

Gemeentelijke elektriciteit in Rotterdam

344 Rotterdam speelde een prominente rol in de Geschiedenis van de Nederlandse elektriciteitsvoorziening. Zowel de eerste particuliere als de eerste gemeentelijke elektriciteitscentrale stonden in Rotterdam. Toen de gemeente de elektriciteitsvoorziening als haar exclusieve domein opeiste, werd een periode van opmerkelijke particuliere initiatieven abrupt afgesloten.

'Ik acht de tijd niet ver meer, dat, evenals men 's morgens aan de deur komt vragen hoeveel flesschen spuitwater voor het huishouden benodigd zijn, men zal komen vragen hoeveel accumulators men voor het electrisch licht noodig heeft.' Deze woorden, honderd jaar geleden gesproken door een Rotterdams gemeenteraadslid, schetsen een heel ander beeld van de elektrische verlichting dan die wij kennen. Onze elektriciteit komt van centrales en niet van de acculeverancier om de hoek. Evenmin blijft het gebruik dat wij ervan maken beperkt tot verlichting. De meest uiteenlopende zaken

worden elektrisch aangedreven en het zou ons ontzettend veel moeite kosten het te moeten stellen zonder elektriciteit.

Toch is het nog maar honderd jaar geleden dat het erop begon te lijken dat die luxe voor meer dan een paar nieuwluchters was weggelegd. De aanvankelijke worsteling met de techniek maakte in Rotterdam vrij snel plaats voor een gevecht om de economische levensvatbaarheid van deze nieuwe lichtbron. Toen die strijd gewonnen leek, bezegelde de gemeente Rotterdam het lot van de particuliere leveranciers van elektriciteit door de gehele elektriciteitsvoorziening voor haar rekening te nemen.

Kabel en concessie

Het Rotterdams Hotel Leygraaff, aan het Westplein, was al in 1878 voorzien van een elektrische installatie waarmee de hoteltuin werd verlicht. Leygraaff zorgde zelf voor elektriciteit, want van centrales was toen nog geen sprake. Vooral met betrekking tot het transport liet de techniek het



1. Hotel Leygraaff aan het Westplein in Rotterdam was al in 1878 in het bezit van een eigen elektrische installatie. Gemeentearchief Rotterdam.



2. De eerste elektrische installaties te Rotterdam.

1. Hotel Leygraaff (1878).

2. De winkel van Rooseboom & Co. (1880).

3. en 4. Demonstraties van Willem Wisse uit Den Haag, respectievelijk in de Passage en in de Officierensociëteit in het Park (1881).

5. De centrale van de NEM aan de Baan van waaruit de Passage van elektriciteit werd voorzien. Tevens eerste Nederlandse centrale (1883).

6. Hotel Coomans (1884) voorzag ook zijn burens van elektriciteit (vanaf 1887).

(Tekening auteur)

afweten. Veel verder dan een tiental meter bracht de draad het licht niet en het was dus vanzelfsprekend dat de consument van elektriciteit zelf de produktie ter hand nam. Het licht voldeed zeer goed in chique zalen, stations en winkels, trok veel belangstelling en oogstte bewondering. Zo beschreef het Rotterdamse Nieuwsblad een demonstratie in het Rotterdamse Park als 'het ongewoon fraaie gezicht van een elektrische verlichting, weerklaart door het heerlijk groen der bomen in ons klein, maar verrukkelijk Eden aan de Maas'.

Wat ons nog zelden pleegt te verbazen, bracht toen zoveel mensen op de been dat met recht van een opstootje gesproken kan worden. Maar, zoals gezegd, de draad bracht het licht niet verder dan een tiental meter. Transport over grotere afstand gaf grote verliezen en maakte centrale opwekking van elektriciteit onbetaalbaar. Dank zij de snelle vorderingen van de techniek kwam het stichten van een centrale voor de levering van elektriciteit steeds dichterbij. Naast technische problemen spraken ook gemeentebelangen een woordje mee. Voor de distributie van elektriciteit was het immers nodig kabels te leggen in de straten en daarvoor was de toestemming (concessie) van de gemeente vereist.

