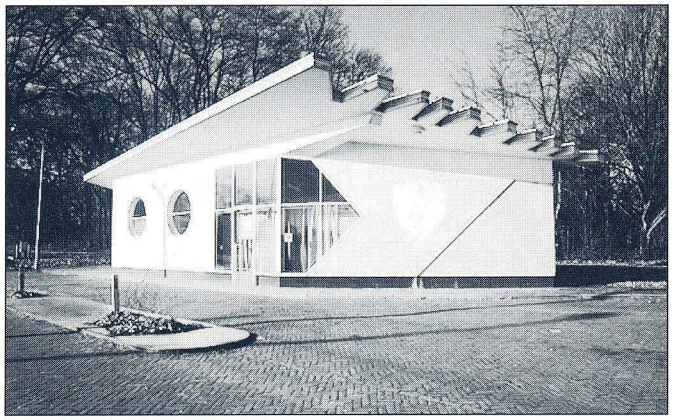
Benzinestation aan de Rijksstraatweg te Haren tijdens de verbouwing 1995. foto Ed Schulte.



ARNHEM, DE LAATSTE ECHTE 'VAN RAVESTEYN'
Aan de Apeldoornseweg te Arnhem is in 1994 een geesteskind van Sybold van Ravesteyn ontsnapt aan de moderniseringsdrift van Fina dankzij de plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst. Op advies van de gemeente heeft toen de eigenaar contact gezocht met een stichting die atelierruimte voor kunstenaars in beheer heeft. Thans is het gebouw verhuurd aan een drummer.
In principe is Fina bereid om, in ruil voor een andere lokatie in de stad, het bijzondere gebouw weer in oorspronkelijke staat terug te brengen.

BREDA, EEN MONUMENTALE BROODJESZAAK
Onopvallend aan de Teteringsebaan staat het uit 1935 daterende voormalige benzinestation 'De Driehoek'. Gedeeltelijk is het station nog in gebruik als autohandel, terwijl de oorspronkelijke kioskruimte een broodjeszaak is geworden. Bijzonder zijn de slanke hoge betonnen kolommen en het betonnen dak. Er schijnen plannen te zijn om dit pand op de gemeentelijke monumentenlijst te plaatsen.

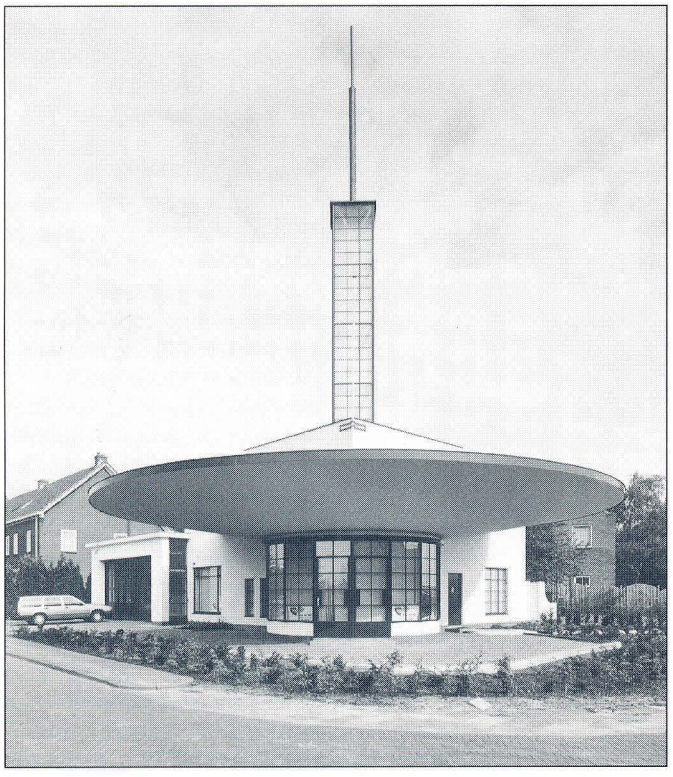
NIJMEGEN, VAN AUTO PALACE TOT ARCHITECTENKANTOOR
Aan de Graafseweg te Nijmegen staat het enige benzinestation, dat gerestaureerd en



