

## Inleiding

Over tankstations in Enschede valt weinig te zeggen in het kader van cultureel erfgoed, althans dat zou je denken. Toch bepalen tankstations in Enschede in belangrijke mate het straatbeeld en zijn ze een deel van onze cultuur. Naast de verkoop van brandstoffen zijn tankstations de afgelopen jaren in functionaliteit behoorlijk uitgebreid met bijvoorbeeld een winkelfunctie of uitgifte voor etenswaren en de bekende wasstraat. Er zijn tankstations waar mensen afspreken om elkaar te ontmoeten, koffie te drinken en te eten. Ook de dienstverlening is in de loop der tijd uitgebreid en zo zie je dat er verschillende tankstations zijn met een autowasstraat, betaalautomaat en afleverpunt voor pakketdiensten of zelfs de plaats om de hond een wasbeurt te geven.

De elektrificatie van motorvoertuigen zal naar de toekomst verdere gevolgen hebben voor tankstations. De verkoop van fossiele brandstoffen voor personenwagens, vrachtauto's, motoren en scooters zal geleidelijk afnemen. Het elektrisch opladen van motorvoertuigen zal voornamelijk thuis of op het werk plaatsvinden en zo zullen de huidige tankstations ook in Enschede zeker overbodig worden.

Voor exploitanten van tankstations is het dus belangrijk om tijdig de bakens te verzetten en dus nu al plannen te ontwikkelen voor alternatieve herbestemming. Een dergelijke planontwikkeling vraagt tijd en creativiteit.

De vraag is natuurlijk of deze tankstations geschikt zijn voor nieuwe functies? De architectuur en de ligging van een tankstation is vaak bepalend hiervoor. Daarnaast mag de vraag gesteld worden in hoeverre er sprake is van cultureel erfgoed of tenminste een beschermd status. Tankstations zeggen ons namelijk iets over de ontwikkeling van het wegennet, het verkeer in de stad en dus de identiteit van de stad. Tankstations maken onderdeel uit van een keten van dienstverlening. Waren ze vroeger vaak gekoppeld aan een autobedrijf, zijn het tegenwoordig zelfstandige eenheden van dienstverlening.

Enschede heeft een tankstation met de status rijksmonument. Het bevindt zich aan de Gronausestraat in Glanerbrug en is een ontwerp van de architect Sybold van Ravesteyn en gebouwd in 1960.

Tussen 1947 en 1963 ontwierp Van Ravesteyn verder een twintigtal betonnen Purfina tankstations voor Petrofina. Er zijn nog slechts twee tankstations naar het ontwerp van deze architect.

In Nederland zijn er verschillende tankstations die als een monument zijn aangemerkt. Deze publicatie is bedoeld om het onderwerp "Tankstations" te agenderen en ons ook hier bewust te zijn of te worden van de bijzondere tankstations die wij in Enschede hebben. Laten we dus als eerste stap tot een inventarisatie komen zodat in ieder geval bekend is wat anno 2021 in onze stad aanwezig is.



*Foto: Esso Nederland.*

## Architectuur

Een van de meest toonaangevende architecten voor wat betreft tankstations was Willem Dudok (1884-1974) Hij was onder andere de ontwerper van het raadhuis in Hilversum waar tevens het Dudok Architectuur Centrum is gevestigd. In 1953 ontwierp Dudok de karakteristieke benzinstations voor Esso. Er werden 112 stuks neergezet in het hele land, maar slechts twee gebouwtjes overleefden

de tand des tijds. Eén staat in Groningen aan de Turfsingel en werd in 2007 opgenomen in de Top 100 Nederlandse monumenten 1940-1958. De ander is vanaf de rijksweg A2 bij Vinkeveen overgebracht naar het toenmalige Autotron te Rosmalen. De collectie automobielen is na de sluiting van dit automuseum overgenomen door het Nationaal Automobiel Museum en tegenwoordig ondergebracht in het Louwman Museum in Den Haag. Het benzinstation bevindt zich nu op het terrein van auto-importeur Louwman & Parqui in Raamsdonksveer.