Veel gemeenten stonden zeer sceptisch tegenover de nieuwe lichtbron en concessies werden dan ook niet of met veel aarzeling verstrekt. Slechte ervaringen met de monopolistische neigingen van de andere verlichters, de particuliere gasbedrijven, speelden in die afwijzing een belangrijke rol. In een aantal gevallen waren de gemeenten zelf eigenaar van een gasfabriek en zagen ze elektriciteit als een mogelijke concurrent. Het leek daarom verstandiger de elektriciteitsvoorziening zelf ter hand te nemen. Een concessie voor een particulier bedrijf zat er dan vanzelfsprekend niet in.

'Eene groote machine uit Amerika'

De N.V. 'Nederlandsche Electriciteitsmaatschappij' (NEM) uit Amsterdam probeerde een aantal jaren vergeefs een concessie te krijgen in de hoofdstad, maar viel daar met de neus midden in de Amsterdamse 'gasquaestie', een langdurig slepend conflict tussen de particuliere gasfabriek en het gemeentebestuur. Daarbij stonden vooral de prijs en de kwaliteit van het geleverde gas ter discussie en kwam de vraag steeds boven of het eigenlijk niet beter zou zijn een gemeentelijke gasfabriek te beginnen. In Rotterdam echter

345 kreeg de NEM, zonder noemenswaardige tegenstand, toestemming om haar kabels in de gemeentegrond te leggen.

Gesputter in de gemeenteraad en verwijzingen naar de Amsterdamse 'gasquaestie' konden dat niet voorkomen. Wel werden aan de concessie de woorden 'tot het nemen van proeven' toegevoegd om de tijdelijkheid van de gemeentelijke medewerking te benadrukken. 'Eene groote machine is uit Amerika in aantocht en met behulp daarvan denken zij te bewijzen dat electrisch licht werkelijk goedkoop is', sprak een Rotterdams raadslid in dezelfde vergadering. Mocht de NEM in staat zijn een centrale aan te leggen, te exploiteren en haar produkt betaalbaar te houden, dan bezat ze natuurlijk een kolossale voorsprong op al die elektriciteitsmaatschappijen die in ieder huis een aparte installatie aanlegden. De 'groote machine' die de NEM voor Rotterdam in gedachte had, was voor een belangrijk deel bedoeld als reclamestunt. De centrale, die gevestigd werd aan de Baan 34, had vier dynamo's, die door drie stoommachines van elk twintig pk werden aangedreven.

Op hun beurt konden die dynamo's duizend lampen doen branden; voor die tijd zeker geen kleine installatie. Vanuit de centrale aan de Baan liep een dikke, dure kabel, 'geheel in nauw sluitende ijzeren buizen besloten', naar de tweehonderd meter verderop gelegen Passage aan de Coolvest. Hier 'was de kabel aangesloten op de installaties van het Grand Café du Passage en van enkele winkels, waaronder een sigarenwinkel, een chocoladewinkel en een 'in parapluïen'.

De eerste Nederlandse centrale

Achttien december 1883 was het zover. De lichten gingen aan en een ieder kon zich komen overtuigen van de kwaliteiten van het licht uit Nederlands eerste elektriciteitscentrale. Met name het Grand Café du Passage, waar 172 Edison-gloeilampen waren aangebracht, trok veel belangstelling. 345 Een van de aanwezige journalisten was zeer te spreken over 346 de lampen boven de leestafel, die 'op zeer doelmatige wijze' waren aangebracht, 'daar het licht van die kroon naar beneden



3. De winkelpassage aan de Coolvest was naar alle waarschijnlijkheid het eerste object in Nederland dat vanuit een centrale werd verlicht (1883). Gemeentearchief Rotterdam.



4. 'Furchtbar schnell so etwas geht durch Elektrizität!'

Tsaar Alexander II maakte op minder prettige wijze kennis met de mogelijkheden die elektriciteit bood. In 1881 kwam hij om het leven na een aanslag met een elektrisch ontstoken bom. (Uit: Fritz Nötzel, 'Das Panoptikum der Technik' [Heidelberg 1961].)

is gericht in plaats van naar boven.' Men was toen zo gewend aan gaslicht, dat een dergelijke vergelijking tussen gas- en elektrisch licht voor de hand lag. Flakkerende, walmende gasvlammen hadden als groot nadeel dat de temperatuur in het café fors steeg en dat de aanwezige lucht er niet frisser op werd. Toch meende een tegenstander van elektrisch licht dat juist het gaslicht, door zijn hogere temperatuur, voor een betere ventilatie zorgde.