Het Purfina-station uit 1957 van Sybold van Ravesteyn anno 1994. foto Ed Schulte.

wel voorkomt op de rijksmonumentenlijst. Het werd in 1936 voor Texaco ontworpen door B.J. Meerman en J. van der Pijl en kreeg de trotse naam 'Auto Palace'. Met de grote cirkelvormige luifel en de hoge lichttoren was het een voor ons land uniek voorbeeld van 'automotive' architectuur. Door de reconstructie van de Graafseweg begin jaren zeventig kwam het station wat achteraf te liggen, waardoor in 1977 de benzineverkoop werd gestaakt. Een aannemer kocht het gebouw om op het terrein woningen te kunnen neerzetten. In 1986 kwam het op de monumentenlijst en de gemeente kocht het gebouw terug van de aannemer. Woningbouw was van de baan. Gezocht werd naar gegadigden voor aankoop èn restauratie. Uiteindelijk trok de aangezochte restauratie architect zelf met zijn kantoor in het gebouw en een volledige restauratie volgde in 1993.

Het enige nog in functie zijnde Dudok-station uit 1953 aan de Turfsingel te Groningen. foto Ed Schulte.



Het Caltex-station 'Auto Palace' uit 1936 voor de restauratie in 1994. foto Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

LITERATUUR

'Adres van de Commissie 'De Weg in het Landschap' inzake benzinestations', **Wegen**, 16 mei 1939, p. 230-231.
Baeder, John, **Gas, Food, and Lodging. A Postcard Odyssey, Through The Great American Roadside**, Abbeville Press, New York 1982.
Bakker, ir. H.B., 'Benzinestations', **Wegen**, januari 1953, p. 4-8.
Bommeljé, Bastiaan, 'Gooi maar vol! Het tankstation als tabernakel', **NRC Handelsblad**, 9 februari 1995.
Boost, A.G., 'Vormgeving van Benzinestations', **Wegen**, mei 1953, p. 106-109.
Boost, A.G. 'Vormgeving van benzinestations', **Wegen**, juni 1954, p. 151-152.
Bos, Ariejan, **Garagebedrijven in Utrecht tot 1914**, z.j., z.pl., ongepubliceerd typescript.
Castruccio, Enrico, 'Vol Nostalgie', **Quadri Foglio**, Alfa Romeo Nederland, voorjaar 1990, p. 42-51.
Cramer, Max, Hans van Grieken en Heleen Pronk, **W.M. Dudok 1884-1974**, Stichting Architectuurmuseum/Van Gennep Amsterdam 1981.
Diepraam, Joh., **Beknopt historisch overzicht van Esso in de Benelux**, Antwerpen/Breda april 1991.
Diepraam, Joh. (red.), 'Esso 1891-1991', speciale uitgave **Essobron**, lente/zomer-editie 1991.
'Een nieuw Caltex Service Station aan de nieuwe Rijksweg Amsterdam-Utrecht', **Wegen**, juni 1953, p. 135.
'Eerste benzinestation langs de weg 's-Gravenhage-Utrecht opengesteld', **Wegen**, februari 1948, p. 24-26.
Enkele voorbeelden van uitgewerkte plannen ter verbetering van aanzien en service-verleening van 'Standard'-garages, uitgave N.V. American Petroleum Compagny, januari 1938, in bezit van Esso-archief Den Haag.
Esso, Maandblad voor Autohandel en Industrie, uitgave van Standard Amerikaansche Petroleum Compagnie, jaargangen 1937-1949.
Furneaux Jordan, R., 'Dudok 1884-6 Juli-1954', **Bouw**, 1954, p. 534-536.
Grassi, Decio, **Benzina**, Electa 1994.
Groenendijk, P.J., 'Benzinestations', **Items**, 1985.
'Het nieuwe gezicht van Texaco', **Intertex**, juni 1984.
Handleiding voor Service- en Fillings Stations, uitgave van de Standard Amerikaansche Petroleum Comp. N.V., gebouw 'Petrolea' Den Haag, z.j., in bezit van Esso-archief Den Haag.
Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, 1890.16 juni.1950, Gedenkboek uitgegeven ter gelegenheid van het zestigjarig bestaan, 's-Gravenhage 1950.
Jakle, John A. & Keith A. Sculle, **The Gas Station in America**, The Johns Hopkins University Press, Baltimore and London 1994.
Jong, Erik en Hoos Blotkamp, **S. van Ravesteyn**, Stichting Architectuur Museum Amsterdam/Centraal Museum Utrecht 1977.
Jong, Frieda de, **Gas geven, Geschiedenis van BK-gas BV 1954-1994**, Stichting Historie der Techniek, Den Haag/Eindhoven 1994.
'Groot Nijmegen. Service Station aan den Graafscheweg', **Bouwblad**, 30 april 1936.
McKean, Charles, **The Scottish Thirties. An architectural introduction**, Scottish Academic Press, Edinburgh 1987.
'L'Automobile et architecture', themanummers van **L'Architecture Française**, Novembre-Décembre 1960 (219-220) en Mai-Juin 1964 (261-262).
Liebs, Chester H., **Main Street to Miracle Mile. American Roadside Architecture**, A. New York Graphic Society Book, Boston 1985.
'Luifel of geen luifel?', **Wegen**, 1 mei 1939, p. 209-210.
Ollins, Wally, **Corporate Identity, Bedrijfsstrategie in beeld**, Utrecht/Antwerpen 1990.
Polster, B., **Tankstellen. Die Benzingeschichte**, Berlin 1982.
Nouwen, Pieter, 'Warm, helder en gerieflijk', **Shell Venster**, november/december 1993, p. 28-31.
Queensborough, J. (ed.), **Garage and Service Station Handbook**, London 1970.
Ricciuti, J.W., 'Garages and Service Stations', in: T. Hamlin (ed.), **Forms and Functions of Twentieth Century Architecture**, Vol. 9, New York 1952.
Ravesteyn, ir. S. van, 'Afdak voor benzinepomp enz. te Ede', **Bouw**, 1935 (30), p. 368-369.
Ravesteyn, ir. van, 'Benzinestations te Arnhem, Moergestel, Tilburg, Rotterdam en Voorburg', **Bouw**, 1 oktober