Foto boven:

*Het Dudok tankstation aan de Turfsingel in Groningen, bouwjaar 1953. In schaal HO (1:87) heeft de firma Busch een bouw pakket van het Esso-tankstation op de markt gebracht (artikelnr. 1005). Dit aanvankelijke Esso- en later BIM-station is een gemeentelijk monument (Dudok aan het Diep) en was tot 2018 als tankstation in gebruik.*

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 betonkolommoment vast verbonden met de vloerplaat. Deze bouwwijze kon alleen uitgevoerd worden in ter plaatse gestort beton. De kiosk, die uit stalen raamprofielen met een gemetselde en afgestucte borstwering bestond, werd op deze manier niet constructief belast. Zo werd ook voldaan aan de wens een zo transparant mogelijke kiosk te maken om 's nachts als lichtreclame te dienen!

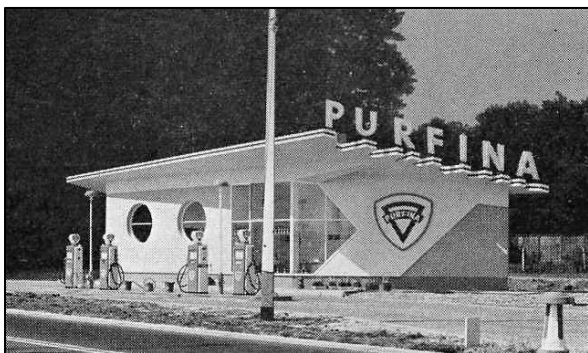
### Mooi voorbeeld van kleinschalige herbestemming

Dit benzinstation in Arnhem is een voorbeeld van het eenvoudigste type benzinstation: het bestaat slechts uit een loge, magazijn en toiletten. Na leegstand is het als atelierruimte in gebruik geweest totdat het gerestaureerd en wel door een makelaar in gebruik is genomen. Het was de bedoeling dat op de haaiantanden weer de oorspronkelijke letters PURFINA geplaatst zouden worden. Het ontbrekende reclamebord is nu bij het NCAD (het werd door Fons Alkemade in de berm bij het station gevonden in 1998-1999).

In 2001 is het opnieuw gerestaureerd en aan de achterzijde is een smalle strook toegevoegd ten behoeve van kantoorruimte en toilet.

Het tankstation is in 1968 gebouwd naar ontwerp van architect Sybold van Ravesteyn en is een gemeentelijk monument.





*Foto links:  
Het oorspronkelijke ontwerp van het tankstation  
aan de Apeldoornseweg in Arnhem.*

*Foto onder:  
Na herbestemming is het nu een kantoor voor  
een plaatselijke makelaar.*



### De benzinepomp als gewaardeerd straatmeubilair

Aan het einde van de 18<sup>e</sup> eeuw was Twente letterlijk een nog onontgonnen gebied. Veel woeste heidevelden, bossen en een slechte infrastructuur met uitsluitend zandwegen maakte Twente voor de rest van het land niet erg interessant. Omstreeks 1850 was er sprake van een diligence-dienst tussen Zwolle, Raalte, Almelo, Enschede en Oldenzaal.

De eerste verharde wegen in Twente werden rond 1830 gerealiseerd. Er was een route die liep van Zwolle over Raalte naar Wierden, Almelo en verder. Een andere route liep van Deventer over Holten en Goor naar Enschede. Het vrachtvervoer over de toenmalige wegen gebeurde met behulp van paard en wagen. Het personenvervoer was aangewezen op de diligence en de koets en was allesbehalve comfortabel.

Het duurde tot 1900 voor het gemotoriseerde verkeer in deze regio heel voorzichtig opkwam en dit was uitsluitend weggelegd voor de vermogende elite van Enschede. De eerste auto in Enschede kwam op 15 november 1899 op de weg en was in het bezit van het echtpaar Willem Helmig van Heek en Margaretha Hermina Jannink.

