

# *De gevraagde machtiging wordt verleend:* de eerste vergunde benzinepomp in Hamont, 1926

## Rombout Nijssen

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

Ooit deed dezelfde situatie zich voor met benzineauto's. Uiteraard was de prijs van een auto in de jaren '20 en '30 van de twintigste eeuw de voornaamste oorzaak van het feit dat er hier maar weinig aangeschaft werden. Ook de toestand van de meeste wegen in onze provincie nodigde in die tijd niet echt uit om zich met een auto te verplaatsen. Minstens zo belangrijk waren in die tijd echter het verbruik van de toenmalige motoren, en daardoor hun beperkte radius. Benzine was nog goedkoop, en in financieel opzicht was het hoge verbruik van de wagens in die tijd geen groot probleem. Erger was echter dat je ten gevolge van het hoge verbruik, ook met een volle tank, niet buitengewoon ver geraakte. Tot in de jaren '20 van de

twintigste eeuw zat de wagen met benzinemotor daardoor opgezaald met hetzelfde probleem als de elektrische wagen vandaag: er waren weinig wagens, en dus waren er ook weinig mensen die investeerden in de aanleg van een benzinepomp, en doordat er weinig benzinepompen waren, kon je weinig uitrichten met een wagen die op benzine reed.

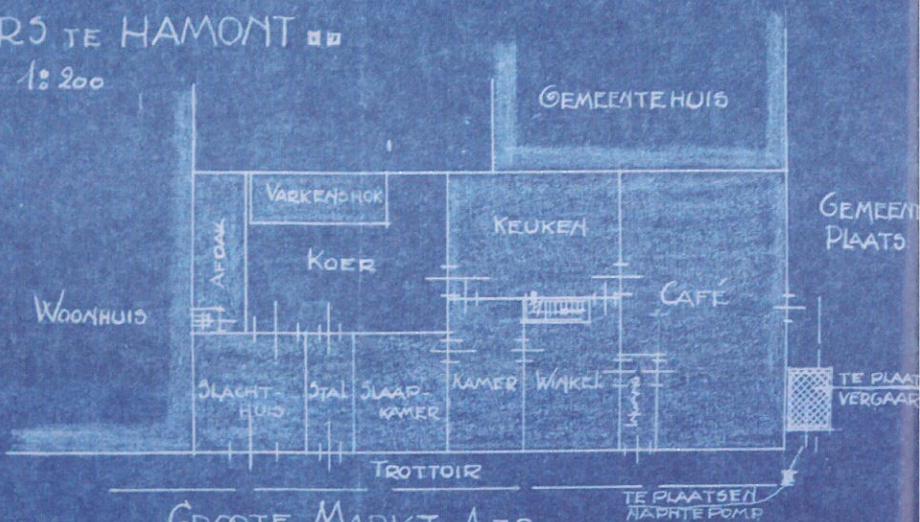
Na de Eerste Wereldoorlog besloten de grote benzinemaatschappijen dat ook in onze provincie die cirkel doorbroken moest worden en dat de benzinedistributie anders moest aangepakt worden. In plaats van de brandstof nog langer in blikken van 10 of 20 liter te verkopen, gingen maatschappijen als de Amerikaanse Continental Petroleum Company – het latere Texaco – en het Antwerpse Purfina – later Fina, nu Total – investeren in een net van benzinepompen, vanuit de hoop dat de beschikbaarheid van benzine zou leiden tot een groter verbruik, en dus tot winst. Een redenering die de maatschappijen in kwestie sinds een eeuw fortuinen opbrengt. Autoverkopers en caféhouders langs staatswegen werden aangezocht met het aanbod een benzinepomp op hun eigendom te installeren.

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

Hamont kon daar natuurlijk niet bij achterblijven, en het hoeft dan ook niet te verwonderen dat de aanvraag van Theodoor Evers om bij zijn café op de Markt in Hamont een ondergrondse opslagtank voor benzine en een naphtepomp te plaatsen, door het stadsbestuur welwillend onderzocht werd.

Evers stuurde zijn aanvraag voor het ingraven van een benzineton van 2.000 liter en de bouw van een pomp op 17 juni 1926 naar het provinciebestuur. Op 22 juni werd de aanvraag doorgestuurd naar het gemeentebestuur, dat van de gouverneur de opdracht kreeg in een onderzoek de *commodo et incommodo* uit te zoeken of er bezwaren waren bij de inwoners of bij de eigenaars van de percelen in een straal van 100 meter rond het perceel waarop de installatie zou geplaatst worden. Dat bleek niet het geval te zijn, zodat het schepencollege op 24 juli een positief

EIGENDOM VAN DEN HEER  
TH. EVERS TE HAMONT  
SCHAAL 1:200



Geveerd aan mijn vater van  
18 mei 1926  
van Th. Evers  
Groningen

GROOTE MARKT. A 38

Afgemaakt 29 April 1926  
Bussel. Kerkhof  
Groningen

Grondplan van het pand van Theodoor Evers aan de Markt in Hamont, met de aanduiding van de voorgenomen plaatsing van de pomp en van de voorraadton

advies kon afleveren. Toch duurde het nog tot 8 november voordat de bestendige deputatie besloot dat de aanvraag van Evers ingewilligd kon worden. Theodoor mocht een citerne laten ingraven, vlak voor de gevel van zijn café, en op het voetpad voor het café een pomp laten plaatsen. Dat de pomp op die manier vlakbij de kerk kwam te staan, was toen nog geen bezwaar.

