

leegstaand schoolgebouw aan de Leeuwenlaan een door gasmotoren aangedreven installatie voor de opwekking van electriciteit te bouwen, hetgeen in de raadsvergadering van 23 oktober 1890 werd goedgekeurd. De installatie stond onder toezicht van de Raadscommissie voor de Gasfabrieken. Burgemeester mr. S.A. Vening Meinesz verklaarde in de Raad 'dat de bedoeling van het voorstel is, heden uit te spreken dat de levering van elektrisch licht door de Gemeente in eigen beheer wordt genomen'. Veel schot zat er overigens niet in. Een nieuw rapport, nu van de directeuren van de Gasfabrieken, van Plaatselijke Werken en van de Handelsinrichtingen, gaf de mogelijkheden aan om te beginnen met de aanleg van een electriciteitsnet. Een minderheid in het college van B. en W. vond het gevraagde krediet zo hoog, dat ze een nader onderzoek wenste door erkende deskundigen op dit gebied. B. en W. gingen hiermee akkoord en deden een overeenkomstig voorstel aan de Raad⁶¹). Nu begonnen potentiële afnemers toch ongeduldig te worden. Op 22 december 1892 ontving de Raad een adres van 55 'gebruikers van kunstlicht op grote schaal' met het verzoek het plan van de drie directeuren uit te voeren zonder verder onderzoek. In zijn vergadering van 26/27 januari 1893 bleek een kleine meerderheid van de Raad ook geen heil te zien in een hernieuwd onderzoek, en verwierp het voorstel van B. en W. met 17 tegen 16 stemmen.

Een gewijzigd voorstel van B. en W. dat voorzag in een snellere aanleg van een electriciteitsnet, werd op *15 juni 1893* aangenomen. Dit besluit is een belangrijke mijlpaal in de geschiedenis van het elektrisch licht in Nederland want hiermee was Rotterdam de eerste Gemeente, die de exploitatie in eigen hand nam. Het plan ging uit van de bouw van een centraal station op het terrein van de gasfabriek Oostzeedijk met twee accustations, één aan de Coolvest t.b.v. de verlichting en één op de Wilhelminakade, voornamelijk t.b.v. de levering van beweegkracht aan de havenoutillage. Ook met dit laatste stond Rotterdam in de voorste gelederen, want het was één van de eerste havens in Europa, zo niet de eerste, die elektrische havenkranen in gebruik nam. In 1892 was al een proefkraan op de Wilhelminakade in gebruik genomen⁶²). Op 19 april 1894 deelde de burgemeester aan de Raad mede, dat de aanbesteding voor de bouw van het accumulatorengedebouw aan de Coolvest/hoek Leeuwenlaan had plaatsgehad op 17 april 1894. Op 5 november 1894 kon door onderstation Wilhelminakade de eerste stroom worden geleverd. Het station Leeuwenlaan volgde op 15 januari 1895⁶³).