*Het echtpaar Willem Helmig van Heek en  
Margaretha Hermina Jannink met hun  
tweeling Johanna en Aleida Engelbertha en  
hun zoon Engbert. De auto is een Benz.  
Foto: GEA.*



Een benzinepomp was er in die tijd zeker nog niet en Willem Helmig van Heek zal de koetsier wel hebben gevraagd om alcohol of benzine bij te tanken met een jerrycan. Wanneer en waar de eerste benzinepomp in Enschede of Twente werd geëxploiteerd, is helaas niet meer te achterhalen.



De eerste benzinepomp van Shell in Nederland, verschijnt in 1920 voor hotel Pabst in Zeist. Aanvankelijk prijkt boven op de pompkast een glazen bol met merknaam.

Rond 1930 komen de kiosken voor de pompbediende en - typisch voor Nederland - een luifel tegen de regen. Aanvankelijk is deze alleen ter bescherming van de pompbedienden, later ook voor de tankende auto's. Op die luifel komt de merknaam. Staan de pompen aanvankelijk op of aan de stoep, al snel wordt het mogelijk aan weerszijden van de pomp te tanken. Er komen aparte in- en uitritten zodat de weg zelf vrij

van opstoppingen blijft. De vitrine op het pompeiland groeit uit tot een kiosk, waar motorolie te krijgen is, en ook komt er een kantoortje.

Vergeleken met Amerika zien de stations er in Nederland nogal sober uit. Op de toenemende wildgroei aan goedkoop uitgevoerde stationnetjes en luifels komt steeds meer kritiek in verband met landschappelijke vervuiling. Het leidt er zelfs toe dat de maatschappijen richtlijnen gaan opstellen voor het uiterlijk van hun stations. Zij willen tenslotte geen klanten afschrikken.

Esso had voor de oorlog al een "Handleiding ter verbetering van aanzien en service-verlening van Standard-garages" uitgegeven met gedetailleerde richtlijnen voor kleurgebruik en reclame. Na 1935 begon de uitvoering van de Rijkswegenplannen van de overheid op gang te komen en ontstond er behoefte aan nieuwe servicestations. Vaak bouwden de maatschappijen die in de nieuwe architectuur, met strakke, zakelijke lijnen en lichte, frisse kleuren. De kiosken werden van glas en vaak voorzien van een extra service- of doorsmeerruimte.



*Tankstation aan de Loenersloot naar een ontwerp van architect Dudok; gebouwd in 1950.  
Foto: Archief Esso.*

Na de oorlog werd de uitvoering van nieuwe rijkswegen met om de 10 à 20 km een tankstation opnieuw voortvarend ter hand genomen. De maatschappijen stonden voor de taak op korte termijn veel stations te bouwen, wat al snel tot vormen van standaardisatie leidde. Voor het ontwikkelen hiervan werden nogal eens architecten met een zekere faam aangetrokken. Zo ontwikkelde Dudok voor Esso een serie standaardstations, bestaande uit steeds groter wordende kiosken onder een vleugelvormige betonluifel. Een van de laatste van deze stations is naar Raamsdonksveer verplaatst en gerestaureerd. Ook Shell werkte aan een serie standaardstations.

Fina (toen nog Purfina) kwam in contact met Sybold van Ravesteyn die 24 stations voor de maatschappij zou bouwen. Hij was tegen het volledig standaardiseren omdat elke situatie toch weer verschillen biedt. "Het benzinstation kon, met de daarbij behorende weg en de auto's daarop, het landschap tot een

nieuw karakter en een nieuwe schoonheid brengen." Van al de ontwerpen van Van Ravesteyn is alleen het inmiddels gesloten station aan de Apeldoornseweg in Arnhem in originele staat overgebleven.



