

BLIKVANGERS LANGS DE WEG

DE ARCHITECTUUR VAN NEDERLANDSE BENZINESTATIONS
TIJDENS DE WEDEROPBOUW

AGNES KERSTEN



EEN NIEUWE ARCHITECTUUR VOOR DE AUTO

Benzinestations zijn zo alledaags geworden dat ze amper nog opvallen. Wellicht is dit een van de redenen waarom er in Nederland, maar ook in de rest van de wereld, tot op heden weinig onderzoek naar het gebouwtype is gedaan. Toch heeft een beperkt aantal onderzoekers zich aan het onderwerp gewaagd. Daniel I. Vieyra heeft – vermoedelijk als eerste – in 1979 de architectuurgeschiedenis van benzinestations in Amerika uiteengezet in zijn boek *Fill'er Up. An Architectural History of America's Gas Stations*. Vijf jaar later bracht Joop Segers de geschiedenis van het tankstation in Nederland in kaart. In zijn artikel 'Benzinestations. Een geschiedenis van de benzinedistributie in Nederland' beschrijft hij het verloop van de benzinedistributie in ons land tot aan de Tweede Wereldoorlog. Naast de architectuur van de benzinestations, wordt ook het communicatieve element van benzinestations uitvoerig door hem beschreven.¹ In de brochure *Buiten bedrijf. Benzinestations* uit 1995 behandelt Roland Blijdenstijn de architectuurgeschiedenis van Esso-stations tot begin jaren zeventig.² De nadruk ligt hierbij op het gestandaardiseerde benzinestation dat architect Dudok in 1953 voor Esso ontwierp. Michiel Verweij is een van de weinigen die zich in de Purfina-stations van architect Sybold van Ravesteyn hebben verdiept. Het artikel dat hij in 1997 voor het *Bulletin KNOB* heeft geschreven, over de stations in Sassenheim en Arnhem, geeft een goed beeld van de ontwerpgeschiedenis, het kleurgebruik en de stedenbouwkundige context van de benzinestations.³

Opvallend is dat in de naoorlogse periode in Nederland gerenommeerde architecten betrokken waren bij het ontwerpen van benzinestations. Dit staat in contrast met de 'corporate style' die vandaag de dag het ontwerp van het benzinestation bepaalt. Dit artikel onderzoekt waarom oliemaatschappijen tijdens de Wederopbouw architecten van naam inhuurden voor het ontwerpen van hun benzinestations. Het gaat in op de uitgangspunten die de architecten hanteerden bij het ontwerpen van de stations en op de manier waarop zij de eisen die zowel Rijkswaterstaat als de oliemaatschappijen aan benzinestations stelden in hun ontwerpen verwerkten.

De twee bekendste architecten binnen deze trend waren Sybold van Ravesteyn en Willem Dudok.⁴ Tussen 1948 en 1964 ontwierp Van Ravesteyn 24 benzine-stations voor n.v. Petroleum Maatschappij Fina, die vrijwel allemaal een eigen voorkomen kregen. Het standaard Esso-station van Dudok uit 1953 werd in de

daaropvolgende veertien jaar 112 keer gereproduceerd. Ook andere architecten ontwierpen benzinestations voor oliemaatschappijen, zoals Arthur Staal voor Shell. Het door hem vormgegeven Shell-station aan de Hobbemakade in Amsterdam was destijds een opvallende verschijning en is een van de weinige benzine-stations uit de naoorlogse periode die nog in gebruik zijn. Dit artikel belicht enkele benzinestations van deze drie architecten, en zullen ontwerpen van andere architecten zoals Leendert Rondeltap (Caltex) en Hugh Maaskant (Caltex, Esso, Shell) buiten beschouwing worden gelaten.

VAN STRAATPOMP NAAR BENZINESTATION

De introductie van de eerste auto's in Nederland in 1895 kende een bescheiden begin.⁵ Doordat auto's in deze periode nog op maat gemaakt werden, kon maar een klein deel van de bevolking zich een dergelijk luxeproduct veroorloven. Nederland telde in 1900 nog geen honderd auto's. Voor de verstrekking van benzine waren automobilisten in deze beginjaren op de drogisterij aangewezen. De drogist had vanwege de handel in wasbenzine al contacten in de petroleumindustrie en kon via dezelfde weg makkelijk aan benzine komen. De benzine werd verkocht in blikken die door de oliemaatschappijen van een eigen kleurcombinatie werden voorzien. Doordat het gebruikelijk was om de blikken als brandstofreserve op de treeplank van de auto te plaatsen, zorgden ze tevens voor gratis reclame.⁶

In 1913 bracht Henry Ford de T-Ford op de markt. Het was de eerste auto die aan de lopende band in elkaar gezet werd. Deze nieuwe manier van auto's produceren zorgde ervoor dat de kostprijs van een auto aanzienlijk daalde, zodat de auto voor een grotere bevolkingsgroep betaalbaar werd. Dit resulteerde in een stormachtige groei van het aantal auto's in Amerika. In hetzelfde jaar maakte ook Nederland kennis met het nieuwe Fordmodel. Ondanks de hoge transportkosten die met het verscheppen van auto's gepaard gingen, was een geïmporteerde Ford nog altijd goedkoper dan de op maat gemaakte Europese auto's. Dit droeg ertoe bij dat het aantal personenauto's steeg naar 11.000 in 1920, 68.000 in 1930 en 100.000 aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog.⁷

Nadat de Amerikaan Sylvanus F. Bowser in 1905 de mechanische benzinepomp had uitgevonden, opende de eigenaar van een benzinedepot in St. Louis, C.H. Laessig, in hetzelfde jaar het eerste benzinestation ter wereld. Om automobilisten sneller van benzine te kunnen voorzien, had Laessig een klein kantoortje op een stuk grond geplaatst, het land erachter geplaveid, en vier benzinepompen neergezet die op ondergrondse tanks waren aangesloten. Het succes van deze opstelling zorgde ervoor dat de combinatie van moderne pompen, ondergrondse tanks, een in- en uitrit en een klein gebouw het prototype van het moderne benzinestation werd.⁸

◀ 1. Voormalig benzinestation n.v. Auto-Palace aan de Graafseweg in Nijmegen, Meerman & Van der Pijll, 1936. Het station werd in 1993 gerestaureerd en wordt sindsdien gebruikt door het architectenbureau Koos van Lith, dat het pand in de oorspronkelijke staat heeft teruggebracht (Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, 1999)