1960, p. 1182-1185.
Rondeltap, L., 'Veertig jaar geleden... pompen langs de weg. Thans benzinestations in vele variaties', **Bouw**, 21 april 1962, p. 546-571.
Rijckevorsel, René van, 'Nostalgische dorpspomp verdrongen door sneltankstation', **Elsevier**, 11 november 1993, p. 124-127.
Schulte, Ed, 'Drooggelegde benzinestations', in: P. Nijhof/ Ed Schulte, **Herbestemming industrieel erfgoed in Nederland**, Walburg Pers, Zutphen 1994, p. 120-124.
Segal, W., 'Sibold van Ravesteyn', **The Architects Journal**, June 1972, p. 1302-1304.
Segers, Joop, 'Benzinestations. Een geschiedenis van de benzinedistributie in Nederland', **Industriële Archeologie,** 1984, p. 164-181.
Segers, Yop, 'Van straatpomp tot zelfbedieningsstation', **Autokampioen**, 1986, p. 72-75.
Segers, Yop, 'Vlucht der snelheid. Adoratie voor een benzinestation', **De Architect**, december 1986, p. 66-69.
Segers, Yop, 'Tanken onder een vliegende schotel', **Kunstschrift**, 1992 (1), p. 34-41.
Service Station and Dealer Development Manual, z.j., z.pl., in bezit van Esso-archief Den Haag.
Service Stations langs de Rijkswegen, uitgave in typescript van de Standard Amerikaansche Petroleum Compagnie N.V., z.j., z.pl., in bezit van Esso-archief Den Haag.
Snijders, Margriet, 'Monument voor een pompstation', **KAN Magazine**, 1994.
Stommer, Rainer (Hg.), **Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs**, Jonas Verlag, Marburg 1982.
The Petroleum Handbook, Shell International Petroleum Company Limited, London 1966.
Toren van Licht,..., **NRC Handelsblad,** 3 april 1987.
Vahlefeld, R. en F. Jacques, **Garagen- und Tankstellenbau. Anlage-Bau-Ausstattung**, München 1956.
Vieyra, D.I., **'Fill'er Up'. An Architectural History of America's Gas Stations**, Collier Books New York/ London 1979.
Visser, C., 'Het bewaren van benzine in z.g. benzine-tankwagentjes (wheeltanks)', **Bouwbedrijf**, 30 augustus 1929, p. 363-364.
'Voor een tientje super graag!', beeldreportage over Nederlandse benzinestations, Architext-Amsterdam.
Westerwoudt, Theo, 'Meer concurrentie met tankstations', **NRC Handelsblad**, 4 oktober 1994.
Witzel, Michael Karl, **The American Gas Station, History and Folklore of the Gas Station in American Car Culture**, Motorbooks International Publishers & Wholesalers, Osceola, US 1993.
Wurf, Bram van der, 'Het eerste benzinestation als industrieel monument', **Monumenten**, 1993 (12), p.16-17.
Zijl, Annejet van der, 'Reguiem voor de pomp', **HP/De Tijd**, 14 oktober 1994, p. 74-77.