Voor- en tegenstanders bestreden elkaar op allerlei manieren en het was lang niet altijd duidelijk of er nu sprake was van overtuiging of van belang. De kabel van de NEM werd na twee maanden 'op baldadige wijze' vernield. Deze kabel lag niet alleen in de gemeentegrond, maar ook in die van particulieren en het was een onenigheid met een van die particulieren die tot het genoemde incident leidde. De NEM zag zich gedwongen de kabel om te leiden via gemeentegrond en had daarvoor opnieuw toestemming van het gemeentebestuur nodig. De medewerking van die kant was echter groot, zodat het licht een maand later weer terugkeerde in de Passage.

Voor een beginnend bedrijf, balancerend op de grens van verlies en winst, hebben dergelijke incidenten een dodelijke werking. De belangstelling voor aansluiting op de centrale was bovendien te gering om de exploitatie voort te kunnen zetten. De kosten waren te hoog, de baten te gering. Drie maanden na het omleggen van de kabel besloot de NEM ermee te stoppen, f 65 000,- en een illusie armer.

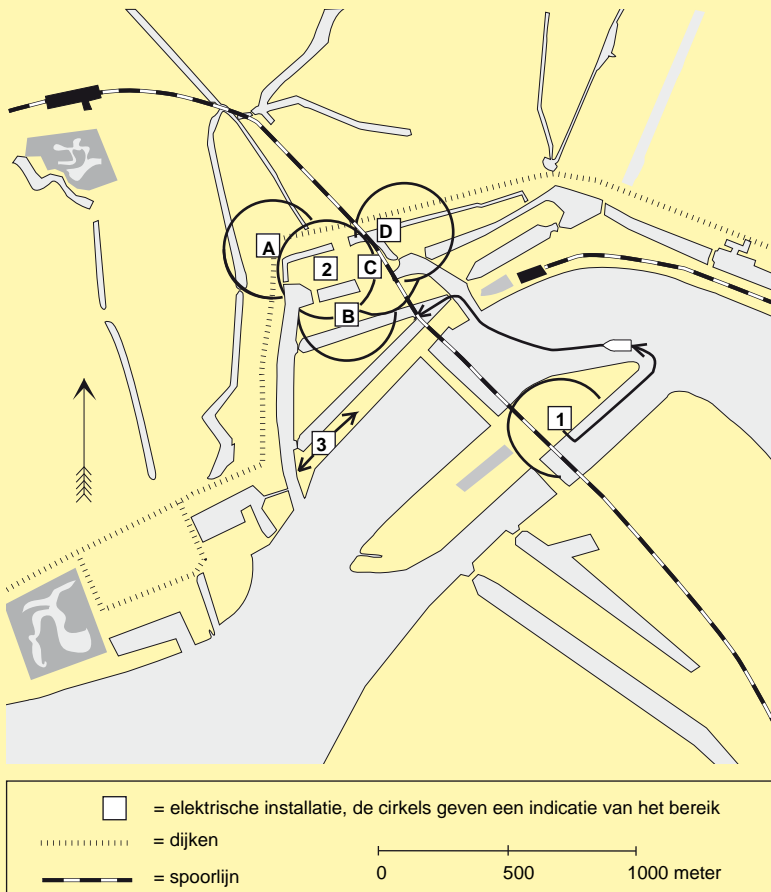
Opnieuw vroeg ze B&W toestemming om de straat open te mogen breken. Deze keer om de één jaar oude kabel weer op te graven. Daarmee kwam een einde aan de rol van de eerste Nederlandse elektriciteitscentrale. In Amsterdam bleef de NEM pogingen in het werk stellen om een concessie te krijgen. Toen haar die concessie werd afgesnoept door de N.V. Electra, besloot ze in 1892 tot liquidatie over te gaan en keerde f 6,70 uit op ieder aandeel van f 250,-. Veel andere elektriciteitsmaatschappijen legden op vergelijkbare wijze het loodje, want in die beginjaren waren de winstmarges krap en de risico's groot.