Het duurde echter nog tot eind jaren twintig voordat de eerste benzinstations in Nederland verschenen. Tot die tijd werd er gebruik gemaakt van de straatpomp. Hoewel veelal wordt aangenomen dat de straatpomp voor het eerst in 1920 voor hotel-restaurant Pabst in Zeist werd opgesteld, toont een ansichtkaart van een café-restaurant in Mook aan dat er in ieder geval al in 1915 straatpompen in Nederland aanwezig waren (afb. 2).⁹ De pompen bestonden uit een gietijzeren zuil en een elektrisch verlichte, glazen bol waarop het logo van de oliemaatschappij prijkte, en werden als blikvanger voor drogisterijen, rijwielzaken, garages, cafés en hotels geplaatst.¹⁰

Een nadeel van deze eerste generatie pompen was dat de automobilist niet kon controleren of de benzine daadwerkelijk zijn auto was ingestroomd. De pompen werden daarom van twee zichtbare glazen reservoirs voorzien, zodat de klant zelf kon nagaan hoeveel benzine er in zijn auto verdween. De 'visible', zoals de pomp genoemd werd, bood de oliemaatschappijen tevens mogelijkheden op het gebied van marketing. Om zich van elkaar te onderscheiden, voorzagen de oliemaatschappijen hun benzine van een kleur: in Shell-pompen kreeg de benzine de kleur oranje, in American Petroleum Company-pompen (vanaf 1929 Esso) de kleur rood en in Purfina-pompen de kleur blauw.¹¹

Rond 1930 ontstond het besef dat straatpompen op trottoirs een brandrisico met zich meebrachten. Als gevolg hiervan verhuisde de straatpomp naar een pompeiland: een open perceel met in- en uitrit, uitge-

rust met een of meerdere benzinepompen aangesloten op ondergrondse benzinetanks. Om de pompbediende en automobilist tegen weer en wind te beschermen, werden de pompeilanden uitgerust met een kiosk en een luifel. In de kiosk kon voortaan worden afgerekend en werden ook olieproducten verkocht. Deze pompeilandopstellingen waren de eerste benzinstations in Nederland.¹²

Amerika had in deze periode al 100.000 benzinstations.¹³ Daar hadden benzinstations zich gedurende de jaren tien en twintig tot Griekse tempels en Engelse cottages ontwikkeld. Eind jaren twintig kwam hier een groot aantal uiterst extravagante bouwsels bij. Om de aandacht van automobilisten te trekken, bouwden pomphouders benzinstations in de vorm van windmolens, wigwams en vliegtuigen. Voorstanders van stedelijke hervorming zagen deze stations als ultieme voorbeelden van straatvervuiling. Meerdere steden stelden daarom verordeningen vast waarin zowel de locatie als het ontwerp van benzinstations aan regels werd gebonden. Ze hoopten zo van een noodzakelijk kwaad een aangename toevoeging in het stadslandschap te maken.¹⁴

Halverwege de jaren dertig liepen de hoogtijdagen van de extravagante stations ten einde. De opvallende en vaak prijzige gebouwen bleken niet voor de hogere winsten te zorgen die nodig waren om de stations rendabel te houden. Daarnaast gingen oliemaatschappijen zich in deze periode in toenemende mate bezighouden met het ontwikkelen van een uniforme

2. Straatpomp voor een café-restaurant in Mook, ansichtkaart 1915 (Regionaal Archief Nijmegen)





3. Pompeiland met luifel in Ede, Sybold van Ravesteyn, 1935 (Het Nieuwe Instituut, ongedateerd)

marketingtechniek. Stations in de vorm van een theepot of een sfinx pasten hier niet bij.¹⁵

In Nederland waren benzinestations terughoudend qua ontwerp. Het wegennet was hier nog volop in ontwikkeling, waardoor de ideale vestigingsplaats van benzinestations regelmatig kon veranderen. Als gevolg hiervan werd een groot aantal stations uit demontabele onderdelen opgebouwd.¹⁶ Architect Sybold van Ravesteyn (1889-1983) ontwierp in 1935 een dergelijk station voor N.V. Petroleum Maatschappij Fina (afb. 3).¹⁷ Volgens het oorspronkelijke plan zou de luifel van gegolfd verzinkt plaatijzer worden gemaakt, maar de Provinciale Gelderse Schoonheidscommissie stond dit niet toe. Als alternatief gebruikte Van Ravesteyn asfaltpapier. Op beide uiteinden van de uitneembare luifel plaatste hij driehoekige reclameborden met het opschrift 'Purfina'.¹⁸

Er werd in deze periode ook een aantal permanente stations door architecten ontworpen. Voorbeelden hiervan zijn het benzinestation aan de Citadellaan in Den Bosch uit 1929 van architect H. Danser (afb. 4), het Brabant Service Station aan de Vughterlaan in Den Bosch uit 1933 van architect A.V.J.M. Meylink (afb. 5), en het in 1936 voor N.V. Auto-Palace gebouwde station in Nijmegen van architecten Meerman & Van der Pijll.

Dit laatste station wordt gekenmerkt door een verticale glazen lichtbak met koperen naald die destijds de drager van lichtreclame was, zodat automobilisten het benzinestation ook in het donker of bij slecht weer konden zien (afb. 1).¹⁹

Naast het in gebruik nemen van de luifel en de toren als reclamebord, probeerden de oliemaatschappijen de aandacht van de automobilist te trekken door de benzinestations in de kleuren van de maatschappijen te verven en ze van wand- en uithangborden te voorzien.²⁰ Hier kwam veel kritiek op. In 1939 verzocht de door de Bond Heemschut opgerichte commissie 'De Weg in het Landschap' de Gedeputeerde Staten en de minister van Waterstaat: '[...] om door het toepassen van de U ten dienste staande middelen, respectie door minnelijk overleg, wel te willen bevorderen, dat ten opzichte van de benzinestations, zowel wat hun uiterlijk als wat de plaatsing betreft, met de verschillende eischen van welstand ten volle rekening zal worden gehouden.'²¹ De commissie achtte het niet uitgesloten dat oliemaatschappijen '[...] op daartoe door de Overheid gedaan verzoek [...] tot een behoorlijke aesthetische verzorging van de benzine-stations hunne medewerking zullen verlenen.'²² Hieraan konden zowel de overheid als de oliemaatschappijen door tus-



4. Benzinstation aan de Citadellaan in Den Bosch, H. Danser, 1929. Tegenwoordig huist benzinstation De Fakkel in het gebouw (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2003)

senkomst van de Tweede Wereldoorlog echter pas na 1945 gehoor geven.²³

VOORSCHRIFTEN VAN RIJKSWATERSTAAT

Drie jaar na de oorlog werd een nieuw Rijkswegenplan uitgewerkt. Basis hiervoor was een wegenplan uit 1938 dat een herziening was van de rijkswegenplannen uit 1927 en 1932 en mits een aantal kleine aanpassingen opnieuw ingezet kon worden. In het plan, dat de naam Rijkswegenplan 1948 kreeg, waren grootscheepse wegenverbeteringen, meerdere bruggen en de aanleg van nieuwe (snel)wegen opgenomen. Om over een snelweg te kunnen spreken, moest er volgens het ministerie van Waterstaat aan drie eisen worden voldaan. Ten eerste dienden de rijbanen van elkaar gescheiden te zijn. Dit gaf het overstekende verkeer de mogelijkheid tussen beide verkeersstromen te wachten bij het oversteken van kruisingen. Ten tweede mochten snelwegen geen andere wegen kruisen, tenzij op verschillende hoogte. De derde eis betrof de aanleg van een

vluchtstrook, om te voorkomen dat automobilisten op het midden van de rijstrook zouden stilstaan. Om deze reden werden er ook verschillende parkeerplaatsen langs de wegen aangelegd.²⁴

