

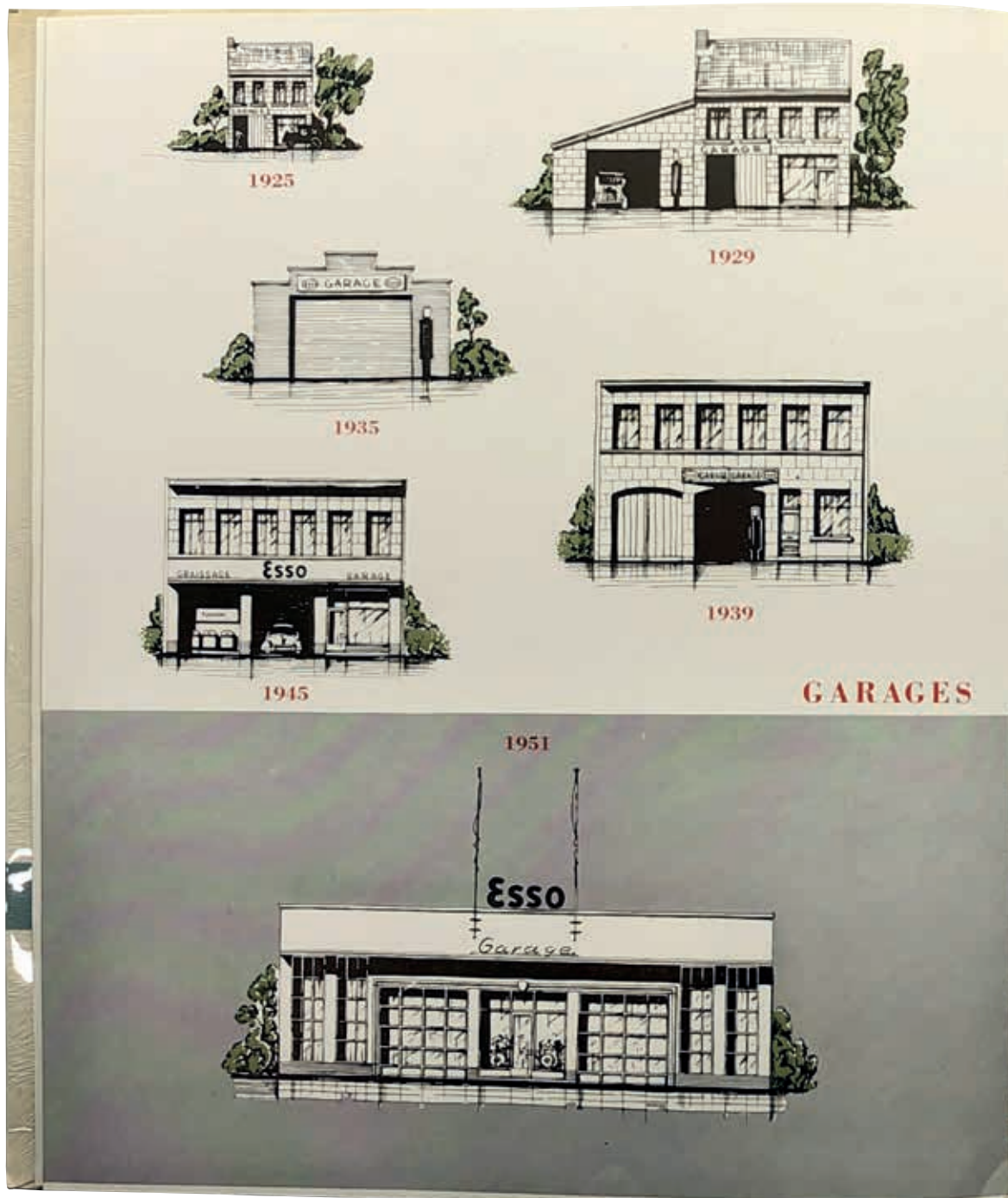
TANKEN IN DE STAD

DE TYPOLOGISCHE ONTWIKKELING VAN
SERVICE- EN BENZINESTATIONS
IN ANTWERPEN, 1945-1975

THOMAS VANHAUTE

▲ 1. Léon Stynen, Shell-servicestation, Antwerpen, foto 1950
(Vlaams Architectuurinstituut)

Weinig consumptiegoederen zijn zo bepalend geweest in de ontwikkeling van mens en maatschappij in de twintigste eeuw als de auto. Vanaf het ontstaan van dit ‘zelf-voortbewegend voertuig’ in het Europa van het einde van de negentiende eeuw tot de explosieve groei van het autoverkeer na de Tweede Wereldoorlog heeft



de auto een onmiskenbare invloed gehad op de moderne maatschappij. Net als bij de vorige transportrevolutie, de opkomst van de spoorwegen halverwege de negentiende eeuw, was begin twintigste eeuw de invloed van het nieuwe transportmiddel duidelijk waarneembaar in het stedelijke landschap. Uiteraard eerst in de Verenigde Staten, waar in 1913 reeds 485.000 voertuigen (op een wereldtotaal van 606.124) werden geproduceerd.¹ Elf jaar later was in dat land al 50.000 kilometer aan verharde wegen aangelegd.²

In België liep het zo'n vaart niet: hoewel het land in de eerste helft van de twintigste eeuw tientallen auto- en carrosseriefabrikanten telde, werd er pas echt van

af de jaren dertig werk gemaakt van een uitgebreid wegennetwerk. Het plan voor de eerste Belgische snelweg (Brussel-Oostende) werd in 1935 door minister Hendrik De Man goedgekeurd. De autoverkoop in België kreeg pas na de Tweede Wereldoorlog de wind in de zeilen. In 1930 waren er slechts 99.303 auto's geregistreerd, maar na een logische daling tijdens de oorlogsjaren waren dat er in 1950 al 273.599. Tussen 1960 en 1970 zou de nationale vloot van personenwagens met maar liefst 173,5 procent toenemen.³ Deze spectaculaire groei had ook te maken met de Antwerpse haven. Die was relatief ongeschonden uit de Tweede Wereldoorlog gekomen, terwijl haar voornaamste

2. Chronologisch overzicht van de evolutie van het benzinstation in België (uit *Jubilé – Soixante ans – 1891 – 1951, Esso Standard Belgium, 1951, Collectie Universiteit Antwerpen*)



1925



1929



1935



1945



1948

STATIONS



1951

concurrenten Hamburg en Rotterdam door de oorlog waren lamgeslagen. Hierdoor kon de economische activiteit snel weer opstarten en werd Antwerpen een belangrijke in- en exporthub in West-Europa.

OPKOMST VAN EEN NIEUWE TYPOLOGIE

Midden jaren vijftig bouwden SIBP en Esso op het grondgebied van Antwerpen petroleumraffinaderijen.⁴ De petroleumindustrie was echter al langer aanwezig in de stad, want in 1892 waren nabij het Amerikadok de eerste installaties van de American Petroleum Company (APC) verrezen. Later zou deze bedrijvigheid naar het zuiden van de stad verhuizen.

Petroleum – aanvankelijk gebruikt als lampolie – werd doorgaans in tienliterblikken naar verdelers in het gehele land gebracht, die de blikken ter plaatse bewaarden en doorverkochten. Vanaf de jaren twintig werden om veiligheidsredenen de petroleumproducten in ondergrondse tanks opgeslagen, van waaruit ze met handpompsystemen konden worden verkocht, onder meer aan automobilisten. Benzinepompinstallaties bevonden zich in de jaren twintig en dertig doorgaans op het trottoir, voor winkels, cafés, hotels en garages.

De verschuiving naar het concept van ‘servicestation’ kwam vanaf de jaren twintig in de Verenigde Staten op gang. Met een dienstverlening die verderging dan het

uitsluitend afvullen van brandstof, trachtten de tientallen petroleummerken zich te onderscheiden van de concurrentie. De automobilist werd voortaan verwend met klein mechanisch onderhoud, een bandenservice en de mogelijkheid om de wagen te laten doorsmeren en wassen. In een verdere evolutie werden ook een wachtkamer en toiletten toegevoegd. Het concept van het geïntegreerde, merkeigen servicestation met een geheel eigen architectuur verscheen in België pas na de Tweede Wereldoorlog in het straatbeeld (afb. 2).

In dit artikel wordt een station waar alleen brandstof wordt verkocht aangeduid met 'benzinstation'. Een benzinstation met aanvullende diensten heet een 'servicestation'. De overkoepelende term voor beide typen is 'benzinstation'.