Russische techniek

De Rus Achilles de Khotinsky, die zijn uitvindingsloopbaan begon bij de Russische marine, zou de zaken heel anders aanpakken. Hij ontwierp elektrische ontstekingen voor torpedo's en mijnen en zorgde ervoor dat het Russische leger kon beschikken over grote zoeklichten, zodat de vijand ook bij nacht kon worden bestookt. In zijn experimenten met ontstekingsmechanismen was hij blijkbaar zo bedreven dat hij beschuldigd werd van de geslaagde bomaanslag op zijn broodheer tsaar Alexander II (1881).

De Khotinsky, die inmiddels naar Parijs was vertrokken, wees de beschuldiging echter resoluut van de hand. Zijn ervaring bij de Russische marine stelde hem in staat uit die elektrische ontstekingen een zeer bruikbare accu te ontwikkelen, die samen met een door hem uitgevonden gloeilamp een volledige installatie voor elektrische verlichting vormde. Geen ingewikkelde kabelnetten of verdeelsystemen,.. maar gewoon een accu en een lamp.

Met zijn uitvindingen bezocht De Khotinsky elektro-technici van naam, in de hoop dat zij zijn systeem zouden aanbevelen. In Parijs trof hij een comité dat er geen trek in had driehonderd uur naar zijn lamp te staren en meende de tijd te moeten bekorten door het voltage op te voeren. Ze constateerden dat de lamp het slechts vijf uur en veertig



5. 1. De accu- en gloeilampenfabriek, tevens elektriciteitscentrale van de N.V. Electriciteitsmaatschappij systeem 'De Khotinsky' op het Noordereiland.

2. De Khotinsky's plan voor de verlichting van de binnenstad. A tot en met D zijn accustations die vanuit de centrale (2) zouden worden opgeladen.

3. De uiteindelijk gerealiseerde centrale aan de Boompjes.

(Tekening auteur)

minuten uithield, te kort om voor een aanbeveling in aanmerking te komen. De Khotinsky kon zijn handige alles-in-een-verlichting weer onder de arm nemen. In Engeland onderzocht de directeur van de telegraaf de accu van De Khotinsky en was daarover zo tevreden dat hij de uitvinder een aanbeveling meegaf voor de directeur van de Edisonfabriek in Londen. De Khotinsky ondertekende een contract met die fabrikant en werkte er enkele maanden verder aan zijn accu, tot hij ontdekte dat die fabriek niet voldoende kapitaal had om de accu in productie te nemen.

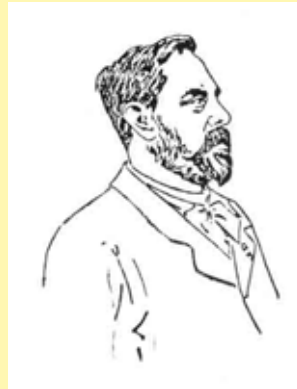
Rotterdams geld

Nu kwam hij in contact met de Rotterdamse koffiehandelaar Wilhelm Schöffer, die veel belangstelling toonde voor zijn uitvindingen. November 1883 gaf de uitvinder een demonstratie van zijn kunnen door de eetzaal van zijn gastheer elektrisch te verlichten. Daarvan zeer onder de indruk stelde Schöffer de uitvinder voor om met hem en enkele andere Rotterdammers een fabriek voor accu's en gloeilampen te bouwen. Dit keer ging De Khotinsky niet over een nacht ijs, maar overlegde vijf avonden, bij het licht van zijn eigen

verlichtingssysteem, over de grote en kleine letters van het contract. De kranten waren enthousiast. 'Het licht voldeed hedenavond uitmuntend, waartoe de onveranderlijk constante sterkte niet weinig bijdroeg.' En over de plannen voor 346 een fabriek: 'In de fabriek worden de accumateurs gevuld. 347 Vervolgens worden ze overgebracht naar verschillende huizen, alwaar ze in een kelder of ergens in een verloren hoekje worden neergezet. Vandaar kunnen dan een zeker aantal huizen elektrisch licht ontvangen, door middel van een draad, die door een muur of kozijn loopt. Naar mate van het aantal verbruikers en de hoeveelheid licht in zulk eene buurt worden er wel meer of minder accumateurs geplaatst, maar omdat zij zo klein zijn, is zelfs voor een groot aantal toch slechts eene zeer geringe ruimte voldoende. Doch bij dit alles komt nog, dat langs een draad uit een accumulator ook de noodige beweegkracht voor kleine machineriën kan worden verkregen, zoodat men bijv. naaimachines en verschillende industriële toestellen er door in werking kan brengen en houden. Een groot gerief bij deze onderneming is ook, dat wanneer overal eenige burens van de onderneming gebruik maken, alles binnenshuis kan worden afgedaan en

347 de vennootschap dus geen concessie bij het gemeentebestuur behoeft aan te vragen tot het leggen van geleidingen in openbaren grond.'

