

## EEN WATERWEGENPIJP, GEVONDEN TE HUISSEN

door Th. G. Gerritsen

Al weer geruime tijd terug kreeg ik een te Huissen (vermoedelijk op de Al-tena) gevonden pijpenkop in handen (afb. 1). Naar de afbeelding te zien moest het met Amsterdam en Rotterdam te maken hebben en met waterwegen, dat was wel duidelijk. Maar hoe zat het nou precies? Ter ere waarvan en door wie werd deze afbeelding op pijpenkoppen gezet?

Naar hier en daar wat geïnformeerd te hebben kwam al gauw de naam Thorbecke naar voren. Die zou iets met die waterwegen van doen hebben.

Op de pijpendag van september 2001 in het Goois Museum van Hilversum heb ik de pijp aan iemand laten zien die eenzelfde pijp al eens gevonden had tijdens de aanleg van een nog bredere wegverbinding tussen Amsterdam en Haarlem. Die pijp werd met de steelstempel (afb. 2) beschreven in een aflevering van Pijpelijntjes (1). Daarin werd gewag gemaakt van een krantenbericht in de Goudsche Courant van 23 april 1863. Het bericht luidde:

De heer P.J. van der Want, pijpenfabrikant alhier, heeft in zijne fabriek een nieuw soort van pijpen in moderner vorm doen vervaardigen, die genaamd zijn pijpen der waterwegen.. De kop van deze pijpjes is versierd met de wapens van Amsterdam en Rotterdam en daartussen een fregat met volle zeilen, alles onder het opschrift: Waterwegen. Deze pijpjes komen heden in den handel. (2)

Tot zover was het raadsel opgelost, maar wat had Johan Rudolf Thorbecke (1798-1972) nou met waterwegen? Daar ben ik tenslotte achtergekomen. Thorbecke was een Nederlands politicus. oorspronkelijk classicus wijdde hij zich daarna aan de studie van de rechtswetenschappen. In 1840 schreef hij zijn *Proeve van herziening der grondwet*. In 1844 deed hij met acht andere leden van de Tweede Kamer tevergeefs een voorstel tot grondwetsherziening. Pas in 1848, toen het in heel Europa giste, kwam een herziening tot stand.

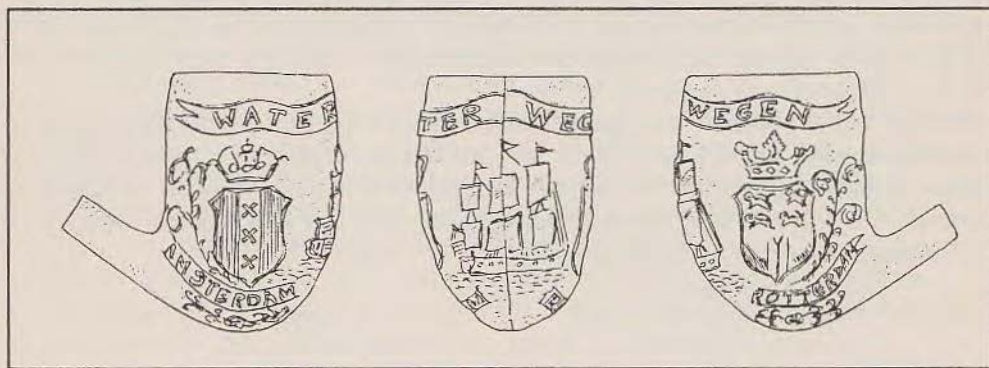
Thorbecke heeft aan het hoofd van drie ministeries gestaan. Tijdens het eerste van 1849-1853 kwam de belangrijke kieswet tot stand (1850). Ook de belangrijke onteigeningswet werd in dat jaar aangenomen. In zijn tweede ministerie van 1862-1866 kwam het Noordzeekanaal en de Nieuwe Waterweg tot stand. Dit is dus de periode waarin de pijpenfabrikant P.J. van der Want onze waterwegenpijp maakte.

Over de aanleg van beide kanalen is wel het een en ander te doen geweest. In het nieuwe zittingsjaar van 1859 dat op 19 september geopend werd, waren de spoorwegen en de aanleg ervan bijna de belangrijkste kwesties geworden. Vooral in Amsterdam voelde men zich achtergesteld

t.o.v. Rotterdam door de aanleg van de Zuiderspoorweg.