VROEGE VOORBEELDEN VAN SERVICESTATIONS

Aanvankelijk bleven de naoorlogse ontwerpen voor servicestations in Antwerpen grotendeels trouw aan buitenlandse voorbeelden: met name het Amerikaanse *oblong box-* (of *ice box-*)type werd een aantal keer gekopieerd. Het *oblong box-*concept was in 1934 door industrieel ontwerper Walter Dorwin Teague (1883-1960) bedacht voor Texaco, maar werd al snel door andere grote petroleummaatschappijen overgenomen (afb. 3). Dit op de Bauhaus-stijl geïnspireerde ontwerp was voor de Amerikaanse petroleumgiganten een antwoord op de economische depressie van de jaren dertig; het functionalistische, minimalistische en gestroomlijnde station moest een baken van optimisme en vooruitgangdenken vormen.⁵ Het is tevens het eerste ontwerp met afzonderlijke ruimtes voor mechanisch onderhoud en het wassen van de wagens. De firma's Esso en Texaco zouden dit schema veelvuldig in Europa toepassen, onder meer in Frankrijk en Zweden, waar in de jaren vijftig talloze stations van dit type werden gebouwd.

Toch verschillen de Antwerpse versies op een aantal punten van het oorspronkelijke ontwerp. De buiten-

wanden van de Amerikaanse *oblong box-*stations werden afgewerkt met metalen platen waarop een glanzende keramische laag was aangebracht. In de Antwerpse ontwerpen, met name die van architect Charles Hoing (1917-1994) voor Esso, werden lokale materialen zoals baksteen en (imitatie) blauwe hardsteen gebruikt, al dan niet geschilderd in de bedrijfskleuren. Een bijzonder interessante casus in dit verband is een reeks voorontwerpen van Hoing uit 1948. Het dossier in het Antwerpse Stadsarchief bevat vier afzonderlijke ontwerpen.⁶ Drie daarvan leunen sterk op Teague's ontwerp uit 1934. Maar in tegenstelling tot de geprefabriceerde Amerikaanse stations met geëmailleerde metalen wanden, is bij het Antwerpse ontwerp gekozen voor een traditionele opbouw uit baksteen. Het meest fascinerende aan deze drie voorontwerpen is echter de toevoeging van een woning aan het servicestation (afb. 4). In de Verenigde Staten komt een dergelijke opzet niet of nauwelijks voor.⁷ Hoing integreerde twee slaapkamers, een woonkamer, badkamer, hall en keuken evenwichtig in zijn ontwerp en maakte, opvallend genoeg, daarbij ook een gedetailleerde schets van de haard in traditionele lokale materialen zoals baksteen. Op deze manier werd dit oer-Amerikaanse gebouw aangepast aan de noden en de smaak van de Vlaamse uitbater. Het koele, afstandelijke modernistische interieur werd doorgaans niet geapprecieerd in het Vlaanderen van het interbellum en de jaren vijftig, en daarvan getuigt ook deze traditionalistische ingreep.⁸

SERVICESTATIONS MET WONING

Servicestations met geïntegreerde woning (in deze studie aangeduid als subtype B) waren niet uniek voor Vlaanderen. Ook in Nederland kwam het concept voor, zij het in veel mindere mate. De Standard Amerikaanse Petroleum Co. (merknaam Esso) Nederland gaf in 1947 een catalogus uit met zeventien types servicestations, voor verschillende locaties of toepassingen. Ook in Duitsland werkten Esso, British Petroleum (BP) en Shell met standaard (prefab)ontwerpen, zo blijkt uit het technische standaardwerk *Garagen- und Tankstellenbau*.⁹ Noch in de Nederlandse Esso-catalogus, noch in het Duitse standaardwerk komt het subtype B voor. In Antwerpen was dit type echter courant. Eigen onderzoek naar bouwaanvragen en milieuvergunningen toont aan dat van de 202 servicestations 31 procent een geïntegreerde woning had, 30 procent was geïntegreerd in een appartementsgebouw (subtype C), 31 procent alleen diende voor brandstofverkoop (subtype A) en 7 procent ook een andere functie zoals showroom of hotel had (subtype D). De reden voor het vaak voorkomen van subtype B ligt bij het systeem van exploitatie: het grootste deel van de servicestations was eigendom van een private uitbater, die ook de woning bij het station betrok. Dit zien we veel in Antwerpen en



3. Walter Dorwin Teague, concepttekening voor een Texaco-servicestation, 1936 (Teague Archives)



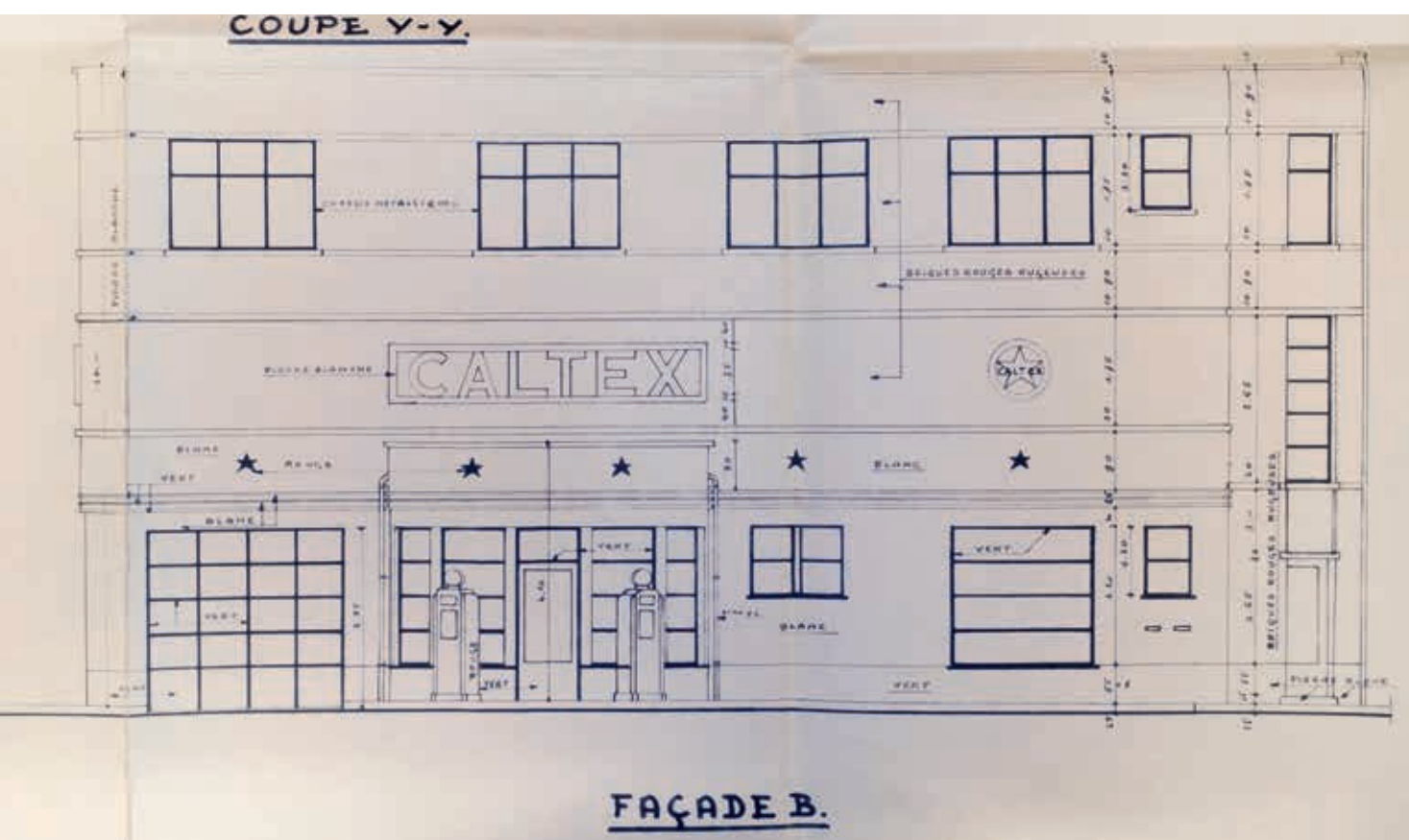
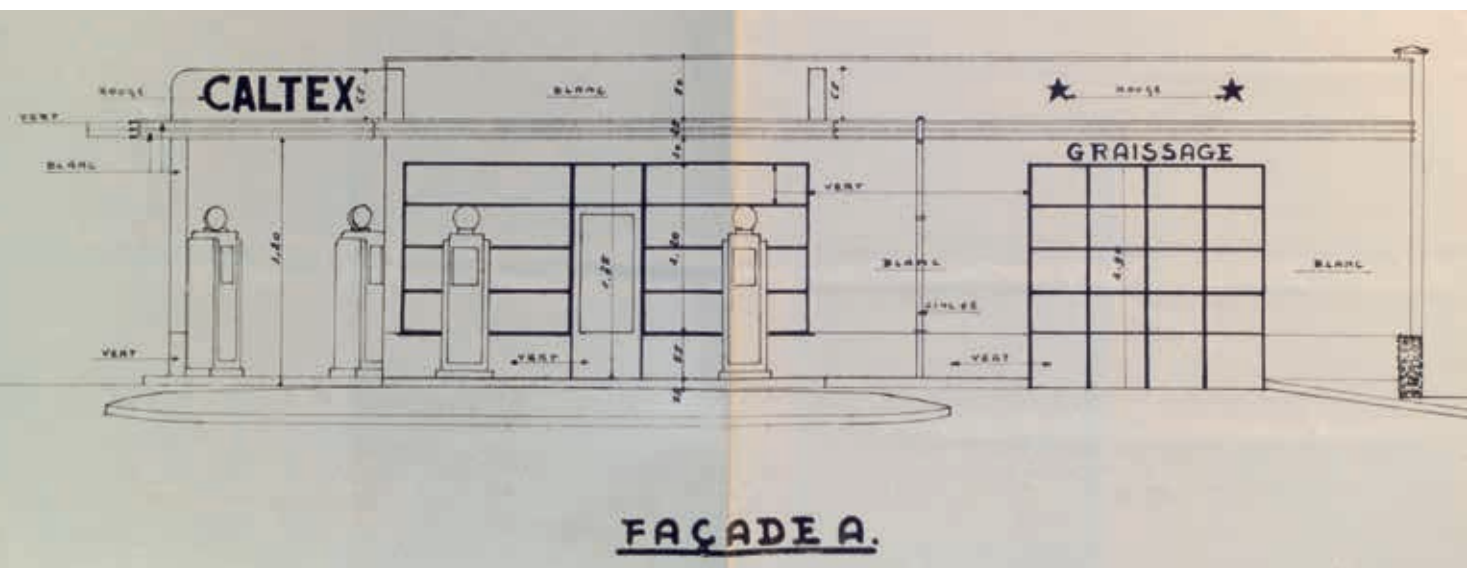
4. Charles Hoing, ontwerpschets voor een Esso-servicestation in Berchem, Antwerpen, 1948. Het woninggedeelte bevindt zich rechts van het servicegedeelte (Stadsarchief Antwerpen)