De dicht bevolkte stad bood te weinig ruimte voor een fabriek, zodat besloten werd om het gebouw aan de overzijde van de Maas, op het Noordereiland te vestigen. Deze eerste Nederlandse accu- en gloeilampenfabriek, tevens elektriciteitscentrale, was binnen acht maanden klaar. Nog geen jaar na het eerste contact met de koffiehandelaar Schöffner kon De Khotinsky pers en bezoekers rondleiden in zijn nieuwe fabriek. De tocht voerde langs het ketelhuis en de 150 pk-stoommachine die een grote Edison-dynamo aandreef. Die dynamo was in staat om twaalfhonderd lampen van elektriciteit te voorzien, te veel voor die paar klanten die toen op het Noordereiland te vinden waren. De accu's van De Khotinsky boden uitkomst. Hij monteerde een paar grote exemplaren in bootjes, laadde die op met behulp van de dynamo en voer tegen het vallen van de avond met de bootjes naar de overkant. In de Wijnhaven sloot hij de accu's aan op een kabel die verbonden was met enkele pakhuizen,



6. 'Brutale Gerrit' de Jongh (1845-1917), directeur van Gemeentewerken van Rotterdam en belangrijkste tegenspeler van De Khotinsky. (Uit: 'Rotterdamsch Nieuwsblad', 1904.)

en verlichtte op deze originele wijze het handelskwartier van Rotterdam. Was hem niets in de weg gelegd, dan zou Rotterdam nog meer profijt hebben kunnen trekken van zijn pionierswerk.

'Laten wij onzen tijd afwachten'

De Khotinsky zelf was niet zo tevreden over het vervoer van de accu's. Vooral bij stormachtig weer was de oversteek met de 'electriciteitsbewaarders' een hachelijke onderneming. De bakken met klotsend zuur vertoonden na enige tijd



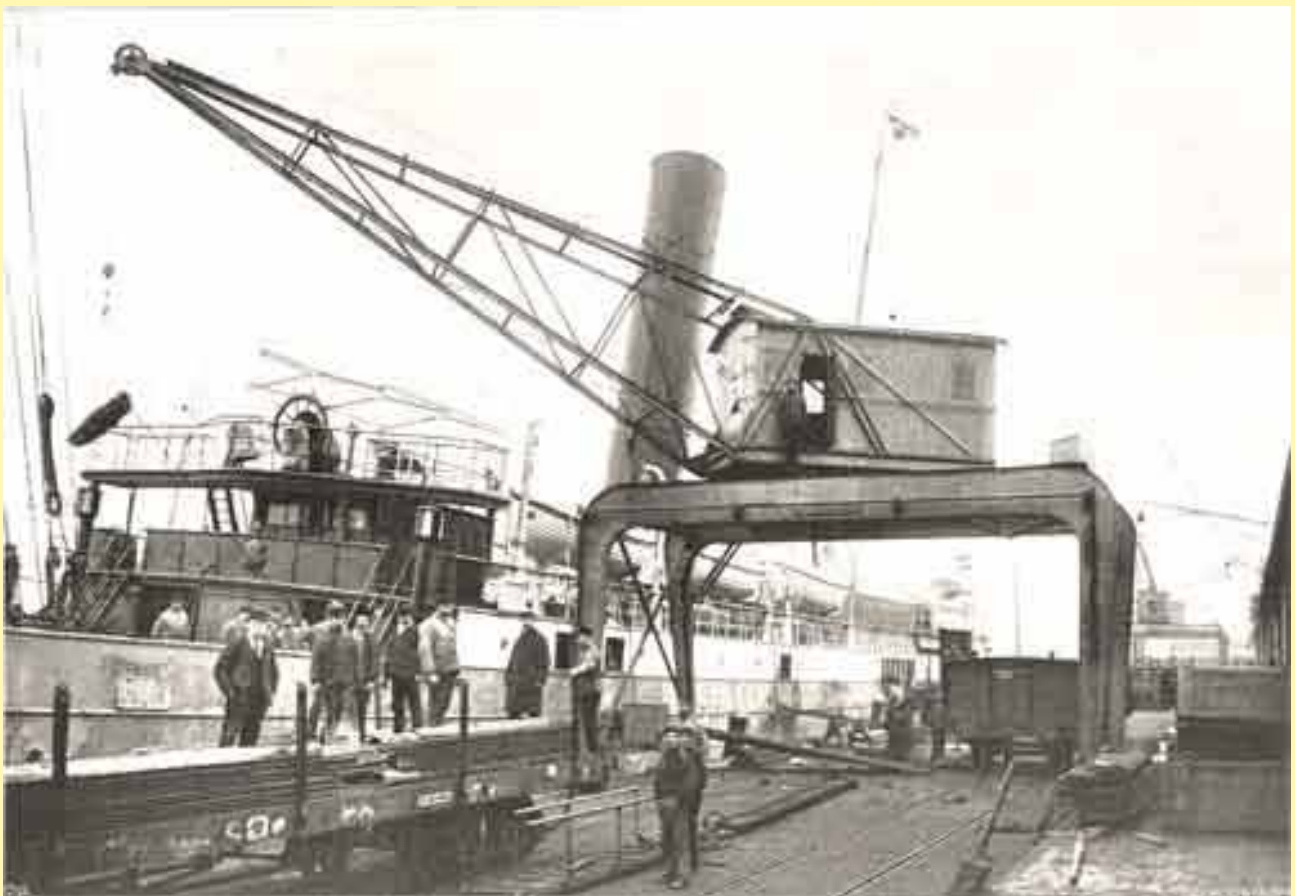
7. Na de overname van de gasfabriek aan de Oostzeedijk beschouwde de gemeente Rotterdam ook de elektriciteitsvoorziening als haar exclusieve domein. Gemeentearchief Rotterdam.