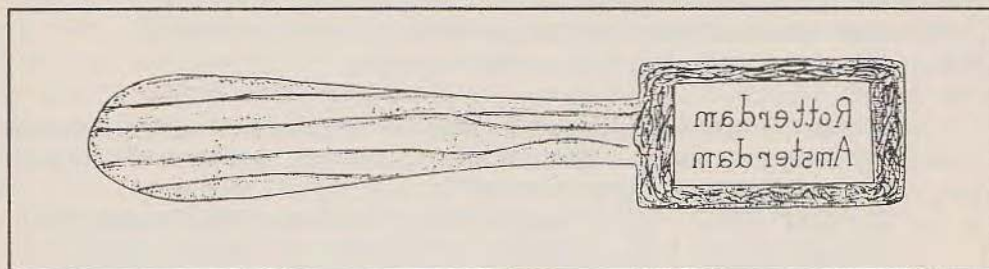
Om Amsterdam een beetje gerust te stellen werd voor de behandeling van de spoorwegvoorstellen een ontwerp ingediend om het IJ te verbinden met de Noordzee. Het ingediende ontwerp door Van Bosse beoogde de kosten van het te graven kanaal door de staat te laten dragen. Daar was Thorbecke zeer op tegen. Maar Koning Willem III, die Amsterdam wilde helpen, wenste dat dit voorstel eerder dan de spoorwegaanleg werd behandeld. Doordat echter de liberalen tegen waren, kon aan het ontwerp van Van Bosse geen uitvoering worden gegeven. Daardoor kon ook het plan om de Nieuwe Waterweg van Rotterdam naar zee op rijkskosten te laten uitvoeren niet doorgaan.

Het voorstel tot deze aanleg werd door Thorbecke weer wel gesteund!



Afb. 1

De waterwegenpijp uit Hulssen, van drie kanten bekeken



Afb. 2

Stempel met tekst Rotterdam - Amsterdam in spiegelbeeld  
(tekening Don Duco) (3)

In oktober 1860 diende de regering een wetsvoorstel in om de verbinding van het IJ met de Noordzee op kosten van de staat te laten uitvoeren.

In datzelfde wetsvoorstel werd ook voorgesteld om de aanleg van een waterweg naar Rotterdam te graven. Uit het voorlopig verslag dd. 21 november 1860 blijkt dat dit voorstel onder invloed van Thorbecke tegengehouden werd. Hij eiste voor deze doorgravingen toepassing van het concessiestelsel.

In december 1862 werd in beide Kamers het wetsvoorstel behandeld dat door de regering in juni 1862 was voorgelegd, en dat de aanleg van een verbinding tussen het IJ en de Noordzee beoogde, alsmede de verbinding van de Waterweg van Rotterdam naar zee. Maar ondanks krachtige tegenstand werd het voorstel aangenomen. Op 24 januari 1863 verscheen de desbetreffende wet in de Staatscourant.

Thorbecke maakte in de Tweede Kamer een onsterfelijke opmerking door het debat te beginnen met de woorden: *ik ben hier gekomen met de spade op den schouder. Voor het kanaal, waarvan de financiële consequenties worden geschat op f. 15 miljoen, waarborgt de staat een rente van 4 ½ %, terwijl de gemeente Amsterdam bereid is een subsidie van f. 5 ½ miljoen te verstrekken.*

Wat de kosten waren van de verbetering van de waterweg kon niet worden beraamd. Deze kosten kwamen geheel voor rekening van de Staat. Er heerste veel twijfel over het slagen van de plannen, of die wel uitvoerbaar waren. De Minister van Binnenlandse Zaken gaf toe dat het een waagstuk was, maar men 'moest' het wagen.

## Noten

- 1 Kompier, F.F., Waterwegen. In: Pijpelijntjes, jrg. 3, nr. 4 (1977)
- 2 Tempelman, H.A.J., Het geslacht van der Want. Aanhaling uit: Mededelingenblad Vrienden van de Nederlandse Ceramiek 46
- 3 Duco, D., Pijpelijntjes, jrg. 3, nr. 4 (1977), pag. 8:

*Afgebeeld stempel is gebruikt om rondom de steel van een pijp een opschrift aan te brengen. Gezien de tekst: Rotterdam Amsterdam is dit stempel gebruikt voor de Waterwegen-pijpen (...).*

*Het plaatje met de tekst is waarschijnlijk van hardgebakken klei gemaakt en is met behulp van rode zegellak op de houten handgreep bevestigd. Datering omstreeks 1863. Afkomstig uit de oude fabriek van Van der Want.*

## Overige literatuur

- Oud, Professor, Johan Rudolf Thorbecke. Zijn leven en zijn werken (z.p.z.j.)
- Standaard Encyclopedie - Panorama der wereld in kleur. Deel 12, pag. 456, Johan Rudolf Thorbecke. (Antwerpen/Utrecht 1971)