BRONNEN

Esso-archief, Jan van Nassaulaan 119-121 te Den Haag.
Fina Nederland B.V., Nieuwe Havenstraat 2 te Voorburg.
Kuwait Petroleum Benelux B.V., Prinsenlaan 633 te Rotterdam.
Texaco Nederland B.V., Weena-Zuid 166 te Rotterdam.
Knipselverzameling krantearticulen betreffende het Esso-station aan de A2, Projectbureau Industrieel Erfgoed te Zeist.
Particuliere collectie P.J. Prett te Koedijk.
Particuliere collectie M. Klaasse te Maarssen.
Streekarchief voor het Gooi & de Vechtstreek te Hilversum.

„Dudok"-pompstation op oorspronkelijke plaats te Loenersloot, jaren vijftig. foto Esso-archief.

COLOFON

BUITEN BEDRIJF is een reeks die aandacht schenkt
aan bedreigd of al verdwenen erfgoed.
De reeks wordt uitgegeven door het
Projectbureau Industrieel Erfgoed te Zeist
en verschijnt twee- à driemaal per jaar.

INLICHTINGEN:
PIE, Postbus 948, 3700 AX Zeist, tel. 03404-32999.

REDACTIE:
dr. E. Nijhof, drs. P.J. den Otter, drs. D. Valentijn,
C.H.R.T. Weevers (eindredacteur).

UITGAVE:
Stichting Publikatieford, Industrieel Erfgoed Nederland.

ONTWERP, OPMAAK EN DRUK:
Drukkerij Seinen, De Krim.

© Bureau PIE.
ISBN: 9075136-02-1

Foto voorkant: Henk Bol.
Foto achterkant: „Dudok"-pompstation
door sluis Weurt, Bert Beelen.

PROJECTBUREAU INDUSTRIEEL ERFGOED (PIE)

Industrie, produktieprocessen en produkten bepalen het veelsoortige karakter van industrieel erfgoed. Het op selectieve wijze bewaren van de sporen van industrieel verleden is een geweldige opgave, zowel waar het roerend als onroerend erfgoed betreft. Daarom is door de Minister van WVC in 1992 het Projectbureau Industrieel Erfgoed (PIE) opgericht.