347 mankementen. Reden voor De Khotinsky om te zoeken naar een betere vestigingsplaats voor zijn centrale. Hij kocht een pand in de stad, aan het Zijl, en vroeg de gemeente vergunning om vanuit dat pand kabels te leggen naar vier 'accustations' op verschillende plaatsen in het stadscentrum. Vanuit die vaste accu's kon hij dan heel het centrum verlichten. De gemeente dacht daar anders over. Raadslid Hudig vroeg een interpellatie aan en verwoordde de gevoelens van zijn mederaadsleden door te zeggen dat het zijn vaste overtuiging was dat 'nu de gemeente het gas levert, het ook op haar weg ligt om de levering van elektrisch licht in handen te nemen'.

Nog geen jaar daarvoor had de gemeente besloten zelf gas te gaan leveren voor de verlichting. Ze kocht een gasfabriek op en begon de exploitatie van dit bedrijf op 1 januari 1884. Toen de gemeente Rotterdam eenmaal gas leverde voelde ze er niets voor om midden in de stad een gevaarlijke concurrent te krijgen: elektriciteit. Alle zeilen werden bijgezet om initiatieven van particuliere 'electrotechniekers' de grond in

te boren. 'Is het nu zo nodig om elektrisch licht aan te leggen? . . . Zie eens in Amsterdam en Den Haag, dat zijn veel meer luxe steden dan Rotterdam, en hoe gaat het daar? Elektrisch licht doet er alleen dienst als middel van reclame.'

De hoofdingenieur die toen op Gemeentewerken de scepter zwaaide, de bekende 'Brutale Gerrit' de Jongh, leverde de belangrijkste bijdrage in de strijd tegen het particulier initiatief. In zijn advies aan B&W schreef hij: 'Electriciteit is nog veel te veel in een tijdperk van ontwikkeling om nu al een elektriciteitsbedrijf te stichten. Laten wij onzen tijd afwachten en niet het leergeld betalen voor anderen. Ik zou daarom, zoodra de uitbreiding der Gemeente Gasfabriek tot een productie van 20.000.000 m³ gas is opgelopen, op bescheiden schaal een proef willen nemen met de dan te verkrijgen beste werktuigen tot het elektrisch verlichten van bijvoorbeeld het Academieggebouw, waarna zich dan de in de nabijheid wonenden, des verkiezende zullen kunnen aansluiten.'