in de rest van Vlaanderen. Getuige hiervan zijn de vele advertenties die petroleummaatschappijen in lokale kranten plaatsten; gratis woonruimte behoorde stevast tot het aanbod (afb. 5).¹⁰

De ontwikkeling van de servicestations van andere petroleummaatschappijen dan de al genoemde verliep vergelijkbaar in het naoorlogse Antwerpen. Het Amerikaanse Caltex baseerde zich aanvankelijk ook grotendeels op de gestandaardiseerde Amerikaanse servicestation-architectuur, zoals het voor moederbedrijf Texaco ontworpen *oblong box*-type. Dit rechthoekige gebouw zonder verdiepingen bleek in de Antwerpse binnenstad echter lastiger te implementeren, want in deze stad gold een aan de omliggende bebouwing gerelateerde minimale bouwhoogte. Ook hier zien we hoe zich een vernaculaire architectuur ontwikkelde, die weliswaar was gebaseerd op het Amerikaanse model maar zich noodgedwongen aanpaste aan lokale omstandigheden.

Een treffend voorbeeld hiervan is een ontwerp uit 1950 van architect R. Goossens voor Caltex, een nagenoeg exacte kopie van het Texaco-ontwerp van Walter Teague uit 1934 (afb. 6A).¹¹ Uit de plannen en het dossier in het Antwerpse Stadsarchief is niet duidelijk of Goossens verplicht was zich aan deze bedrijfsarchitectuur te houden, of dat dit zijn eigen keuze was. Het ontwerp werd echter geweigerd door de bevoegde over-

5. Personeelsadvertentie voor een uitbating van een BP-dienststation, 1970. Opvallend zijn de precieze vereisten voor de vacature. De aangeboden gratis woning wijst op een servicestation van subtype B (Archief Gazet Van Antwerpen)



6A EN 6B. R. Goossens, ontwerp (A) en tweede ontwerp (B) voor een Caltex-servicestation in Merksem, Antwerpen, 1950-1951 (Stadsarchief Antwerpen)

heidsinstantie, omdat de verplichte bouwhoogte op deze locatie tien meter was en het ontwerp voorzag in slechts negen meter.¹² Bovendien werden ter plaatse 'bouwingen van twee verdiepingen' voorgeschreven, terwijl het plan slechts één laag had. Een jaar later diende Caltex opnieuw een ontwerp in voor deze locatie (afb. 6B). Ditmaal had Goossens zich naar de vereisten geschikt en twee verdiepingen toegevoegd.¹³ Boven op het servicestation kwamen twee appartementen.

Op deze manier ontstond een architectuur die nog slechts zeer vage referenties aan het originele Amerikaanse ontwerp bevatte. De aanvraag werd nu wel aanvaard en het gebouw bestaat nog steeds, hoewel recentelijk verminkt door pleisterlagen. Interessant aan deze casus is ook hier de hybride architectuur, die het midden houdt tussen het Amerikaanse model en een typisch Vlaamse stadswoning, met een trappenhuis en in elke kamer een haard.

INNOVATIEVE ONTWERPEN

Uit tal van naoorlogse realisaties blijkt dat Belgische petroleummaatschappijen hun architecten een grote artistieke vrijheid gunden. In 1948 tekende Léon Stynen (1899-1990) op verzoek van de NV Belgian Shell een servicestation met geïntegreerde woning in het centrum van de Scheldestad (afb. 1). Stynen, destijds directeur van het pas opgerichte Nationaal Hoger Instituut voor Bouwkunst en Stedenbouw (NHIBS) aan de Antwerpse Academie, koos voor een radicaal en vernieuwend ontwerp. Boven het volgens de standaard technische vereisten ingerichte servicestation plande hij een kleine conciërgewoning met een opvallende strook ramen aan de voorzijde. Aan de vereisten wat betreft de bouwhoogte werd voldaan door het optrekken van een opengewerkte muur van geometrische prefab betonelementen. Dit is opmerkelijk, want dergelijke opengewerkte muren of wanden (claustra's) werden pas later courant, met name in de Californische Mid-Century Modern-stijl.¹⁴ Stynens bouwwerk werd in mei 1950 onder grote belangstelling ingehuldigd en kreeg in de lokale kranten lovende kritieken (afb. 7).

Kleinere maatschappijen maakten nauwelijks gebruik van gestandaardiseerde architectuur. Integendeel: ze deden er alles aan om uit de band te springen in de steeds competitiever wordende markt. Het Belgische Aide Routière Automobile (ARA), met zijn opvallende papegaailogo, was verantwoordelijk voor zeer uiteenlopende ontwerpen voor servicestations. Zo ontwierp architect J.H. Detière (1915-?) in 1950 een uitbreiding voor een ARA-station op het kruispunt van de Montignystraat en de Kielsevest, in het Antwerpse Zuid. Het bestaande station werd verbreed met twee zijvleugels die het platte dak zijwaarts verlengden, waaronder klanten beschut tegen regen en wind konden tanken (afb. 8). ARA kwam hiermee niet voor het eerst met een opmerkelijke stijlkeuze: in Mortsel Oude-God, net ten zuiden van Antwerpen, had de firma al in de jaren dertig een groot servicestation in cottage-stijl gebouwd. Servicestations in traditionele of landelijke stijl kenden ook succes in de stadsrand; een ontwerp van architecte Rosa Goormans uit 1956 in Ekeren was eveneens in cottagestijl uitgevoerd.¹⁵ Mogelijk gebeurde dit op verzoek van het gemeentebestuur, om zo het station beter in de suburbane omgeving in te passen.