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

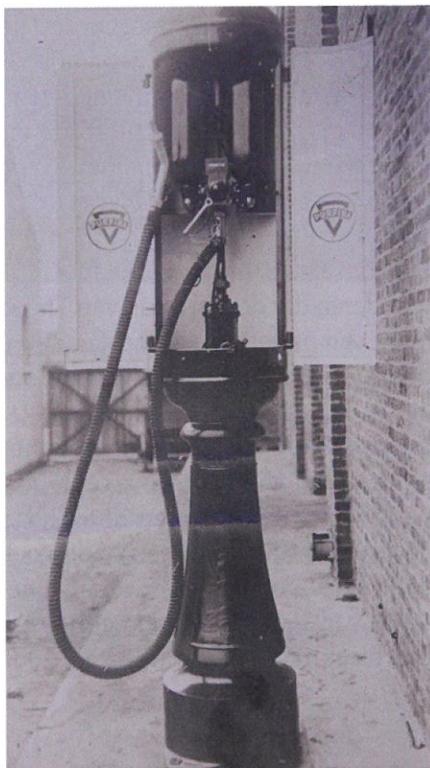
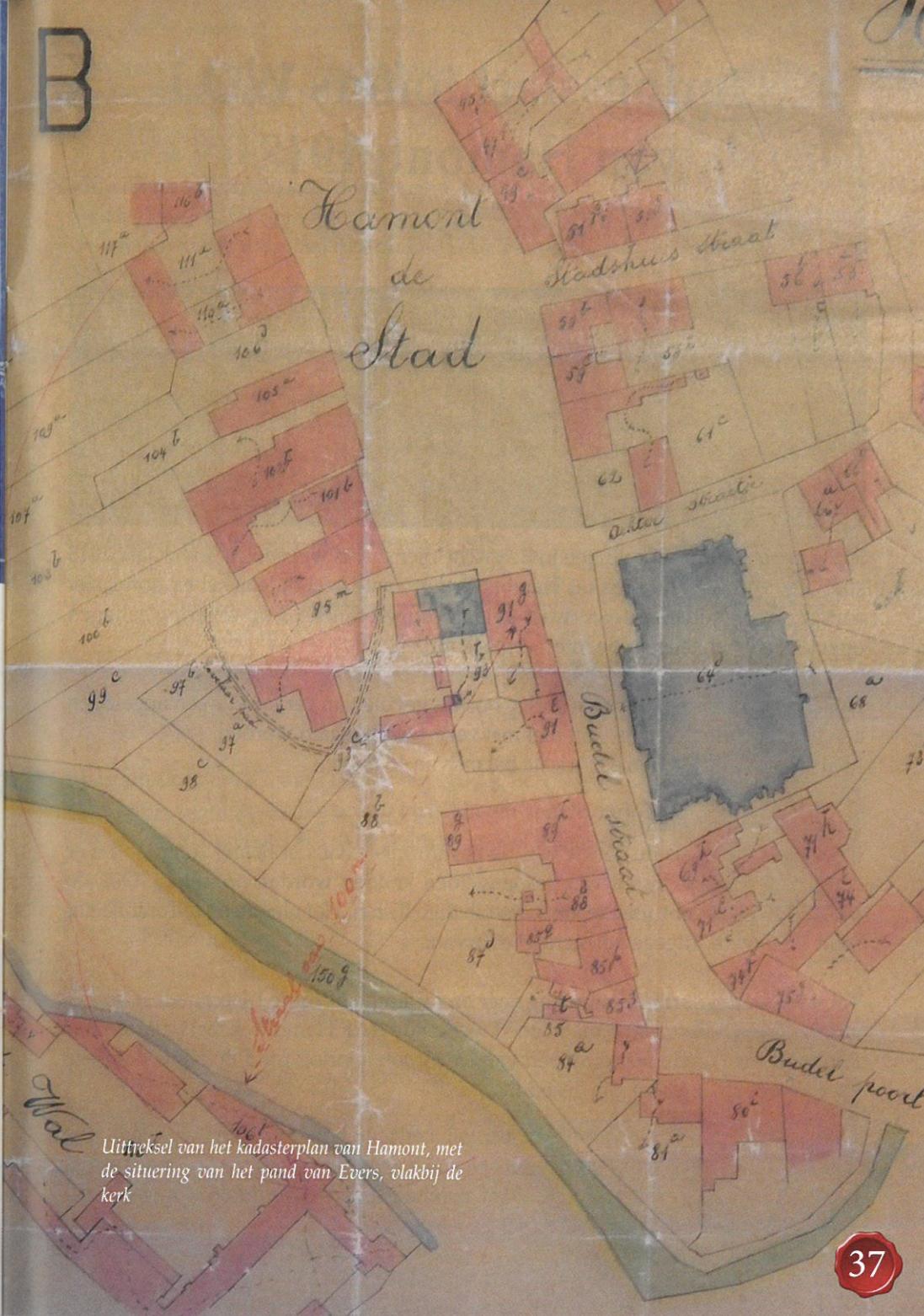


Foto van een soortgelijke pomp

B

Hamont  
de  
Stad



Uittreksel van het kadasterplan van Hamont, met de situering van het pand van Evers, vlakbij de kerk