In het Rijkswegenplan waren tevens regels opgenomen voor het oprichten van benzinstations langs de nieuwe wegen. Op snelwegen diende alternerend elke tien à vijftien kilometer een benzinstation te staan. Voor de exploitatie van de stations was een vergunning van Rijkswaterstaat nodig. Hierin stonden de voorwaarden waaraan een benzinstation op het gebied van inrichting, uiterlijk en welstand diende te voldoen. Zo was het gebruik van felle kleuren en opvallende reclameborden niet toegestaan, omdat dit een storende uitwerking op het landschap had. Daarnaast mocht de verlichting het verkeer niet hinderen: de kleuren rood en groen waren niet geoorloofd.²⁵

De exploitanten van benzinstations kregen bepaalde openingstijden opgelegd en dienden klanten toegang tot gratis water en lucht te geven. Een publieke



5. Brabant Service Station aan de Vughterweg in Den Bosch, A.V.J.M. Meylink, 1933. Het gebouw is in 2010 in de oorspronkelijke staat teruggebracht (Rinse Tjeerdsma, 2012)

telefoon en een hulppost behoorden tevens tot de verplichte voorzieningen. Voor dit laatste moest het station beschikken over een ruimte van minimum 3,20 x 2,20 m om eventuele slachtoffers van ongevallen tijdelijk te kunnen opvangen. Deze ruimte mocht op andere momenten voor andere doeleinden worden gebruikt. Ten slotte bepaalde de vergunning dat kleine reparaties aan bougies, banden, lampen en dergelijke toegestaan waren, maar dat er geen nevenbedrijven mochten worden uitgevoerd.²⁶

Schoonheidscommissies wezen ontwerpen voor nieuwe benzinstations af als ze niet aan de eisen van de nieuwe regelgeving voldeden. Tegelijk gingen oliemaatschappijen zich na de oorlog in toenemende mate bezighouden met het ontwikkelen van een huisstijl voor de benzinstations. Ze achtten de expertise van gerenommeerde architecten hierbij van groot belang. Dankzij hun inbreng hoopten ze zich te kunnen verzekeren van ontwerpen die door de kritische Schoonheidscommissies zouden worden goedgekeurd. Fina

huurde Van Ravesteyn in, Esso Willem Dudok en Shell Arthur Staal.²⁷

PURFINA EN VAN RAVESTEYN

Voor n.v. Petroleum Maatschappij Fina moet de vooroorlogse samenwerking met Van Ravesteyn, met onder meer het demontabele station in Ede als resultaat, een positieve ervaring zijn geweest. De oliemaatschappij zou de architect na de oorlog immers nog 24 keer inhuren om een benzinstation te ontwerpen. Met uitzondering van Drenthe, Zeeland en de IJsselmeerpolders stonden in iedere provincie een of meer stations naar ontwerp van Van Ravesteyn. Het eerste naoorlogse project van de architect werd in 1947 opgeleverd en stond ter hoogte van Zwammerdam (nu Reeuwijk) aan de rijksweg 12. Het was tevens het eerste benzinstation langs de Nederlandse rijkswegen (afb. 6). De Tweede Wereldoorlog had de bouw van benzinstations ernstig vertraagd en na de oorlog kampte Nederland met een groot tekort aan materialen. Het College van



6. Sinfina benzinstation, Sybold van Ravesteyn, Zwammerdam, 1948 (Het Nieuwe Instituut, ongedateerd)

Algemene Commissarissen voor de Wederopbouw wilde dan ook aanvankelijk geen Rijksvergunning verlenen voor de bouw van het Sinfina-station van Van Ravesteyn. Maar omdat de oprichting van benzinstations een belangrijke voorwaarde was voor vlot verkeer, ging het College alsnog akkoord.²⁸

Op 9 januari 1948 vond de officiële opening van het station plaats. Het *Utrechts Nieuwsblad* berichtte er een dag later als volgt over: 'Aan de auto-snelweg Utrecht-Den Haag staat een wit gebouwtje, 35 km. van Utrecht en 32 km. van de Residentie. Dat gebouwtje verwezenlijkt voor de automobilist het oude sprookje: tafeltje-dek-je. In de woestijnachtige leegte, die de moderne autoweg doorsnijdt, vindt hij daar een plaats waar hij benzine, olie, water en lucht kan krijgen.'²⁹

Met de openstelling van het benzinstation in Zwammerdam werd het startsein gegeven voor de bouw van ongeveer honderd benzinstations die langs de grote rijkswegen gepland stonden. Tien jaar later was het aantal personenauto's gestegen van 86.000 tot 376.000,

en op 29 mei 1955 had de eerste file in Nederland plaatsgevonden. Dit laatste fenomeen bleef destijds echter beperkt tot warme zomerdagen en feestdagen zoals Pasen, Hemelvaart en Pinksteren. Op andere momenten deden zich op de rijkswegen vrijwel geen problemen voor. Er werd dan ook gestaag doorgewerkt aan het Rijkswegenplan van 1948.³⁰

Een van de onderdelen van dit plan was het doortrekken van rijksweg 12 tot de aansluiting met de Apeldoornseweg, waarmee Arnhem op het rijkswegennet aangesloten zou worden. Omdat de Apeldoornseweg te versleten en te smal was om het toenemende verkeer te kunnen verwerken, moesten aanpassingswerken gebeuren. In 1955 werden de werkzaamheden gestart om de weg te verbreden en de klinkers te vervangen door asfalt. Twee jaar later verrees hier een Purfina-station van Van Ravesteyn.³¹

Hoewel Van Ravesteyn een aantal stations, waaronder Zwammerdam (1947), Sassenheim (1952) en IJsselstein (1952), op dezelfde manier vormgaf, maakte hij