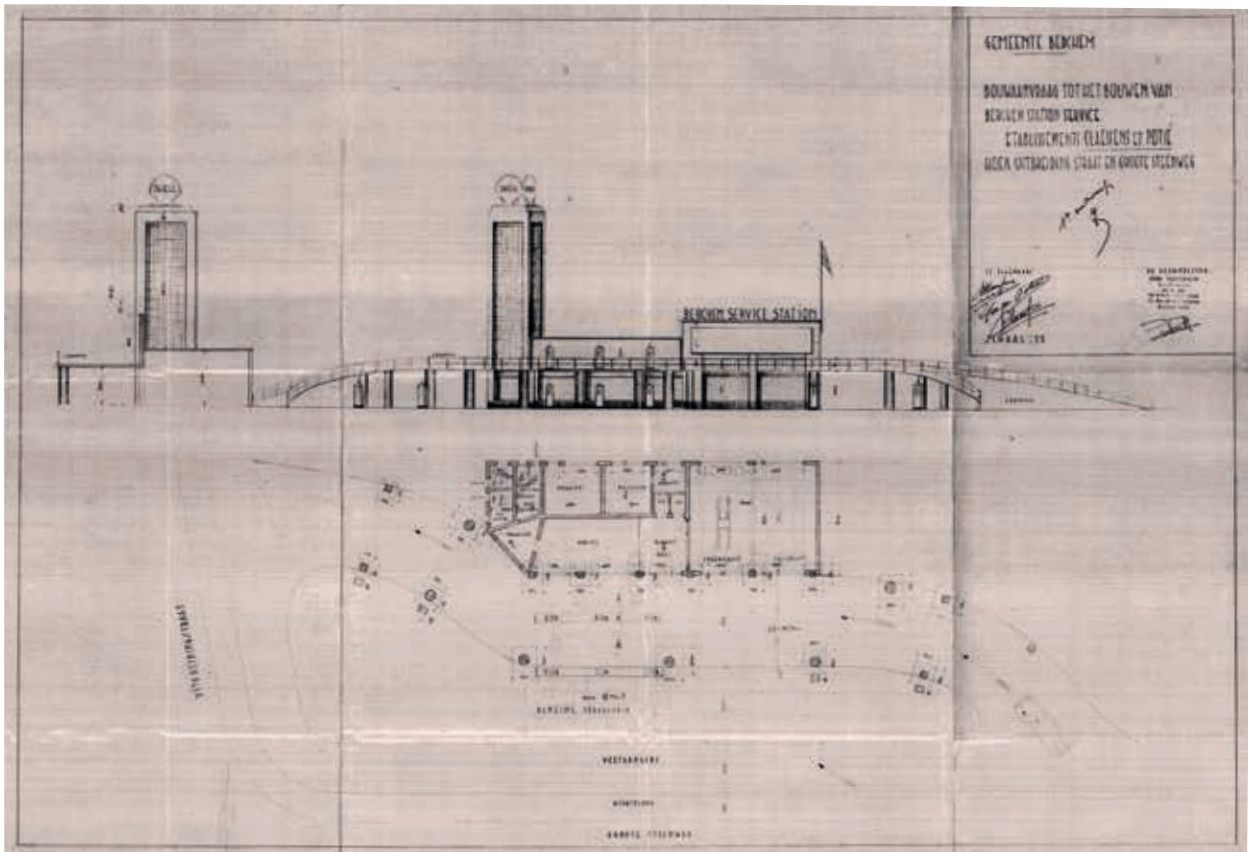
Het meest spectaculaire naoorlogse servicestation in Antwerpen was ongetwijfeld het zogenaamde Berchem Super Service Station, ontworpen en gebouwd in 1950 (afb. 9).¹⁶ Dit opmerkelijke Shell-servicestation stond op grond van de militaire overheid. Deze beheerde de Brialmont fortengordel en verhuurde in de periode voor de aanleg van de Kleine Ring op het terrein van de fortengordel eind jaren zestig de omliggende terreinen aan verschillende benzine- en servicestati-



7. Artikel in de *Gazet van Antwerpen* van 24 mei 1950 naar aanleiding van de inhuldiging van het Shell-servicestation van Léon Stynen (Archief Gazet Van Antwerpen)

8. ARA(LINE (ARA)-benzinstation in Antwerpen Zuid, foto 1954-1955 (Stadsarchief Antwerpen)





9. Igor Platounoff, eerste ontwerp tekening voor het Berchem Super Service Station, Antwerpen, 1950 (Stadsarchief Antwerpen)

10. Artikel over de inhuldiging van het Berchem Super Service Station in de *Gazet van Antwerpen* van 19 september 1950, met een van de zeldzame foto's van dit bouwwerk (Archief Gazet van Antwerpen)

ons. Het ontwerp was van de Brusselse architect Igor Platounoff (1920-?), een weinig bekende architect die niettemin eind jaren vijftig voor de Iraakse overheid met grootheden als Walter Gropius, Alvar Aalto, Frank Lloyd Wright en Le Corbusier zou werken aan een megalomaan nieuwbouwproject in Bagdad.¹⁷ Platounoff ontwierp een zwevende *driveway* of oprit parallel aan de steenweg, waarop en waaronder maar liefst tien benzinepompen de klanten van brandstof voorzagen. Het station was van veraf zichtbaar door een achttien meter hoge lichttoren, waarop de merknaam Shell prijkte. Het Berchem Super Service Station werd bij de opening enthousiast ontvangen (afb. 10). Toch was het bestaan ervan van korte duur; in 1966 werd het alweer afgebroken voor de aanleg van de ringweg rond Antwerpen.¹⁸

ADAPTATIE AAN DE HISTORISCHE STAD

Het inpassen van de moderne typologie van service-stations in de historische Antwerpse binnenstad vergde vaak de nodige creativiteit. De Amerikaanse standaardtypes zoals de *oblong box* en daarvan afgeleide



Zaterdag had de inhuldiging plaats van de «BERCHEM SUPER SERVICE STATION, hoek Grote Steenweg en Uitbreidingsstraat. Voor deze gelegenheid hadden de Etabl. CLAESSENS & POTTE, eigenaars en bouwmeesters van dit ultra-moderne station met 2 verdiepingen, een Rallye Ballon ingericht die een reusachtige kende. De verschillende personaliteiten die deze plechtigheid met hun aanwezigheid vereerden waren omgezind om de inrichters geluk te wensen. Deze Service Station is van een ganz nieuwe en gewaagde opvatting en de plannen werden opgemaakt door de Brusselse architect I. Platounoff.

De algemene onderneming werd toevertrouwd aan de firma Pirrotte & Zoon, Floralieleaan, Berchem. De plastieke bevoering werd geleverd door het huis PERSENAIRE, Merksom. De elektrische installatie werd uitgevoerd door de firma Joseph COS-THOEDT, Croenjéstraat 36, Borgershout. De bloemenversiering werd aangebracht door TUINAANLEG W. JUCHEM te Mortsel. De spiegels en ruiten werden geleverd door het Spiegelfabriek «DE LEEUW», N.V. Coebergerstraat 52, Antwerpen. De metalen toren en al het andere metaalwerk door de Etablissements DE CLERCK METAALBOUW, Palingstraat 127, Desurte. De schilderwerken door Alois VERHEYEN, Algemeen Schildersbedrijf, Gitschotellei 283 te Borgershout. De stalen buveelmeeuwen werden geleverd door de Etablissements N. COBERT N.V. Belpairestraat 7, Berchem. De ultra-moderne smeringsapparaten werden geleverd en geplaatst door het huis A.T.L. Chaussée de Wateris, 520, te Brussel.

Dit wil zeggen dat de klanten automobilisten die zich tot de BERCHEM SUPER SERVICE STATION zullen wenden voor de onderhoud hunner wagens, verzekerd zullen zijn van de beste bediening in een enige omgeving.

15645

vormen vereisten veel grondoppervlak: een ruime op-rit was immers noodzakelijk om de wagens zich veilig tussen hoofdbaan en pompen te laten verplaatsen. In de Amerikaanse suburbane omgeving was dit geen probleem, maar in een Europese historische binnenstad was dit simpelweg onmogelijk. Zulke types werden in Antwerpen dan ook enkel aan de stadsrand nabij de 'vesten' en tussen de negentiende-eeuwse Brialmont-vestingwerken gebouwd. In de binnenstad moesten grove middelen worden ingezet om plaats te maken. Een veelvoorkomende ingreep in de jaren vijftig en zestig in Antwerpen was het slopen van de benedenverdieping van statige negentiende-eeuwse panden, waarin dan een nieuw servicestation werd ingepast. Dit gebeurde vooral op de commercieel meest gewilde locaties, veelal op hoeken (afb. 11).

Maar liefst 63 procent (127 objecten) van de onderzochte bouwaanvragen en milieuvergunningen betreft zulke panden op hoeklocaties, tegen 28 procent vrijstaande locaties. Dat het stadsbestuur van burgemees-

ter Lode Craeybeckx (1897-1976) geen problemen had met deze destructieve politiek hoeft niet te verwonderen; het saneren van de oude binnenstad had destijds grote prioriteit en gebeurde onder meer in de Vleeshuiswijk.¹⁹ Het bouwen van een servicestation – symbool van moderniteit en vooruitgang – past bij deze vooruitgangsideeën (afb. 12). Veruit de meeste bouwaanvragen voor stations in de binnenstad dateren uit de periode 1960-1964. Toch werden er tussen 1945 en 1975 in de historische kern van Antwerpen al bij al niet veel servicestations gebouwd. Het merendeel van de bouwaanvragen betreft locaties in de zone tussen de historische stadskern en de negentiende-eeuwse boulevards (28 procent of 57 objecten), maar vooral deelgemeenten als Borgerhout, Deurne, Hoboken, Merksem en Wilrijk werden vanaf 1960 populair. 57 procent van de aanvragen van de petroleummaatschappijen en onafhankelijke verdelers hebben betrekking op de acht deelgemeenten, die uiteraard een veel groter oppervlak bestrijken dan de binnenstad.