*Het tankstation aan de Gronausestraat in Glanerbrug is een rijksmonument en een ontwerp van de architect Sybold van Ravesteyn (1889-1983).*

Rijkswaterstaat stelde strenge voorschriften vast. Zo waren nevenfuncties als doorsmeren aan de rijksweg verboden. Voor wat betreft de architectuur werd de voorkeur gegeven aan gepleisterde gebouwen met ijle, schuin oplopende luifels. Men kwam tot de conclusie dat aanpassing aan de omgeving meestal tot niets leidde. Voor het eerst werd het benzinstation als autonoom bouwtype opgevat, met een eigen verschijningsvorm.

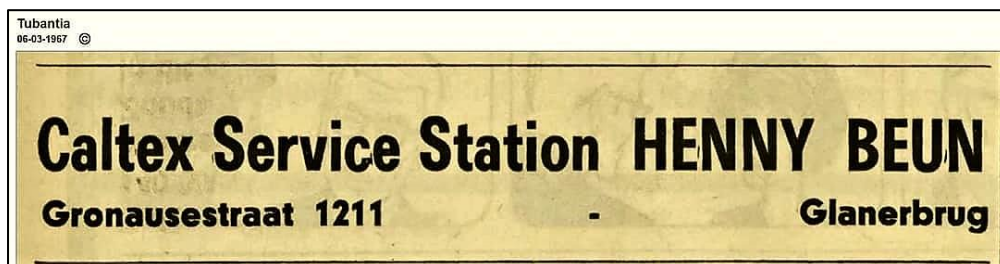
Bij Caltex (tegenwoordig Texaco) introduceerde architect Rondeltap de luifel ten behoeve van een goede werkverlichting en als drager van lichtreclames ter verhoging van de "stopping power" van het station. In de jaren zestig werd de luifel typerend als expressiemiddel. Vakwerkspanten, laminaatliggers, betonportalen, pergola's, alles kwam voor. Het gebouw als witte doos raakte uit de gratie en kreeg schoon metselwerk en houten kozijnen en een boeiboord. Door het verdwijnen van de garagefaciliteiten kon het bovendien weer veel kleiner worden.



*Het Caltex tankstation van de firma Kroeze in Glanerbrug in 1958.*

In ons land deed zelfbediening voor het eerst zijn intrede in 1962 maar drong pas tegen 1970 definitief door. Dit vroeg om grote luifels teneinde comfortabel te kunnen tanken. Het aantal pompeilanden nam toe door de explosieve verkeersgroei. Ze werden liefst opgesteld volgens het principe van tolpoorten. Makkelijk bereikbaar voor de haastige automobilist en altijd ergens plaats. Schaalvergroting en door de economische situatie gedwongen standaardisatie sloegen toe. Het tankstation vond uiteindelijk haar uniforme vorm. Pompunits en een verkoopdoos onder een grote luifel met brede rand, met daarop de maatschappijkleuren.

De kiosk was weer begonnen uit te groeien tot een winkeltje, omdat de klant hier betaalde en zijn aandacht gevestigd kon worden op uitgestalde koopwaar.



1946

*Garage Roeloffzen op de hoek van de Boddenkampsingel en de Hengelosestraat. De aanwezige auto's worden hier afgetankt.*

*Mogelijk het eerste professionele tankstation in Enschede.*

*Schilderij, olieverf op doek, 67x67 cm. Schilder onbekend.*

Met het vrijgeven van de verkoopregels op tankstations de laatste jaren groeit het assortiment in de winkels snel, en daarmee de omvang. "Convenience shops" van 100 m<sup>2</sup> waar melk, broodjes en maaltijden te krijgen zijn, zijn tegenwoordig geen uitzondering meer.

