

va verbleven ca. vijftig procent van de in Nederlands-Indië aanwezige Europeanen. Zij vormden een belangrijk marktpotentieel voor een gasbedrijf. Zowel de plannen van het Britse handelshuis als van de Dordtse ingenieur konden in de ogen van de minister geen genade vinden, omdat er bij hen een essentieel onderdeel ontbrak: een nog te vormen maatschappij, welke de zaak zou moeten drijven.

De keuze viel dus op L.I. Enthoven & Co³). Deze firma was van origine een ijzergieterij. Met de opkomst van het steenkoolgas werden de activiteiten uitgebreid met onder meer de vervaardiging van gietijzeren lantaarnpalen en met de bouw van complete gasfabrieken⁴). In verschillende gemeenten had de firma contracten voor de levering van gasverlichting: in Tiel participeerde Enthoven & Co. daarin voor een derde, in Enschede en Almelo voor de helft, maar in Delfshaven droeg zij voor de volle honderd procent verantwoordelijkheid⁵). In tegenstelling tot de Britse concessieaanvrager was L.I. Enthoven bereid de bouw van de gasfabriek, de aanleg van het gasleidingnet en de straatverlichting geheel voor eigen rekening te nemen. Dankzij hun eigen kapitaal was de Haagse firma voor minister Rochussen de ideale concessiehouder: Enthoven & Co. verenigde in zich kennis en middelen tot uitvoering.

Lion Israël Enthoven tekende op 19 november 1859 het contract dat zijn firma voor twintig jaar het alleenrecht gaf voor het leveren van gas voor de publieke verlichting van Batavia en de voorsteden. Hij genoot ook in een ander opzicht duidelijk de voorkeur van de minister boven ingenieur Van der Made, want de concessie bevatte tevens de optie voor het leveren van gas voor de straatverlichting van Soerabaja en Semarang⁶).

De bouw van de gasfabriek verliep minder voorspoedig. Alle benodigde onderdelen moesten vanuit Nederland worden aangevoerd. Vele van de in het Haagse moederbedrijf vervaardigde gietijzeren onderdelen liepen tijdens de reis schade op. Had het de overtocht wel overleefd, dan bleek het lossen een hindernis te zijn. De lading moest op de rede van Batavia worden overgeladen in prauwen, maar er viel daarbij wel eens wat uit de takels. Een groot deel van de platen voor de gashouder verdween zo naar de bodem van de zee⁷). Op 1 oktober 1862, negen maanden later dan gepland, konden de straatlantaarns worden ontstoken.

Lodewijk Pincoffs

De exploitatie werd echter niet lang door de Haagse ijzergieterij