11. Shell-servicestation ingebouwd in een negentiende-eeuws herenhuis, Van Eycklei Antwerpen. Hoekpanden waren om commerciële en praktische redenen zeer geliefd bij petroleummaatschappijen (Stadsarchief Antwerpen)



12. Een nieuw Total-servicestation in de Antwerpse historische binnenstad, 1962. De modernistische expo-architectuur van het servicestation moest de negentiende-eeuwse krotten doen vergeten (Stadsarchief Antwerpen)

GEMEENTE	1945-1949	1950-1954	1955-1959	1960-1964	1965-1969	1970-1975	TOTAAL
Antwerpen	5	11	9	26	4	3	58
Berchem	4	5	8	6	6	1	30
Borgerhout	1	1	3	14	8	0	27
Deurne	0	4	2	10	13	1	30
Ekeren	0	0	1	1	6	1	9
Hoboken	0	0	0	4	4	1	9
BeZaLi*	0	0	0	1	1	0	2
Merksem	0	9	2	4	4	2	21
Wilrijk	2	2	1	3	7	1	16
TOTAAL	12	32	26	69	53	10	202

FIG 1. Aantal bouwaanvragen voor service- en/of benzinestations per gemeente tussen 1945 en 1975 (per periode van vijf jaar)
 *BeZaLi = Berendrecht, Zandvliet, Lillo (polderdorpen die pas sinds de uitbreiding van de Antwerpse haven eind jaren vijftig tot de Antwerpse agglomeratie behoren)

Wanneer we de bouwaanvragen per gemeente per periode in detail bekijken, worden de trends iets duidelijker (fig. 1). In deze studie werden de bouwaanvragen voor servicestations telkens per vijf jaren gegroepeerd. Hieruit kan worden afgeleid dat tussen 1945 en 1949 relatief weinig aanvragen werden ingediend (12) en dat drie kwart hiervan Antwerpen-stad en Berchem betrof. Tussen 1950 en 1954 verdriedubbelde het aantal aanvragen bijna (van 12 naar 32), waarbij opvalt dat alleen al voor de deelgemeente Merksem evenveel aanvragen werden gedaan als in de voorafgaande periode voor Antwerpen-stad en Berchem. De jaren 1960-1964 kondigden met 69 aanvragen de hoogtijdagen van het servicestation in de binnenstad aan, met een zwaartepunt (26) in Deurne en Borgerhout. Ook Hoboken kwam toen voor het eerst in het vizier van de benzineverdelers. Vanaf 1965 zien we een graduele verschuiving naar de omliggende gemeenten. De havenuitbreiding en de daaraan gekoppelde economische activiteit brachten voor het eerst ook servicestations naar het noorden van de stad. In de periode 1970-1975 daalde het aantal bouwaanvragen drastisch.

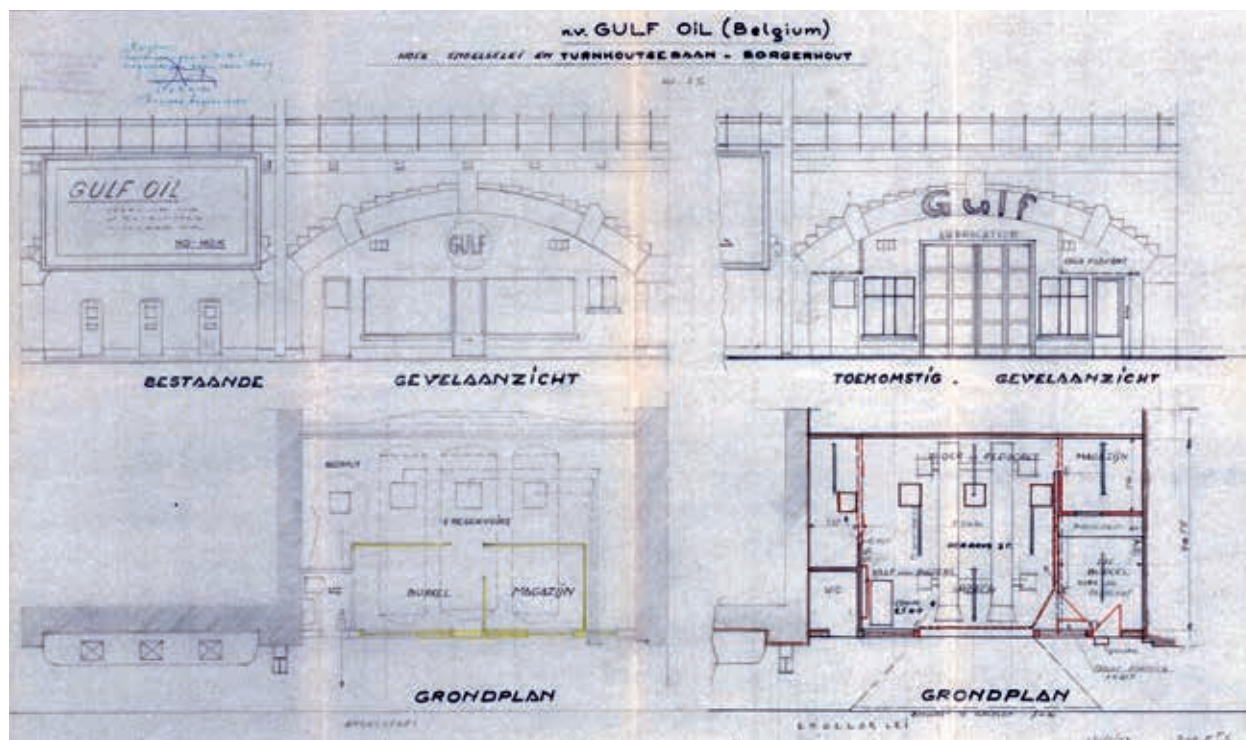
De schommelingen in het aantal bouwaanvragen kunnen grotendeels worden verklaard aan de hand van de socio-economische trends in de respectievelijke periodes. Vooral het uitwijken van de servicestations naar de randgemeenten in de jaren zestig kan worden gekoppeld aan de grote stadsvlucht in die periode. In 1947 telde Antwerpen 263.233 inwoners, in 1970 nog

slechts 217.876.²⁰ De ontvolking van de binnenstad was al sinds het interbellum aan de gang, maar de Tweede Wereldoorlog versterkte deze trend; 515 v-bominslagen maakten niet alleen veel burgerslachtoffers, maar vernielden ook 13 procent van de woningvoorraad in de stad.²¹

De plotse daling van het aantal bouwaanvragen en vergunningen in de periode 1970-1975 kan wellicht worden verklaard door de oliecrisis van begin jaren zeventig. De winstmarges van de pomphouders waren sowieso al erg laag, en de tekorten en hoge prijzen op de oliemarkten destijds zullen voor velen de spreekwoordelijke druppel zijn geweest.²² Anderzijds zal er ook een zekere verzadiging van de markt zijn opgetreden: in een stedelijke ontwikkeling met steeds minder inwoners en steeds meer benzinstations was een kantelmoment in de rentabiliteit van dergelijke uitbatingen onvermijdelijk.