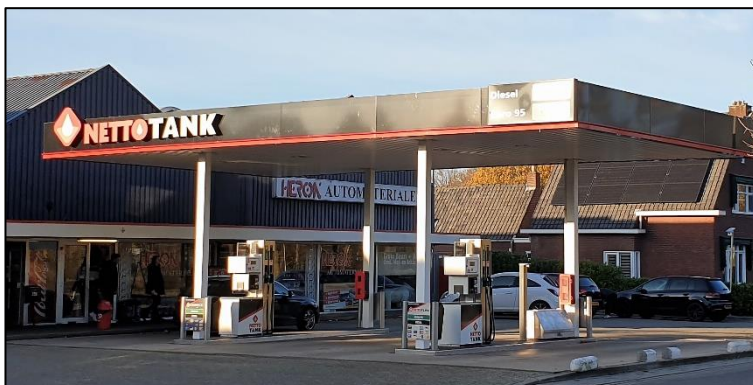
Sinds de verscherping van de milieueisen begin jaren negentig verdween het ene na het andere kleine station. De overblijvende verkooppunten worden voorzien van vloeistofdichte bestrating tegen morsen van olie en van dampretoursystemen tegen de altijd bij de pomp hangende benzinedampen. Deze wijzigingen gaan gepaard met een uitgebreide afgraving en sanering van de ondergrond waarop het tankstation staat.

Het moge duidelijk zijn dat de vaak expressief vormgegeven stations uit het verleden deze sanering vrijwel niet overleefd hebben.

## Tankstations en architectuur



*Tankstation aan de Buursestraat.*



*Tankstation aan de Buursestraat.*

*Het tankstation van de toenmalige Mercedes dealer aan de Espoortstraat (1970).*



Tegenwoordig is het gemiddelde benzinstation meestal geen toonbeeld van creativiteit, gebonden als men is aan de regels van de maatschappij. Dat was in het verleden anders. Er zijn hele mooie dingen gebouwd, waarvan het meeste alweer verdwenen is.

Dudok heeft ooit een serie standaardstations ontwikkeld. Eén van de laatste exemplaren is in 2004 naar het toenmalige Autotron in Rosmalen overgebracht en gerestaureerd; nu staat het op het terrein van auto-importeur Louwman & Parqui in Raamsdonksveer.

In Nijmegen staat nog een oud ex-tankstation, prachtig gerenoveerd, waarin nu een architectenbureau is gevestigd.

Tankstations behoren zo sterk bij het moderne leven dat dikwijls vergeten wordt welke impact zij op het tegenwoordige landschap hebben. De bouwvorm is tot dusver grotendeels door onderzoekers op het gebied van historische architectuur en industriële archeologie over het hoofd gezien. Bij veel betrokkenen ontbreekt het inzicht hoe de stations tot stand komen en vooral waarom ze er uitzien zoals ze doen.

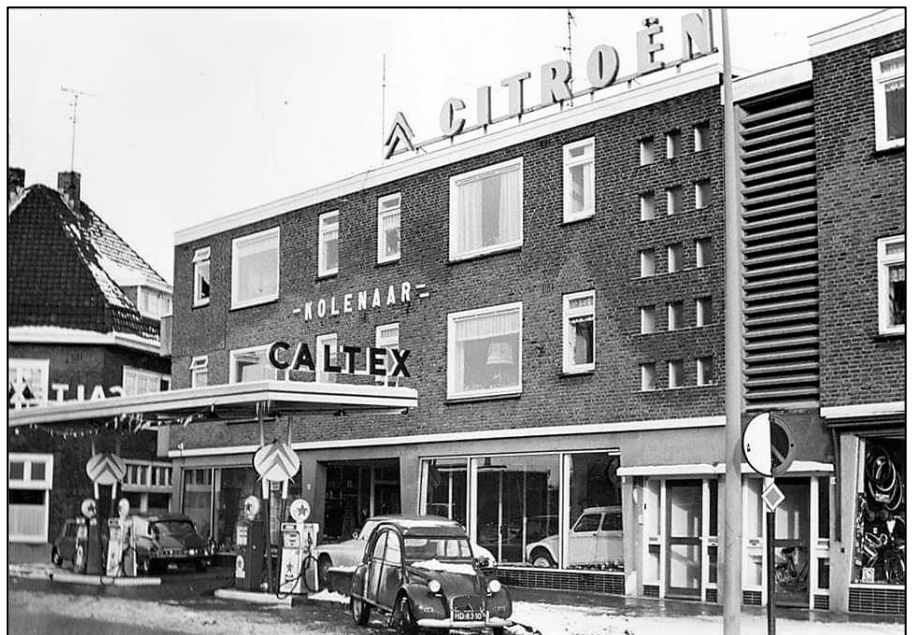
Voor de oliemaatschappijen is een tankstation niet alleen een verkooppunt voor brandstoffen maar speelt het uiterlijk een belangrijke rol in het marketingconcept. Om deze reden verandert het uiterlijk van zowel het netwerk als van de individuele stations voortdurend.