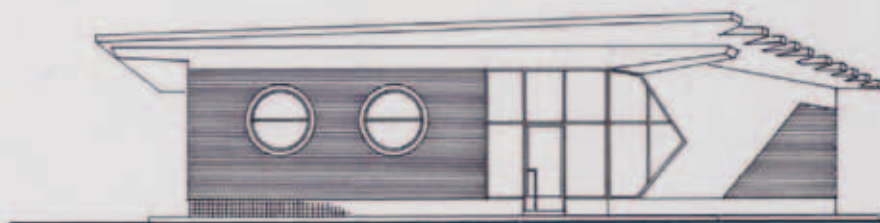


7. Purfina-benzinestation in Arnhem, Sybold van Ravesteijn, 1957. Het station is in 2002 in oorspronkelijke staat teruggebracht (© Hans Spies / Nederlands Fotomuseum, ongedateerd)

voor het grootste deel van de overige 22 benzinestations, waaronder dat in Arnhem, telkens een uniek ontwerp. Volgens Van Ravesteijn kwam '[v]an volledig standaardiseren [...] weinig; elke situatie biedt weer kleine verschillen'.³² Van Ravesteijns ontwerp voor het Purfina-station aan de Apeldoornseweg stuitte in eerste instantie op veel weerstand (afb. 7). De Welstandscommissie vond het ontwerp onaanvaardbaar en gaf een negatief advies aan het College van Burgemeester en Wethouders. De commissie achtte 'de spits toelopende vorm van het gebouwtje en de wel zeer van elkaar verschillende dakoverstekken [...] ongemotiveerd. Deze vormen, alsmede de afwerking van het bouwwerkje, geven aan het geheel een reclameachtig karakter, dat niet in overeenstemming is met de bijzonder fraaie omgeving'.³³ Van Ravesteijn legde zich hier niet bij neer en ging in hoger beroep bij de Raad voor de Welstand. Hoewel de Raad initieel de kant van de Welstandscommissie had gekozen, veranderde hij zijn standpunt na de 'met overtuiging gesproken uit-

legging' van de architect, en gaf alsnog een positief advies aan het College.³⁴ Op 13 september 1957 verleenden de burgemeester en wethouders de bouwvergunning.³⁵

De architect gaf de plattegrond van het station de vorm van een smal, rechthoekig trapezium met een oppervlakte van 45 m² (afb. 8).³⁶ Het gebouw beschikte over een magazijn, een loge en toiletten en had in de punt een publieke telefooncel die alleen via de buitenzijde toegankelijk was. Door de kopgevel af te schuinen, creëerde Van Ravesteijn een maximaal front naar de weg toe. Op de afgeschuinde dakrand stond in grote neonletters 'Purfina', waarvan de typografie de gekartelde dakrand precies volgde. Op beide zijgevels was een Purfina-embleem aangebracht in een blauwe, geglazuurde stenen omlijsting.³⁷ Een glaspartij in de vorm van een pijl in de zuidoostgevel wees in de richting van het embleem en benadrukte de merknaam. Van Ravesteijn wilde 'door de naam en het zeer duidelijke embleem schuin op de as van de weg te plaatsen,



ZUIDOOSTGEVEL



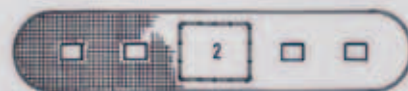
BEGANE GROND

RENVOOI

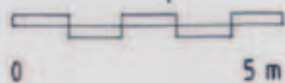
- 1 pompentrottoir
- 2 „ met wachthuisje
- 3 loge
- 4 magazijn
- 5 toilet heren
- 6 „ dames
- 7 portaal
- 8 telefoon



ZUIDOOSTGEVEL



BEGANE GROND



het station voor de automobilist zo “grijpbaar” mogelijk te doen zijn.³⁸ De architect kwam hiermee tegemoet aan de wens van oliemaatschappijen om benzinstations van een zo groot mogelijke afstand waarneembaar te maken. De automobilist kreeg zo voldoende tijd om het besluit te nemen te gaan tanken, vaart te verminderen en het benzinstation in te rijden. Het station moest over een bepaalde aantrekkingskracht beschikken, in vakkringen ‘stopping power’ genaamd.³⁹

Naast architectuur en locatie speelde ook kleurstelling hierin een belangrijke rol. Daarom verwerkte de architect de kleuren van het logo van Purfina in het gebouw. De blauwe plint, de rode deur en het rood tussen de dakplaten zorgden voor een opvallend contrast met de lichte buitenmuren.⁴⁰ Aangezien het geheel in een donkere, bosrijke omgeving stond, zal het gebouw met gemak de aandacht van autobestuurders hebben getrokken. Bovendien waren benzinstations volgens Van Ravesteyn ‘een kleurige noot met hun neonletters en emblemen, die het moderne landschap voltooien, harmonisch maken en de automobilist mijlpalen voor het oog bieden door begrenzing en schaalverlening in lengterichting’.⁴¹

ESSO EN DUDOK

In tegenstelling tot de benzinstations van Van Ravesteyn, die veelal alleen in kleurstelling, materiaalgebruik en belettering aan elkaar verwant waren, ontwierp Willem Dudok (1884-1974) in 1953 een station voor Esso dat in hoge mate gestandaardiseerd was, en waarvan er tot 1967 in totaal 112 langs de Nederlandse wegen werden gebouwd (afb. 9). Esso's oude type met luifel was door de naoorlogse materiaalschaarste te duur geworden en van het voorstel van huisarchitect F.A. Deierkauf vermoedde het bedrijf dat deze niet door de Schoonheidscommissie zou komen. Om in grote aantallen benzinstations langs de nieuwe rijkswegen te kunnen plaatsen, had Esso een goedkoop en architecturaal verantwoord benzinstation nodig.⁴²

Begin 1953 kwam de directeur van Esso in Amerika bij toeval Dudok tegen en nodigde hem vervolgens uit om een nieuw gestandaardiseerd benzinstation voor Esso te ontwerpen. Mogelijk speelde Dudoks eerdere ervaring als ontwerper van een tankstation een rol bij Esso's keuze voor de architect – hij ontwierp in 1941 een gastankstation voor de gemeente Hilversum –, maar het was waarschijnlijk zijn grote staat van dienst die de doorslag gaf. Met een beroemd architect als Dudok wilde Esso zich verzekeren van ontwerpen die door de kritische Schoonheidscommissies goedgekeurd zouden worden.⁴³

Dudok gaf zijn Esso-station een v-vormig of geknikt dak dat op twee taps toelopende platte betonkolommen rustte. Daartussen plaatste hij een glazen kubus. Hiermee voldeed de architect aan de wens van Esso om een zo transparant mogelijk station te maken dat ook



9. Esso-station, Willem Dudok, 1953. Dit station stond aan de A2 bij de afslag Vinkeveen, maar werd in 1994 verplaatst naar Raamsdonkveer (Cees de Jonge / Collectie Utrecht, ongedateerd)

's nachts als blikvanger kon dienen. Het prototype werd in de lente van 1953 opgeleverd en kwam aan de Schandelerboord 25 in Heerlen te staan. Het uiteindelijke standaardtype, dat op 27 mei 1953 door Dudoks medewerker R.H.M. Magnée werd uitgewerkt, kreeg een grotere kiosk. Aan de zijgevels voegde Magnée vier vensters toe, aan de voor- en achtergevel twee, waarmee de ‘standaardmaat’ van de glazen kubus 7 x 5 vensters werd.