8. De mogelijkheid haar havens elektrisch uit te rusten, vormde voor Rotterdam het belangrijkste argument om een elektriciteitscentrale aan de Oostzeedijk te bouwen. (Uit: Siemens & Halske Aktiengesellschaft, 'Elektrische Central-Anlagen', deel 1 [Berlijn 1900]).



9. De gemeentelijke elektriciteitscentrale werd gevestigd naast de Gemeente Gasfabriek aan de Oostzeedijk. Vandaaruit liepen kabels naar twee 'accustations'. Accustation A voorzag de binnenstad van elektriciteit, voornamelijk voor verlichtingsdoeleinden. Accustation B leverde de krachtstroom voor de haveninstallaties aan de overzijde van de Maas. (Tekening auteur)

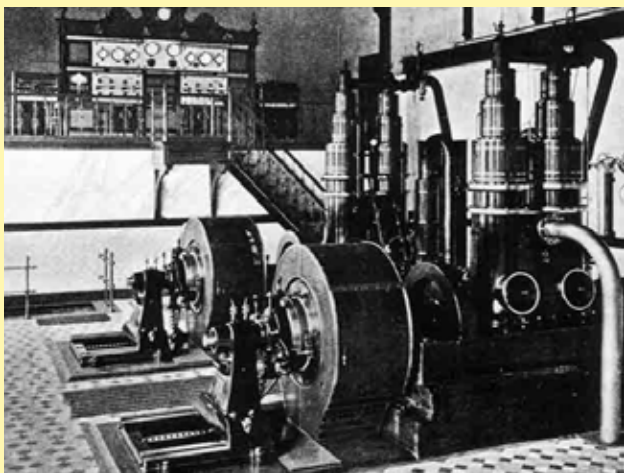
De laatste particuliere centrale

347 De onwrikbare houding van De Jongh dwong De Khotinsky
 349 om met bescheidener plannen te komen, die een minder
 grote bedreiging vormden voor het gemeentelijk gaslicht. Hij stelde voor om een piepkleine centrale te bouwen aan de Boompjes, daarmee aan te tonen dat zijn systeem voldeed en meer medewerking van gemeentewege verdiende. Maar De Jongh zelf bleef inhakken op de plannen van de elektriciteitspionier. De kabels moesten op vijf meter afstand van het trottoir worden gelegd, om toch vooral geen hinder te geven aan de gemeentelijke gasleidingen die langs het trottoir zouden worden gelegd. De afstand van de hoofdkabel tot de klant werd er zo niet korter op en gezien de hoge kosten die hiermee gemoeid waren, was protest wel op zijn plaats. Niet dat dat wat uithaalde. 'Ik heb de eer U in overweging te geven dat de gemeentebelangen geene andere plaats gedogen,' schreef De Jongh.

De prijs voor het kabelnet zou nog hoger geworden zijn als De Jonghs eis, 'iedere draad in een aparte ijzeren buis', door B&W was overgenomen. Het stadsbestuur nam echter genoegen met De Khotinsky's plan om de kabels in

houten kokers van veertig bij vijftien centimeter te leggen. Dat was een oplossing die toen als heel modern werd gezien. Met de huidige drukte onder de grond kunnen we daar nu beter niet meer aan beginnen. Voor de ondergrondse kabel moest de elektriciteitsleverancier belasting betalen aan de gemeente en De Jongh zorgde er wel voor dat die rechten zo hoog werden dat het bedrijf aan een vorm van permanente financiële bloedarmoede leed. De kans dat het bedrijf dan zou uitbreiden was gering. Maar 1885 kon de centrale aan de Boompjes feestelijk worden geopend. Onder andere de kantoren van Schöffer & Co en die van de Rotterdamse Bank werden verlicht. Totaal kon de centrale driehonderd lampen doen branden. Het enthousiasme van de afnemers was waarschijnlijk de belangrijkste reden dat de centrale het nog tien jaar heeft uitgehouden.