GROEIENDE CONCURRENTIE

De groeiende concurrentie in de brandstofdistributiesector tijdens de jaren zestig zorgde voor een stormloop op elke mogelijke locatie voor service- of benzinstations. Dit leidde in Antwerpen tot bizarre locaties en constructies. Zo verbouwde brandstoffenleverancier Stordiau in 1963 een Gulf-servicestation onder de bogen van de negentiende-eeuwse spoorwegbrug aan de Engelselei te Borgerhout (afb. 13). Het bestaande benzinstation werd heringericht met toevoeging van



13. Ontwerp voor een Gulf-servicestation onder een spoorwegbrug in Borgerhout, Antwerpen, 1963 (Stadsarchief Antwerpen)



14. Gulf-bezinstation bij de Borbeeksepoort, Antwerpen, foto 1960-1964 (Stadsarchief Antwerpen)

een smeerbrug. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) en het gemeentebestuur zagen geen problemen en stonden de bouw toe.²³ Een foto uit de jaren 1960-1964 in het Antwerpse Stadsarchief laat de neobarokke Borbeeksepoort, onderdeel van de Brialmont-omwalling uit 1870, zien waarnaast schijnbaar lukraak een Gulf-benzinstation werd geplaatst (afb. 14). De grond werd door de militaire overheid (de Directie der Militaire Gebouwen in de Provincie Antwerpen) aan de brandstoffenleverancier verhuurd. De enige voorwaarde – zo blijkt uit de briefwisseling rond eerdere soortgelijke aanvragen – was dat het ging om gebouwen van tijdelijke aard, die op verzoek van de militaire overheid onmiddellijk konden worden afgebroken.²⁴ De gronden in de buurt van de kazernes en poorten van de Brialmont-omwalling waren populair bij brandstofverdelers: tussen 1950 en 1962 werden ten minste vijftien vergunningen voor

service- of benzinstation op militaire gronden verleend. De voornaamste reden hiervoor was ongetwijfeld de gunstige commerciële ligging. De meeste van de stations werden gebouwd langs de toenmalige Uitbreidingstraat. Samen met de Desguinlei en de Kelsevest vormde deze lange straat een ringweg rond de zuidoostelijke zijde van de stad. Net erachter lagen de vesten en de militaire forten, die overigens allang geen strategisch nut meer hadden en reeds in 1906 bij wet waren gedeclasseerd.²⁵ Dit betekende veel passend verkeer, en dus veel potentiële klanten. Nadat hier begin jaren zestig de Kleine Ring was aangelegd, werden op dit traject geen bouwaanvragen meer ingediend.

NIEUWE CONCEPTEN

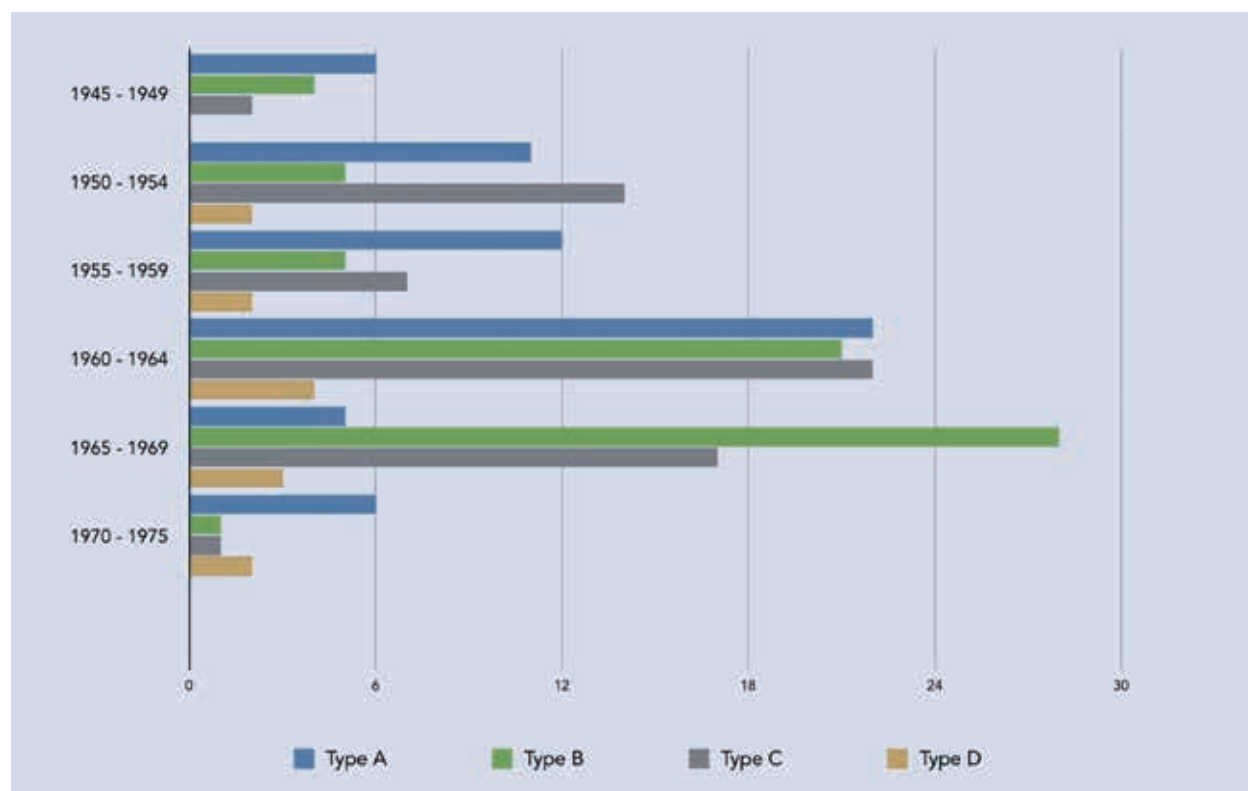
In deze studie werden vier lokale subtypes geïdentificeerd die zich onderscheiden door al dan niet aanwe-

zige nevenfuncties en de daaruit voortvloeiende architecturale kenmerken: subtype A: enkel servicestation; subtype B: servicestation met geïntegreerde woning; subtype C: servicestation geïntegreerd in appartementsgebouw; subtype D: servicestation met diverse bijkomende functies (onder meer autoshowroom/werkplaats, hotel en parking). Aan de hand van de numerieke verdeling van de subtypes per periode van vijf jaar kan een aantal trends worden waargenomen (grafiek 1). Vooral interessant is het grote aantal servicestations van subtype C in Antwerpen. Onderzoek naar historische servicestations in Nederland, bijvoorbeeld, suggereert dat dit subtype daar zeer zeldzaam was. Hoewel een in een appartementsgebouw geïntegreerde servicestation wel wordt vermeld in de Nederlandse Essocatalogus van 1947 ('Service-Station onder hoogbouw aan verkeersplein in een groote stad') werden tijdens dit onderzoek geen foto's van dit subtype in Nederland gevonden.²⁶ Ook in de literatuur treffen we deze opzet niet aan. In Frankrijk, zo blijkt uit beeldmateriaal uit de jaren vijftig, kwam subtype C af en toe voor. In Antwerpen daarentegen betrof zoals gezegd maar liefst 30 procent van de geïnventariseerde bouwaanvragen een servicestation in de sokkel van een gebouw met twee of meer afzonderlijke appartementen. De meest voor de hand liggende verklaring voor de populariteit van deze combinatie in dichtbebouwde urbane gebieden is het gebrek aan ruimte voor het in- en

gen van een losstaand servicestation. Gekoppeld aan de verplichte minimale bouwhoogtes en de hoge grondprijzen in de steden – zeker op de commercieel interessante hoeklocaties – vormden servicestation en appartementsgebouw een ideale combinatie waarbij de ruimte maximaal kon worden benut.

Deze bouwwijze bracht natuurlijk een geheel nieuwe architectuur met zich mee; de vormgeving van het benzinestation werd doorgaans ondergeschikt aan de architectuur van het appartementsgebouw zelf, ook al maakten beide functies deel uit van één ontwerp. Voor het station werd enkel nog zuiver functionalistische architectuur toegepast: een uitsparing in de sokkel van het gebouw, waar wagens vanaf de openbare weg konden inrijden voor brandstof en andere diensten (afb. 15). Vaak was er slechts nog één werkruimte; de geïntegreerde autowasplaats werd zeldzamer. Ook verdween de merkeigen vormgeving. Waar sommige petroleummaatschappijen kort na de oorlog in navolging van de Amerikaanse praktijk nog hechtten aan een herkenbare architecturale vormgeving, verdween deze begin jaren zestig nagenoeg volledig. Men herkende het merk nog slechts aan het logo en eventuele bedrijfskleuren, die vaak in een fries op de gevel boven het servicestation werden aangebracht.