Omdat de uitkraging van het v-dak aan beide zijden zes meter lang was, moesten de kolommen stevig verankerd worden met de vloerplaat. Zo'n verankering kon het beste in ter plekke gestort beton worden uitgevoerd. Een gespecialiseerd constructiebedrijf kreeg de opdracht de betonconstructie van vloer, kolommen en fundering te berekenen. Van montagebouw was geen sprake. Alleen voor de bouw van de glaspartijen kon gebruik worden gemaakt van gestandaardiseerde bouwelementen.⁴⁴

De glazen kubus had een oppervlakte van 68,4 m², waarvan de ene helft in beslag werd genomen door een kantoor met een publieke telefoon en de andere helft door een opslagruimte en twee toiletten. Het kantoor was voorzien van twee inbouwkasten: een klerenkast en een Rode Kruis-kast.⁴⁵ De aanwezigheid van een afsluitbare kast op ‘een niet voor het publiek bereikbare plaats’ waarin de hulppostbenodigdheden konden worden opgeslagen, was een van de vereisten van de vergunning van Rijkswaterstaat.⁴⁶ De afmetingen van de Rode Kruis-kast in het Esso-station waren 3,59 x 0,80 x 0,40 m, waarmee het voldeed aan de minimale voorgeschreven eisen van 2,00 x 0,60 x 0,40 m.⁴⁷

Net als Van Ravesteyn nam Dudok de rood-witte kleuren van het logo van de oliemaatschappij als uit-



10. Shell-station aan de Hobbemakade in Amsterdam, Arthur Staal, 1954. De luifel is in 1975 vervangen, opnieuw naar een ontwerp van Staal (© Hans Spies / Nederlands Fotomuseum, 1954)

gangspunt voor de buitenafwerking van het benzine-station. Doordat het gebouw vrijwel geheel wit was, zullen de rode neonletters op het dak, de rode rand op de luifel en de 30 cm hoge rode plint direct bij de autobestuurder in het oog zijn gesprongen. Om het station ook na zonsondergang als blikvanger te laten fungeren, verwerkte de architect tl-verlichting in de luifel en kregen de neonletters witte lampen. Het eerste Esso-station naar dit ontwerp kwam in 1953 in Wouw te staan.⁴⁸

De Schoonheidscommissies van de grote steden Den Haag, Rotterdam en Amsterdam alsmede de esthetisch adviseur van Rijkswaterstaat accepteerden het ontwerp van Dudok zonder enig bezwaar. Ook de reacties in de pers waren positief. Volgens de auteur van het artikel 'Pompstations hoeven niet lelijk te zijn' in *De Tijd* pasten de stations '[...] door hun strakke en pretentieloze vormgeving bijzonder goed [...] in het landschapsbeeld en [zijn] zelfs als een architectonische aanwinst te beschouwen'. *Heemschut* noemde de Esso-

stations van Dudok '[...] zeer geslaagde uitingen van een sobere en stijlvolle architectuur, die aan het totale complex een zekere mate van rust geeft en het geheel tot een alleszins aanvaardbaar element in het wegbeeld maakt'.⁴⁹

Het standaardtype, dat de naam C-6662 kreeg, was klaarblijkelijk niet voor elke situatie geschikt, aangezien Dudok halverwege 1953 twee varianttypes ontwierp.⁵⁰ Beide varianten hadden een gelijkaardig v-dak als het standaardtype, maar het glazen volume onder dit dak varieerde in grootte. In Gennep werd de kleinste van deze twee gebouwd, met een kiosk van zes bij vier vensters.⁵¹ Het derde type betrof een ontwerp voor een tankstation met wasstraat en smeestation. De voorgevel van dit station was vijftien vensters breed en tien vensters diep, waarvan er vier vóór en zes na de betonnen pijler geplaatst waren. Een variant op dit type kwam aan de Soestdijkerstraatweg in Hilversum te staan.⁵²

SHELL EN STAAL

Arthur Staal (1907-1993) kreeg van Shell in de wederopbouwperiode een opmerkelijk ruimere opdracht dan Dudok van Esso of Van Ravesteyn van Purfina. Tussen 1956 en 1976 ontwierp Staal voor de oliemaatschappij niet alleen benzinestations, maar ook diverse laboratoria, kantoorgebouwen, motels gecombineerd met benzinestations en een bedrijfsrestaurant. De aanleiding voor deze langdurige samenwerking vormde de bouw van het service- en benzinestation aan de Hobbemakade in Amsterdam in 1953 (afb. 10).⁵³

Het idee om Staal als architect voor het benzinestation te kiezen kwam niet van Shell, maar van Roei- en Zeilvereniging De Amstel. Staal was in 1948 door de vereniging benaderd om een ontwerp voor hun clubhuis te maken. De begroting van zijn ontwerp bedroeg echter het dubbele van het oorspronkelijke budget, waardoor er problemen ontstonden met de financiering. Shell was destijds eigenaar van roei- en zeilvereniging Ondine in Amsterdam en heeft mogelijk in deze hoedanigheid van de financieringsproblemen van het nieuwe clubhuis voor De Amstel vernomen. De financiële afspraken die de oliemaatschappij en De Amstel vervolgens over de nieuwbouw maakten, zorgden ervoor dat het ontwerp van Staal voor het nieuwe clubhuis doorgang kon vinden en dat Shell de mogelijkheid kreeg een benzinestation aan de Hobbemakade te plaatsen. Begin 1953 gaf de oliemaatschappij Staal de opdracht tot het ontwerpen van dit station.⁵⁴

Het station, dat begin 1954 werd opgeleverd, bestaat uit een onderverdieping op de waterlijn, waar zich destijds de aggregaten, pompen, compressoren en een olieopslag bevonden, en een begane grond voor de wc, de toenmalige was- en doorsmeerruimte en de verkoopruimte. Aan de voorkant van het station bevond zich een luifel met een gat, waarin schuin een driehoekig element was aangebracht. Staal omschreef deze overkapping destijds als volgt: 'De luifel, een ijzerconstructie bekleed met sponningschroten, is doorbroken omdat ik een luifel, die niet minstens 7 meter hoog steekt een vervelend ding vind. Bovendien dient zo'n luifel meer als blikvanger dan als beschermer.'⁵⁵

Staal gaf het gebouw een overwegend crèmekleurig uiterlijk. De kozijnen van de kleine raampjes in de achter- en zijgevels werden net als de boeiboorden grijs geverfd. De latten van de luifel waren alternerend crème en geel, de kleur van het Shell-logo. Voor de latten van het driehoekige element koos Staal oorspronkelijk de kleuren crème en grijs. Hij bedacht zich echter en verving het grijs door een (helaas onbekende) andere kleur.⁵⁶

Niet iedereen was enthousiast over het station. In zijn artikel 'Parade der Minnaars' in *Forum* in 1954 was B.B. Westerhuis allerm minst te spreken over Staals creatie: 'Wat ons het eerste opvalt in het benzinestation van Staal is het valluik in de luifel, dat daar opeens in een geopende schuine stand lijkt te zijn verstijfd.