*Tankstation BP aan de Broekheurnerweg; omstreeks 1970. Fotograaf onbekend.*

Ook wijzigt er nogal eens wat op (milieu)technisch of infrastructureel vlak, wat tot sloop of renovatie leidt. Om deze redenen konden slechts weinig opvallend vormgegeven stations uit het verleden behouden blijven. De meeste hedendaagse stations zijn onderling uitwisselbaar. Mede door de huidige fusiegolf in de oliebranche wil een verkooppunt nogal eens van kleur verschieten.

Aral veranderde bijvoorbeeld in Mobil, wat weer omgekleurd werd naar BP. Het heeft de voorkeur wanneer dergelijke wijzigingen door te voeren zijn door het gebouw simpelweg van andere logo's te voorzien. In bovenstaand geval was er sprake van enige rudimentaire eigen architectuurelementen, zoals de zeshoekige gebouwen van Aral en de ronde luifels van Mobil. Voor de kenner doet het nu wat onwezenlijk aan om zeshoeken en cirkels in het BP-groen te zien, al mag worden aangenomen dat ook deze sporen zo snel mogelijk zullen worden uitgewist.



*Garage Kolenaar, Citroën dealer aan de Deurningerstraat. Ook hier een Caltex tankstation met een 2CV, de welbekende snoek (DS) en in de etalage de Citroën Dyane. De foto is ca. 1975 gemaakt.*



## Tanken bij de apotheek

De eerste 'tankbeurt' vond plaats bij een apotheek in Wiesloch (Duitsland). Op 5 augustus 1888 kon Bertha Benz, de vrouw van auto-uitvinder Carl Benz, een autorit niet voortzetten vanwege gebrek aan benzine. Tankstations bestonden nog niet maar een apotheek bood uitkomst. Mevrouw Benz kocht de hele voorraad wasbenzine op en kon toen verder rijden naar haar moeder.

*Het eerste commerciële tankstation ter wereld: de stadsapotheek in Wiesloch (Duitsland).*



## Opkomst van benzinedepots

Aan het einde van de negentiende eeuw was brandstof te koop bij apotheken en fietsmakers. Benzine was verkrijgbaar in grote blikken van vier, zes en tien liter. Tussen 1905 en 1915 waren de benzinedepots sterk in opkomst. Bedrijven als Shell en Caltex (nu Texaco) richtten zich op de verkoop van benzine in de Benelux. Benzine werd nog steeds in blikken verkocht. Op deze blikken zat statiegeld.

## Hoeveel heb ik getankt?

De blikken maakten plaats voor de handpomp waarbij benzine direct in de tank van de auto kon worden gepompt. Er ontstond een probleem want de pomp beschikte niet over een teller; men kon niet zien hoeveel men had getankt. Klanten vertrouwden de handpomp daarom niet. *The visible pump* waarbij er twee reservoirs van vijf liter aan de pomp werden toegevoegd, bood een oplossing. Automobilisten konden zien hoeveel zij tankten.

## Eerste tankstation in Nederland

In 1920 kwam in Zeist het eerste Nederlandse tankstation dat toen een straatpomp genoemd werd. Het ging om een pomp van Shell bij het luxe hotel Pabst. In België kwam de eerste straatpomp in 1922. Vanaf 1927 werden tankstations ook langs wegen gebouwd. Dat was ook nodig want tussen 1920 en 1930 steeg het aantal auto's in Nederland van 11.000 naar 113.000. Vanaf 1930 kregen tankstation luifels om de pompbedienden tegen de regen te kunnen beschermen. Op de luifels verschenen de kleuren van oliebedrijven met daarbij de naam. Ook was in die tijd de kiosk in opkomst.