De conclusie lijkt voor de hand te liggen dat 'Brutale Gerrit' de vooruitgang een slechte dienst bewees door De Khotinsky's initiatieven in de kiem te smoren, maar De Jonghs staat van dienst toont in een oogopslag dat zijn uitspraak, 'laten wij onzen tijd afwachten', niets te maken had met behoudendheid. Integendeel, zijn naam is onlosmakelijk



10. De stoommachines van de gemeentelijke elektriciteitscentrale aan de Oostzeedijk (1894). (Uit: Siemens & Halske Aktiengesellschaft, 'Elektrische Central-Anlagen': deel 1 [Berlijn 1900]).

verbonden met de grote uitbreidingen van Rotterdams haven rond de eeuwwisseling. De Khotinsky's technische vindingen zullen zeker ook zijn bewondering hebben afgedwongen. De belangen van de gemeente eisten echter een heel andere houding. De behoefte aan elektrisch licht was niet zo groot dat een elektriciteitscentrale absoluut vereist was. Wie licht wilde, kon zich wenden tot de gemeentelijke gasfabriek. De vestiging van een particulier elektriciteitsbedrijf hield een financieel risico in voor de gemeente: het risico om met een waardeloze gasfabriek te blijven zitten.

349
350

Elektrische havenkranen

De Rotterdammers moesten het dus voorlopig zonder elektriciteit stellen. Door een studiereis van De Jongh in 1890 wijzigde de situatie zich radicaal. Voor 'zijn' nieuwe havens had De Jongh havenkranen nodig en met zijn collega van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen bezocht hij de Nordwestdeutsche Gewerbe und Industrie Ausstellung te Bremen om zich te oriënteren over het beste systeem. Ze vroegen zich af of de nieuwe Rotterdamse havens moesten worden voorzien van stoomkranen, dan wel van hydraulische hijswerktuigen.

De tentoonstelling in Bremen bracht ook elektrische kranen onder de aandacht. Het elektrische trammetje van de Thomson Houston International Electric Company dat over het tentoonstellingsterrein reed, trok veel belangstellenden. De hoofdingenieur van de Hamburger haven, Andreas

Mayer, wist zijn collega's te vertellen dat hetzelfde bedrijf verantwoordelijk was voor de volledig elektrisch uitgeruste handelsinrichting van de haven van Boston en dat Hamburg er sterk over dacht zijn havens ook met elektrische kranen uit te rusten. Deze uitspraak was koren op de molen van De Jongh want, of de Rotterdamse haven goed of slecht draaide werd toen, net als nu, afgemeten naar de prestaties van de concurrerende havens. Achterop raken bij de concurrent was het ergste wat kon gebeuren. Rotterdam moest en zou ook elektrische havenkranen hebben; liefst eerder dan Hamburg.

Het ging nu niet meer om elektriciteit als luxe artikel, maar om elektriciteit als levensvoorwaarde voor de havens 'waaraan wij zoveel tonnen gouds hebben besteed om ze in leven te roepen en die eerst tot waarde komen, als wij die even goed als de concurrerende havens volgens de eischen des tijds bedienen kunnen,' zei een woordvoerder van de havenbelangen in de raad.

Het stadsbestuur kon zich volledig verenigen met dit principe en gaf zijn fiat aan een studiereis langs de belangrijkste Europese elektriciteitscentrales om te zien hoe de gemeente het beste te werk kon gaan. Uiteindelijk viel de keus op een gelijkstroomcentrale, die gevestigd werd naast de Gemeente Gasfabriek aan de Oostzeedijk. Deze leverde haar elektriciteit via een dikke kabel aan twee grote accumulators. Op de ene werden de havenkranen aangesloten. De andere stond in het centrum van de stad. Als de havenactiviteit 's avonds afnam, hoefde de centrale niet werkloos te blijven maar kon, via de accumulator in het centrum, de binnenstad van het luxe elektrische licht voorzien.

Op 5 november 1894 stroomde de eerste gemeentelijke elektriciteit door de Maas. De installaties van de N.V. Blauwhoedenveem en drie elektrische havenkranen waren de eerste afnemers. De tijd van afwachten was definitief voorbij. De grootste risico's waren genomen en gedragen door pioniers als de Nederlandsche Electriciteitsmaatschappij en Achilles de Khotinsky. Het gemeentelijk elektriciteitsbedrijf kon voortbouwen op hun werk. Van een winstgevende particuliere elektriciteitsvoorziening is in Nederland amper sprake geweest, want toen de marges ruimer en de risico's kleiner werden, trokken de gemeenten (vanaf 1894) en de provincies (vanaf 1911) de elektriciteitsvoorziening aan zich. Zo werd rond de eeuwwisseling de basis gelegd voor de huidige gemeentelijke en provinciale elektriciteitsvoorziening.