Waar toe in hemelsnaam? Een behoefte om nu eens wat anders te doen dan anders? Is dit eigenlijk geen aanstellerij?' Volgens Westerhuis was Staal hier – in tegenstelling tot bij zijn ontwerp voor het clubhuis voor de roei- en zeilvereniging – zijn doel voorbijgeschoten en had hij 'een sfeer [bereikt] alsof er Eau de Cologne i.p.v. explosieve benzine [werd] getankt'.⁵⁷

CONCLUSIE

De oliemaatschappijen Purfina, Esso en Shell kozen er tijdens de wederopbouw voor om gerenommeerde architecten zoals Van Ravesteyn, Dudok en Staal in te huren voor het ontwerpen van hun benzinestations. Ze wilden zich op deze manier verzekeren van architectonische blikvangers die zowel de aandacht van de automobilist zouden trekken, als door de kritische Schoonheidscommissies zouden worden goedgekeurd.

De strijd om de automobilist begon al in de eerste jaren na de introductie van de auto. Oliemaatschappijen probeerden zich toen al op allerlei manieren van elkaar te onderscheiden: in het begin door de benzineblikken van een eigen kleurcombinatie te voorzien en later door de benzine de kleur van de betreffende maatschappij te geven. Met de intrede van het tankstation werd ook de architectuur daarvan voor de promotie van het benzinemarket ingezet. Door benzinestations in de kleuren van de maatschappij te verven en van reclameborden te voorzien, kon de aandacht van de automobilist al van ver worden getrokken. Het werd zo een middel om met de automobilist te communiceren.

Hoewel opvallende benzinestations vanuit deze optiek dus erg effectief waren, stond hun uiterlijk in scherp contrast met wat (Schoonheids)commissies als aanvaardbaar beschouwden. Ze zagen deze stations als ultieme voorbeelden van stadsbeeldvervuiling en pleitten er – met succes – bij de overheid voor om strengere eisen aan het uiterlijk van benzinestations te stellen. De nieuwe welstandsregels zorgden echter ook na de oorlog voor wrijvingen tussen schoonheidscommissies en architecten, zoals in het geval van het Purfina-station in Arnhem. Wat voor de Welstandscommissie als te 'reclameachtig' werd gezien, zoals de afwijkende vorm van het gebouw en de luifel met gekartelde rand, was voor Van Ravesteyn een doordachte architecturale ondersteuning van de *stopping power* van het station.

Ook bij Dudok en Staal stond voorop dat het gebouw zo veel mogelijk moest opvallen om de aandacht van de automobilist te kunnen trekken. Om deze reden verwerkte Dudok tl-verlichting in het afdak zodat het station ook 's nachts opviel. Over de uitzonderlijke luifel die Staal aan zijn station toevoegde, gaf hij zelf al aan dat deze meer als blikvanger dan als beschermer diende. Daarnaast gebruikten alle drie de architecten de kleuren van het betreffende logo in hun architectuur, waardoor deze uitdrukkelijk deel werd van de



11. Centro Calor benzinstation, Damilano Studio Architects, Cuneo, Italië, 2011 (© Andrea Martiradonna, 2011)

visuele identiteit van een bepaalde maatschappij.

Van deze 'architecture' is als gevolg van de schaalvergroting en verdere standaardisering van benzinstations na de oliecrisis in de jaren zeventig echter weinig meer over.⁵⁸ Maar het lijkt alsof er intussen weer een nieuw tijdperk is aangebroken. De laatste jaren kreeg een aantal architectenbureaus zowel in Nederland als het buitenland namelijk opnieuw de opdracht om een benzinstation te ontwerpen. Voorbeelden hiervan zijn Knevel Architecten (Avia Marees, Den Oever, 2012), Kanner Architects (United Oil, Los Angeles,

2009) en Damilano Studio Architects (Centro Calor, Cuneo, Italië, 2011) (afb. 11). Hoewel het onduidelijk is of hier sprake is van een trend, duiden deze stations niettemin op een hernieuwde interesse voor het gebouwtype. De toevoeging van het Purfina-station van Van Ravesteyn in Enschede aan de Rijksmonumentenlijst in 2013 wijst in dezelfde richting.⁵⁹ Misschien krijgt het benzinstation dankzij deze ontwikkelingen alsnog een meer prominente plaats in de Nederlandse architectuurgeschiedenis.

NOTEN

- 1 J. Segers, 'Benzinstations'. Een geschiedenis van de benzinedistributie in Nederland', *Industriële Archeologie* 4 (1984) 10, 164-180.
- 2 R. Blijdenstijn e.a., *Buiten Bedrijf. Benzinstations*, Zeist 1995, 1-28.
- 3 M.S. Verweij, 'Sassenheim en Arnhem. Twee benzinstations naar ontwerp van ir. S. van Ravesteyn (1889-1983)', *Bulletin KNOB* 96 (1997) 1, 12-25, 39-40.
- 4 H. Ibelings, 'Mobiliteit. De architectuur van het verkeer', in: R. Brouwers e.a., *Architectuur in Nederland*, Utrecht 1993, 153-178.
- 5 S. Heijne, 'Auto met ingebouwde energiecentrale', *de Volkskrant*, 15 april 2013. Volgens Heijne werd een eeuw lang aan-
- 6 genomen dat de eerste auto in Nederland in 1896 per schip in Arnhem arriveerde, totdat bleek dat de heer Jos Bogaers-Swagemakers uit Tilburg al sinds 1895 in het bezit van een auto was. Historicus en journalist Marius van Melle wees hierop in 'Een bedstee op wielen. De eerste auto's in Amsterdam', *Ons Amsterdam* 48 (oktober 1996), 246-249.
- 7 E. Foner, *Give me liberty! An American History*, New York 2011, 682-683; anoniem, 'Waarom zijn de Amerikaanse auto's hier zo duur?', *Nieuwsblad van Friesland*, 26 september 1916; 'Historie verkeer en vervoer vanaf 1899', statline.cbs.nl, geraadpleegd op 11 februari 2014. Het aantal auto's dat Segers 1984
- 8 (noot 1) op p. 166 noemt, betreft zowel het aantal personen- als bedrijfsauto's: 11.000 in 1920, 113.000 in 1930 en 158.000 in 1940.
- 9 D. Vieyra, *Fill'er up*, New York 1979.
- 10 Ansichtkaart straatpomp Mook in Regionaal Archief Nijmegen. Segers 1984 (noot 1), 170 plaatst de eerste straatpomp in 1921 in Nijmegen. Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 13 plaatsen de eerste straatpomp in Nederland in 1920 voor Hotel Pabst in Zeist.
- 11 Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 13.
- 12 Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 13; Vieyra 1979 (noot 8), 8; anoniem, 'Esso: van "baby standard" tot petrochemie', <http://exxonmobil.nl>, geraadpleegd op 5 februari 2014; Segers 1984 (noot 1), 171.