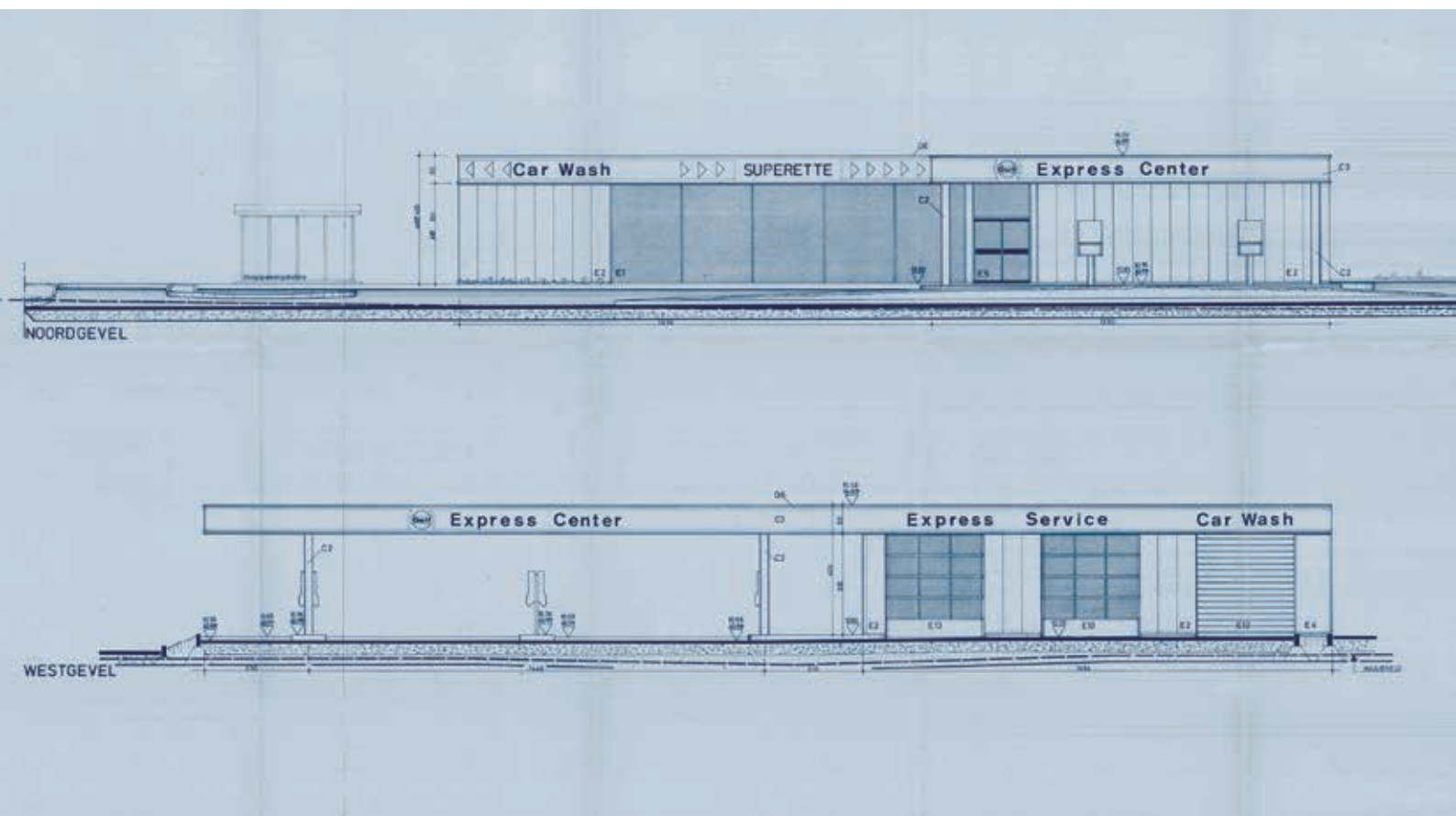
Begin jaren zeventig deed een geheel nieuw concept binnen de typologie van de benzine- en servicestations zijn intrede. In 1973 ontwierp de Brusselse archi-



GRAFIEK 1. Aantal bouwaanvragen per subtype, per periode van vijf jaar. Subtype A: enkel servicestation (géén extra functies); Subtype B: servicestation met geïntegreerde woning; Subtype C: servicestation geïntegreerd in appartementsgebouw; Subtype D: servicestation met diverse bijkomende functies (o.a. showroom/werkplaats, hotel en parking)



15. Een succesformule: de integratie van een servicestation in de sokkel van een appartementsgebouw garandeerde een maximale opbrengst. Dit subtype werd in Antwerpen in de jaren zestig veelvuldig geïmplementeerd (Stadsarchief Antwerpen)



16. Léon Palm, ontwerp voor een 'dienststation car-wash' annex 'superette' voor Gulf, 1973 (Stadsarchief Antwerpen)

tect Léon Palm (1922-1992) in opdracht van Gulf Oil Belgium NV aan de Antwerpse Blancefloerlaan een 'dienststation car-wash' annex 'superette' (afb. 16).²⁷ Het ontwerp was een voorloper van wat we vandaag kennen als het typische benzinstation: een doorlopende rechthoekige luifel met ingebouwde verlichting, waaronder de klanten tot bij de pompen kunnen rijden. In het bouwblok bevonden zich het servicegedeelte, de carwash en de superette. Helemaal revolutionair was de zelfbediening aan de pompen. Gulf opende in deze periode drie van zulke service centers, waarbij zoals gebruikelijk de pers werd uitgenodigd. Volgens een aan dit nieuwe station gewijd artikel in de *Gazet van Antwerpen* hoorde de zelfbedieningspomp 'bij de new way of life' en was deze bovendien 'tot 0,74 ct. voordeliger'. Ook nieuw was de 'smaakvol ingerichte shop, waar de gehaaste klant vlug bediend wordt en allerlei producten voor dagelijks gebruik kan kopen', aldus het artikel, dat overigens eerder een advertorial lijkt dan een journalistiek product.²⁸ Het Duitse ARAL bouwde in 1975 in Merksem een station volgens een identiek concept, naar ontwerp van de Hasseltse architect M. Verslegers.²⁹

Zo verdween het kleinschalige servicestation uit het straatbeeld. Midden jaren negentig kwam de doodsteek voor de meeste onafhankelijke pomphouders, toen de VLAREM II-wetgeving de sector een reeks stren-

ge vergunningsvoorwaarden inzake milieuhygiëne oplegde.³⁰ Zo werd het voortaan 'verboden een brandstofverdeelninstallatie voor motorvoertuigen voor de verdeling van benzine rechtstreeks onder een gebouw te plaatsen of onder de verticale projectie ervan. Een luifel wordt niet beschouwd als een gebouw'.³¹ Dit betekende het einde van het in een appartementsgebouw geïntegreerde servicestation.

HET ERFGOED VAN DE SERVICESTATIONS

De meerderheid (57 procent) van de gebouwde servicestations uit deze studie is inmiddels afgebroken. 64 voormalige stations (32 procent) zijn nog in grote mate intact, dat wil zeggen min of meer in oude staat. Het leeuwendeel hiervan heeft een andere functie gekregen en een klein aantal is nog in gebruik als benzinstation, uiteraard met gemoderniseerde installaties. Toch is het opvallend dat een groot deel van de nog intacte gebouwen behoort tot het subtype c: appartementsgebouwen waar zich in de sokkel ooit een servicestation bevond. De verklaring hiervoor is tweeledig. Allereerst hadden deze gebouwen voornamelijk een woonfunctie en konden ze deze na sluiting of transformatie van het servicestation behouden. Transformatie naar een andere bestemming was overigens constructief gezien vrij eenvoudig; het volstond om de open wanden van de voormalige oprit dicht te

maken en het interieur anders in te richten. In welke mate deze voormalige servicestations gesaneerd werden, is in deze studie niet onderzocht. Een tweede verklaring voor het relatief grote aantal nog intacte voormalige servicestations van het subtype C is te vinden in de typische woningvoorraad in de stad. Net als de meeste Europese steden heeft Antwerpen een sterk verouderd woningbestand. Maar liefst 44 procent van de woningen in de stad werd gebouwd tussen 1946 en 1980 – de periode waarin het merendeel van de in deze studie onderzochte bouwaanvragen werden ingediend.³²

De appartementsgebouwen waarvan de servicestations oorspronkelijk deel uitmaakten, zijn dus nog grotendeels in gebruik. De haast vanzelfsprekende manier waarop veel van deze gebouwen bij het verdwijnen van een deel van de oorspronkelijke functie (in de plint, als benzine- of servicestation) een nieuwe invulling hebben gekregen, illustreert hun relevantie in het stadsweefsel: gebouwen als deze waren functioneel gezien te waardevol om verloren te laten gaan.

CONCLUSIE

Uit dit onderzoek blijkt dat de typologie van het benzine- en servicestation in Antwerpen vanaf de eerste toepassingen kort na de Tweede Wereldoorlog tot de intrede van de selfservicestations midden jaren zeventig een bijzondere ontwikkeling kende. Het is opmerkelijk dat deze relatief weinig de regels van de gestandaardiseerde, veelal Amerikaanse bedrijfsarchitectuur volgde, en dat onderscheidt de Antwerpse ontwerpen van de bouwpraktijk in Nederland, Duitsland en vooral Frankrijk. Verder verschillen de Antwerpse naoorlogse servicestations van buitenlandse voorbeelden door de regelmatige toevoeging van een wooneenheid – wat elders zeldzaam was. Het moderne concept van het servicestation kende in de historische binnenstad van Antwerpen tevens een moeilijke – en destructieve – toepassing: negentiende-eeuwse pan-

den werden vaak zonder veel omhaal geheel of gedeeltelijk gesloopt om – letterlijk – plaats te maken voor de vooruitgang.