*Benzinepomp aan de Koningstraat met tweetakt benzine voor bromfietsen en scooters; omstreeks 1958.*

## De pompbediende

*'De pompbediende, z'n taak is zwaar. Voor iedereen staat zo'n jongen steeds klaar. Maar langs de wegen, door het gespuis, soms komt zo'n jongen nooit meer naar huis'.*

Zo gaat het nummer dat de Zangeres Zonder Naam zong over de pompbediende die vandaag de dag steeds minder vaak zichtbaar is bij de in zwaar weer verkerende tankstations.

Tot de jaren zeventig konden automobilisten rekenen op hulp van de pompbediende die vaak fooi kreeg. De pompbediende assisteerde automobilisten, die gewoon in de auto konden blijven zitten, bij het tanken en controleerde bovendien de bandenspanning en het oliepeil. Indien nodig ververste hij de olie. Het werk van een pompbediende werd erg gewaardeerd en hij werd gezien als het visitekaartje van het tankstation.

Zijn taak was wel zwaar. Niet voor niets maakte de Zangeres Zonder Naam een lied over de pompbediende (<https://www.youtube.com/watch?v=EKPruYhfVB0>). Er wordt gezongen over 'een jongen die zijn plicht doet tot heel diep in de nacht'. Ook zingt ze dat 'hij paraat staat en je weer op weg helpt' en 'een man is die zijn vak verstaat'.



*Het Caltex tankstation aan de Haaksbergerstraat; omstreeks 1964.*

## Zelfbediening bij de pomp

In 1962 werd, vijftien jaar later dan in Amerika, getest met een pomp met zelfbediening. Vanaf 1970 drongen de zelfbedieningsstations door in Nederland. In die periode ging het door de oliecrisis slecht met de benzinstations: het aantal daalde van 13.000 naar 6.000 in 1970. In de jaren negentig verdwenen kleine tankstations als gevolg van strengere milieueisen.

*Bij het tankstation van Fina in Glanerbrug heeft men een creatieve oplossing heeft men bedacht tijdens een dag van stroomuitval; 1965. Fotograaf onbekend.*



## Zwaar weer voor bemande tankstations

Vandaag de dag telt Nederland ongeveer 3.000 tankstations. Houders van bemande tankstations hebben door de opkomst van het elektrisch autorijden moeite om rendabel te zijn. De verkoop van brandstof alleen levert onvoldoende inkomsten op om van rond te komen. Op verschillende manieren proberen tankstationhouders om die reden extra service te bieden. Tankstations repareren bijvoorbeeld telefoons, wassen honden en reinigen in grote wasmachines de kleding van sportteams.

Het zal voor ondernemers nog een grote zoektocht worden om de juiste behoeften in de markt te herkennen en deze te implementeren in de tankstations.

Maar nog afgezien van de exploitatiemogelijkheden is het zaak om na te denken over de historische betekenis van deze bedrijven. Zijn tankstations de moeite waard om als monument aangemerkt te worden?

### Bronnen:

- \* **Websites**
  - Wasserette bij tankstations - klik [HIER](#)
  - De hond wassen bij een tankstation - klik [HIER](#)
  - Wikipedia geschiedenis van tankstations - klik [HIER](#)
  
- \* **Literatuur**
  - "Buiten bedrijf: benzinstations", uitgave PIE Zeist
  - Artikel "Gooi maar vol", Elsevier Weekblad 11-09-1993
  - De heer Ir Grootveld Architect+Adviseur
  - Erfgoedopweg.nl
  - Gelders Archief - Arnhem

### Auteur:

John Nijhuis - Stichting Cultureel Erfgoed Enschede (2022)