- 12 Segers 1984 (noot 1), 172; Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 15.
- 13 J.H. Lienhard, *Inventing Modern. Growing Up with X-rays, Skyscrapers, and Tailfins*, New York 2003, 144.
- 14 J.A. Jakle en K.A. Sculle, *The Gas Station in America*, Baltimore 1994, 157; Vieyra 1979 (noot 8), 27 noemt jaartal noch bron m.b.t. de verordeningen die Amerikaan-voor de locatie en het ontwerp van benzinstations. Na een citaat uit 1926 waarin kritiek op de vormgeving van benzinstations wordt gegeven, vermeldt Vieyra dat steden verordeningen aannamen die voorwaarden aan de vormgeving stelden. Hieruit zou kunnen worden opgemaakt dat steden eind jaren twintig hiertoe zijn overgegaan. Dit kan echter niet met zekerheid vastgesteld worden. Welke steden het precies betreft, is tevens onduidelijk.
- 15 Vieyra 1979 (noot 8), 26; Jakle en Sculle 1994 (noot 14), 158.
- 16 Segers 1984 (noot 1), 174.
- 17 N.v. Petroleum Maatschappij Fina opereerde onder de merknamen Sinfina en Purfina.
- 18 Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 15; S. van Ravesteyn, 'Afdak voor benzinepomp enz. te Ede', *Bouwkundig Weekblad Architectura* 56 (1935) 36, 368-369.
- 19 Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, monumentnrs. 522163, 522449, 386790, www.monumentenregister.cultureelerfgoed.nl, geraadpleegd op 8 februari 2014; Segers 1984 (noot 1), 177.
- 20 Segers 1984 (noot 1), 174.
- 21 F.J. van Lanschot en H. Cleijndert, 'Benzinstations', *Heemschut. Orgaan van den Bond Heemschut* 16 (1939) 1, 30-31.
- 22 Lanschot en Cleijndert 1939 (noot 21).
- 23 Anoniem, 'Eerste benzinstation langs de weg 's-Gravenhage-Utrecht opengesteld', *Wegen* 22 (1948) 3/4, 24-26.
- 24 Anoniem, 'De weg als modern verkeersmiddel', *Limburgsch Dagblad*, 29 november 1937, 10; anoniem, 'Geschiedenis van de rijkswegen in de 20e eeuw', www.rijkswaterstaat.nl., geraadpleegd op 4 februari 2014.
- 25 Anoniem, 'Benzinstations langs de rijkswegen. Om de 15 km. een station', *Leeuwarder Nieuwsblad*, 22 april 1939, 2; anoniem 1948 (noot 23), 24-25.
- 26 H.B. Bakker, 'Benzinstations', *Wegen* 27 (1953) 1, 4-8; anoniem 1948 (noot 23), 24-25; anoniem 1937 (noot 24).
- 27 Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 3, 17; anoniem 1948 (noot 23), 25.
- 28 Verweij 1997 (noot 3), 12; anoniem 1948 (noot 23), 24-25.
- 29 Anoniem, 'Eerste tankstation aan Rijksweg geopend. Experiment onder Zwammerdam', *Utrechts Nieuwsblad*, 10 januari 1948, 5.
- 30 'Historie verkeer en vervoer vanaf 1899', statline.cbs.nl, geraadpleegd op 11 februari 2014; A. Bosch en W. van der Ham, *Twee eeuwen Rijkswaterstaat, 1798-1998*, Zaltbommel 1998, 169; anoniem, 'Wist u dat...', www.rijkswaterstaat.nl, 30 mei 2012, geraadpleegd op 6 april 2014.
- 31 Verweij 1997 (noot 3), 18.
- 32 Verweij 1997 (noot 3), 18; S. van Ravesteyn, 'Benzinstations te Arnhem, Moergestel, Tilburg, Rotterdam en Voorburg. Architect: Ir. S. van Ravesteyn', *Bouw* 15 (1960) 40, 1182-1185. Van Ravesteyns ontwerp voor het station in Arnhem werd in 1959 opnieuw gebruikt voor een Purfina-station aan de noordzijde van de rijksweg 12, nabij Ede.
- 33 Verweij 1997 (noot 3), 21.
- 34 Verweij 1997 (noot 3), 21.
- 35 Verweij 1997 (noot 3), 21.
- 36 De plattegrond van het benzinstation in Arnhem die in *Bouw* (Van Ravesteyn 1960 [noot 32]) bij het artikel van Van Ravesteyn is opgenomen, verschilt met die J. van Rooden van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in 1997 van het gebouw heeft gemaakt. De plattegrond in *Bouw* wijkt af in de punt van het gebouw en daarnaast ontbreekt een uitbouw aan de achterkant van het benzinstation. Aangezien bij de tekening van Van Rooden vermeld wordt dat deze gebaseerd is op een bouwtekening van Van Ravesteyn van 3 juni 1957, ga ik ervan uit dat de redactie van *Bouw* de verkeerde plattegrond bij het artikel van Van Ravesteyn heeft geplaatst. Of dit een correcte aanname is, zal verder onderzoek moeten uitwijzen.
- 37 Verweij 1997 (noot 3), 18, 20-21; anoniem, 'Benzinstation Purfina Apeldoornseweg 105 (N50) Arnhem', www.bonas.nl/archivizer/archivizer.htm, geraadpleegd op 4 februari 2014.
- 38 Van Ravesteyn 1960 (noot 32), 1182.
- 39 Segers 1984 (noot 1), 174, 176.
- 40 Verweij 1997 (noot 3), 21-22.
- 41 Van Ravesteyn 1960 (noot 32), 1182.
- 42 P. Groenendijk, 'Benzinstations', *Items* 4 (1986) 18-23; Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 3-5.
- 43 Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 3; anoniem 'Gastankstation met magazijn J. v.d. Heijdenstraat 196 (Hilversum)', www.nai.nl, geraadpleegd 6 april 2014.
- 44 Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 3.
- 45 Plattegrond voor het 'Filling station a/d Rijksweg 13 nabij de Doenkade te Overschie', Type 1, c-6662, R.H.M. Magneé (medewerker van het architectenbureau van Dudok), 27 mei 1953, collectie Het Nieuwe Instituut, archiefcode DUDO, inv.nr. 199M.113.
- 46 Bakker 1953 (noot 26), 8.
- 47 Bakker 1953 (noot 26), 8.
- 48 Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 5.
- 49 Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 5; A.G.M. Boost, 'Benzinstations in het wegbeeld', *Heemschut. Orgaan van den Bond Heemschut* 31 (1954), 70-72: Boost heeft het hier over zowel de nieuwe Shell-stations als het Esso-station van Dudok. Anoniem, 'Pompstations hoeven niet lelijk te wezen', *De Tijd. Dagblad voor Nederland*, 4 september 1954, 15.
- 50 Volgens Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 5 werden deze twee varianttypen ontworpen na de bouw van het Esso-station in Groningen in 1954. Dudoks tekening van type III (c-6666) uit het Esso-archief is echter van 4 juli 1953. Hieruit concludeer ik dat het ontwerp van type II hiervoor (maar na 27 mei 1953 [type I]) gemaakt is. Er is dus binnen twee maanden na de voltooiing van het ontwerp van type I besloten om twee aangepaste types te ontwerpen. Het feit dat er op de tekening van type I ook daadwerkelijk 'type I' staat, doet vermoeden dat de drie types al vanaf het begin in de planning stonden. Het is echter mogelijk dat men de tekst 'type I' later aan de betreffende tekening heeft toegevoegd.
- 51 Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 5 plaatsen het kleinste type in Nijmegen. De begeleidende foto in het artikel toont echter een Esso-station in Gennep. Op basis van deze foto plaats ik het kleinste station daarom in Gennep, al is het mogelijk dat ook Nijmegen een dergelijk station had.
- 52 Volgens Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 5 heeft type III een gevellengte van twaalf vensters. Op Dudoks tekening uit het Esso-archief van 4 juli 1953 van type III (c-6666) zijn echter vijftien vensters te zien. Het v-dak is in deze tekening niet verlengd, in tegenstelling tot wat er in het artikel van Blijdenstijn e.a. staat. Het is niettemin mogelijk dat de tekening uit het Esso-archief geen definitieve tekening betreft.
- 53 Anoniem, 'Biografische schets van Arthur Staal (1907-1993)', zoeken.nai.nl/cis/persoon/3407, geraadpleegd op 4 februari 2014.
- 54 C. Sterk, 'Amstel's erelid Arthur Staal', *Bouwkundig Weekblad* 72 (1954) 25/26, 222-229; A. Staal, 'Roei- en Zeilvereniging De Amstel en service- en benzinstation van de Shell aan de Hobbemakade te Amsterdam', *Bouwkundig weekblad* 72 (1954) 25/26, 222-229; J. van der Werf, *Aan een waterplein of aan een rotonde. Cultuurhistorische waardebeoordeling van twee locaties van een stadsdeelkantoor in Stadsdeel Oud Zuid*, Bureau Monumenten en Archeologie (BMA), Amsterdam 2007, 24. Helaas heb ik niet kunnen achterhalen hoe Shell en Roei- en Zeilvereniging De Amstel tot dit samenwerkingsverband zijn gekomen. Hetzelfde geldt voor de voorwaarden van de financiering.
- 55 Staal 1954 (noot 54).
- 56 Ongedateerd blad met kleurinstructies van Staal, collectie Het Nieuwe Instituut, archiefcode STAA, inv.nr. a100.
- 57 B.B. Westerhuis, 'Parade der Minnaars', *Forum* 9 (1954) 7, 273-287, ihb. 274.
- 58 Blijdenstijn e.a. 1995 (noot 2), 23.
- 59 Anoniem, 'Nieuwe rijksmonumenten bekend', www.nos.nl, 18 maart 2013, geraadpleegd op 6 april 2014.