Opmerkelijk en zelfs uniek in omvang is het grote aantal servicestations dat werd geïntegreerd in de sokkel van een appartementsgebouw. Dit in de buurlanden veel minder vaak voorkomende subtype ontstond door het gebrek aan ruimte om ‘traditionele’ servicestations in de stadsstructuur in te voegen. Ook maakte het een optimalisatie van (de rentabiliteit van) de bouwgrond mogelijk; de begane grond werd verhuurd aan petroleummaatschappijen en de bovenliggende verdiepingen werden als wooneenheden te gelde gemaakt.

De trends inzake de locatie van de benzine- en servicestations tekenen zich in de onderzochte periode duidelijk af. Vanaf begin jaren zestig verplaatste het zwaartepunt van de bouwaanvragen zich naar de randgemeenten. Deze verschuiving ging samen met de ontvolking van de binnenstad en de bevolkingsgroei in de randgemeenten, die in deze periode haar piek bereikte. Op microniveau zien we dat de vestiging van servicestations zich grotendeels op commercieel interessante hoeklocaties afspeelde. In kwantitatief opzicht was het hoogtepunt van de servicestationsbouw de periode 1960-1969. In de daaropvolgende vijf jaren viel de bouw nagenoeg stil – ongetwijfeld door de oliecrisis van de vroege jaren zeventig.

Hoewel een flink aantal voormalige servicestations (voornamelijk van subtype C) nog in het stedelijk weefsel aanwezig zijn, wordt dit onroerend erfgoed ernstig bedreigd. De laatste decennia worden voormalige servicestations in hoog tempo afgebroken of onherstelbaar verminkt door renovatie- en verbouwingswerken. Het is dan ook belangrijk dat deze gebouwen bekend worden bij een breder publiek, om draagvlak te creëren voor het inventariseren, ontsluiten en eventueel beschermen ervan. Hiertoe hoopt deze studie een eerste stap te hebben gezet.

Dit artikel is gebaseerd op onderzoek dat ik verrichtte in het kader van mijn masterscriptie, onder begeleiding van prof. dr. Inge Bertels en dr. Joeri Januarius: ‘Station to Station. An architectural-historical analysis of the Antwerp service- and filling stations, 1945-1975’, Universiteit Antwerpen, 2022.

NOTEN

- 1 E. Foner en J.A. Garraty (red.), *The Reader's companion to American history*, Boston 1991.
- 2 P.J. Hugill, ‘Good roads and the automobile in the United States 1880-1929’, *Geographical Review* 72 (1982) 3, 327-349.
- 3 M. Hubert, ‘Expo '58 en “Koning Auto”. Welke toekomst voor de grote wegeninfrastructuur in Brussel?’, *Brussels Studies* 22 (2008), 1; <https://journals.openedition.org/brussels/624>.
- 4 Hubert 2008 (noot 3), 319.
- 5 A. Jakle en D. Sculle, *The gas station in America*, Baltimore 1994, 146.
- 6 Stadsarchief Antwerpen (SAA), bouw-dossiers 956#4805 en SAA bouw dossier 956#4815.
- 7 Jakle en Sculle 1994 (noot 5).
- 8 S. De Caignie, *Bouwen aan een nieuwe thuis. Wooncultuur in Vlaanderen tijdens het interbellum*, Leuven 2010, 116.
- 9 R. Vahlefeld en J. Friedrich, *Garagen- und Tankstellenbau. Anlage, Bau, Ausstattung*, München 1953.
- 10 *Gazet Van Antwerpen*, 25 juli 1973, 20.
- 11 SAA, bouw dossier 103#3238.
- 12 SAA, bouw dossier 103#3238.
- 13 SAA, bouw dossier 103#3536.
- 14 De claustra-techniek werd oorspronkelijk gebruikt ter ventilatie van Romeinse badhuizen. Later gebruikten de Moren in Spanje in de achtste tot en met de twaalfde eeuw geometrisch opengewerkte marmer-, gips- of terracotta elementen als zonnescherm. Een zeldzaam vroege twintigste-eeuwse toepassing vinden we in de Notre-Dame de Raincy van architect Auguste Perret (1923).
- 15 SAA, bouw dossier 802#6881.

- 16 SAA, bouwdoossier 957#2141.
- 17 N. Grande, 'The Baghdad Affair. How diplomacy supplanted one of the last major projects by Le Corbusier', paper gepresenteerd op congres 'Le Corbusier. 50 years later', Valencia, november 2015; dx.doi.org/10.4995/LC2015.2015.645.
- 18 Bijna elk nieuw servicestation in de stad werd met foto in de lokale pers vermeld.
- 19 J. Van den Broeck e.a., *Antwerpen herwonnen stad? 1940-2012*, Brugge 2015, 163.
- 20 P. Lombaerde, P. 'Architectuur, stedenbouw en verkeer', in: Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, *Antwerpen in de 20e eeuw. Van Belle Époque tot Golden Sixties*, Brasschaat 2008, 210-234, 233.
- 21 E. Katsoulis, *De erfenis van de harde stadsvernieuwing na WO II*, masterproef Rijksuniversiteit Gent, 2016, 22.
- 22 J. Hertoghs, 'De jukebox van de weg. De teloorgang van de tankstations (1)', *Humo* 4005/24 (2017), 141.
- 23 SAA, bouwdoossier 180#3666.
- 24 SAA, dossier 956#4782: briefwisseling tussen architect J.R. Bossaerts en het gemeentebestuur van Berchem, september 1946.
- 25 Lombaerde 2008 (noot 20), 213.
- 26 Archief ExxonMobil, Rotterdam, 47: *Handleiding voor Service- en Fillings Stations*, uitgave van de Standard Amerikaanse Petroleum Comp. N.V., gebouw 'Petrolea' Den Haag, [1947].
- 27 SAA, bouwdoossier 18#56233. Léon Palm ontwikkelde samen met architect Willy Van Der Meeren (1923-2002) in 1954 het EGKS-huis, vernoemd naar de opdrachtgever, de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS); Agentschap Onroerend Erfgoed 2022: Wooncomplex met architectenwoning Willy Van Der Meeren, id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/201211 (10 maart 2022).
- 28 'Voordelig tanken met zelfbediening: Gulf Express Centers', *Gazet van Antwerpen*, 27 januari 1976, 10.
- 29 SAA, bouwdoossier 103#2036.
- 30 Onafhankelijke pomphouders zijn niet contractueel verplicht om bij één petroleummaatschappij een minimale hoeveelheid brandstof voor een bepaald prijsniveau aan te kopen, maar bevoorraden zich op de vrije markt.
- 31 Artikel 5.6.2.1.1. paragraaf 2 van Besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne.
- 32 Stad in Cijfers, databank. Woningen volgens bouwjaar, stadincijfers.antwerpen.be/databank/ (10 maart 2022).

T. VANHAUTE MA behaalde een Master in de Erfgoedstudies aan de Universiteit Antwerpen. Hij specialiseerde zich in bouwkundig erfgoed en is met name geïnteresseerd in de toegepaste architectuur van de twintigste eeuw. Vanhaute werkt als zelfstandig bouw-

historicus en erfgoedconsulent en is als onderzoeker verbonden aan de faculteit Ontwerpwetenschappen van de Universiteit Antwerpen. (info@bouwhistorie.eu)

FILLING UP IN THE CITY

THE TYPOLOGICAL EVOLUTION OF SERVICE AND PETROL STATIONS IN ANTWERP, 1945-1975

THOMAS VANHAUTE

The global automotive industry has undergone major developments in the last decade, perhaps the most decisive transformations in its one hundred-year existence. The current fundamental transition from a fossil fuel-driven motor to an electric power source heralds the end of an era. This revolutionary change is perhaps a good time to reflect upon the past one hundred years of fossil-fuel powered driving and in particular on its very distinctive service architecture. This article provides insight into the evolution from kerbside pump to self-service petrol station within the greater Antwerp area of Belgium in the period 1945 to 1975. It is a condensed version of an architectural-his-

torical research project based on over two hundred building and environmental permits held in the Antwerp City Archives and involving the close study and analysis of a set of parameters. The outcome of this research served as the basis for conclusions about developments in the design of post-war service stations seen in relation to the socio-economic situation and the evolving spatial design of the city of Antwerp. In situ research into the current state of those buildings or locations resulted in an inventory of surviving examples of this built heritage which could serve as basis for further revaluation and, ultimately, protection of part of this built heritage.