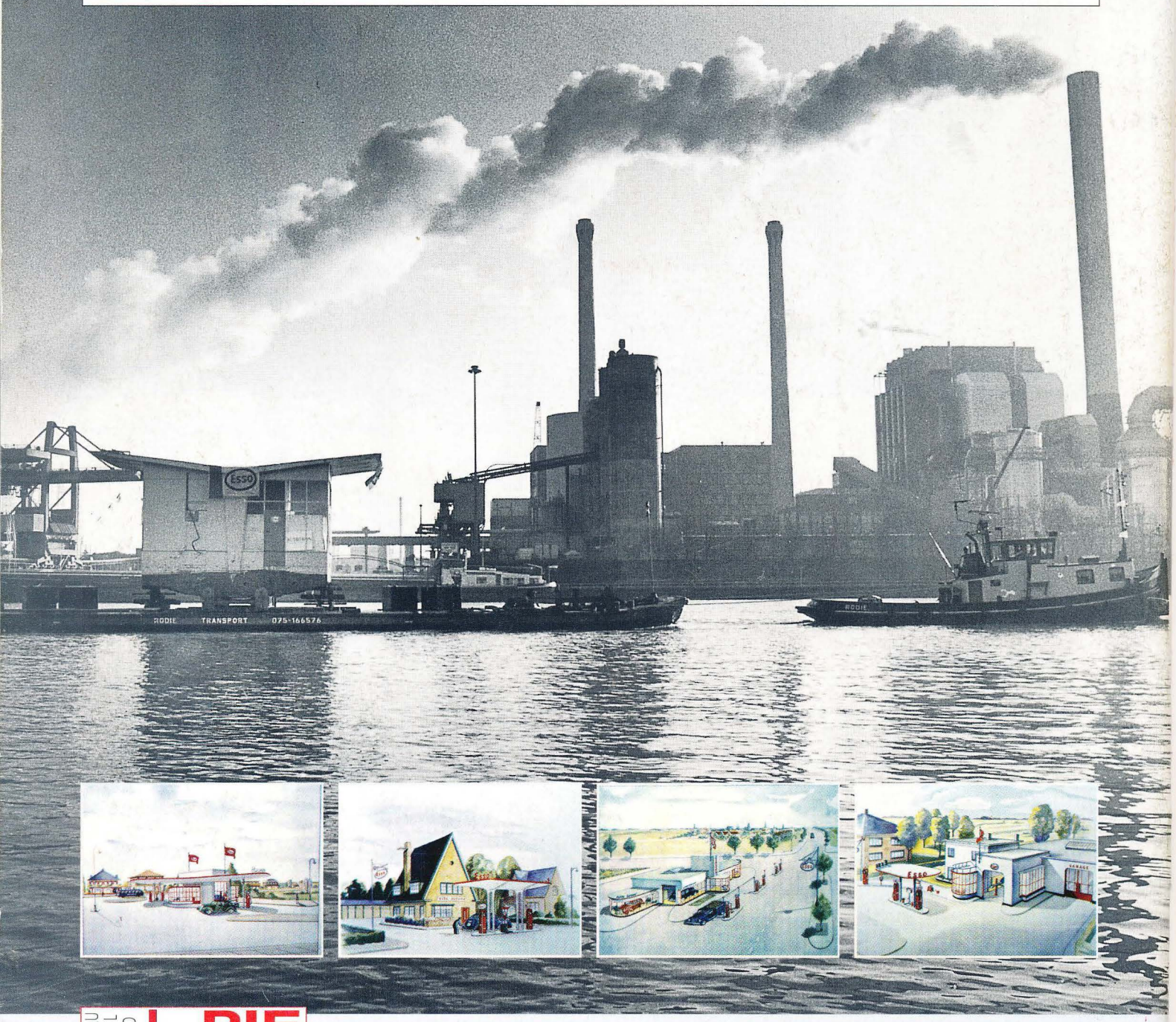
Om de activiteiten van het PIE zo effectief en efficiënt mogelijk richting te kunnen geven is een zestal PIE-koersen uitgezet.

De PIE-koersen kunnen als volgt worden gedefinieerd:

1. *Selectief Behoud,*
2. *Herbestemming en Rehabilitatie,*
3. *Educatie en Informatie,*
4. *Toerisme en Recreatie,*
5. *Brandweerfunctie Acute Bedreiging, en*
6. *Internationale Samenwerking.*

Deze koersen vormen als het ware de strategische ruggegraat van de PIE-projectorganisatie. Alle project-activiteiten worden direct of indirect hieraan gerelateerd.

Het rendement van het PIE ligt in de kwaliteit van samenwerking met uiteenlopende organisaties en personen.
Het PIE is een open project-organisatie. Eind 1995 zullen ongeveer 150 mensen uit vele organisaties actief aan de projecten bijdragen. Daarmee geeft het PIE invulling aan het onlangs gepresenteerde tien-punten-plan voor het industrieel erfgoed.



PROJECTBUREAU INDUSTRIEEL ERFGOED PIE

The Netherlands Institute for Industrial Heritage
Postbus 948 - 3700 AX ZEIST - Tel. 03404-32999 - Fax 03404-33008 - Bezoekadres: Broederplein 29, Zeist