A. KERSTEN BA schreef in 2013 een bachelorscriptie over de architectuur van benzinstations in Nederland tussen 1945 en 1975, waarvan het voorgaande artikel een bewerking is. Daarna leverde ze tijdens een stage bij ARCAM in Amsterdam een bijdrage aan de *Architec-*

tuurgids Amsterdam Zuid. Op dit moment volgt ze de Master Architectuurgeschiedenis, eveneens aan de Universiteit van Amsterdam, en bereidt ze zich voor op haar afstudeerscriptie over de aanleg van de Nederlandse rijkswegen.

EYE CATCHERS BY THE ROADSIDE

THE ARCHITECTURE OF DUTCH PETROL STATIONS DURING THE POST-WAR RECONSTRUCTION

AGNES KERSTEN

When the automobile became popular at the beginning of the twentieth century, there was a growing need for petrol. Vying for the patronage of the motorists, oil companies went out of their way to distinguish themselves from the competition. Both the petrol cans and the petrol itself, in the early years, as well as the petrol stations of the 1930s, were in the signature colour of the oil company in question to draw the attention of the motorists. The petrol station became a means of communicating with the motorists.

Although from this perspective eye-catching petrol stations were quite effective, the committees that enforced the regulations regarding the external appearance of buildings saw them as the ultimate examples of townscape pollution. They successfully urged city governments to impose stricter standards on the appearance of petrol stations. After the Second World War, because of these new regulations, oil companies decided to engage architects of repute to ensure that the designs met with approval by the critical committees. The Petrol Company Fina, Plc. engaged the services of Sybold van Ravesteyn; Esso those of Willem Dudok; and Shell those of Arthur Staal. From 1948 until 1964, Van Ravesteyn (1899-1983) designed 24 petrol stations for Fina, almost all with their own distinct look. In roughly the same period, the standard petrol station designed by Dudok (1884-1974) for Esso was replicated 112 times and Staal (1907-1993) designed the Shell station at the Hobbemakade in Amsterdam in 1954.

The main concern of all three architects was that the petrol stations had to be very conspicuous, in order to draw the attention of the motorists. For this reason, Van Ravesteyn opted for a trapezium-like structure and a ridged porch for the Purfina petrol station on the Apeldoornseweg in Arnhem; Dudok applied fluorescent lighting in the overhang to make the Esso petrol station stand out at night as well; and Staal designed a striking porch for his Shell station at the Hobbemakade in Amsterdam. All three architects used the colours of the company logo in the building, so that not only the trademark but the petrol station too became the emblem of the company in question.

Very little of this 'architecture' has survived the increase in scale and further standardization of petrol stations after the oil crisis of the 1970s. This may be one of the reasons why the history of the architecture of petrol stations has received little attention so far. Over the past few years, a number of architects in both the Netherlands and abroad have been given the chance to design a petrol station again. Although it is unclear whether this is actually a trend, these new petrol stations do signal a renewed interest in this type of building. The fact that Van Ravesteyn's Purfina station in Enschede was recently listed as a national monument points in the same direction. Perhaps the petrol station will occupy a more prominent place in Dutch architectural history yet, in light of these developments.