**SLUISEILAND ZEEBURG**

Vanaf 1957 bevond zich ter hoogte van de huidige witte informatieinstallatie in het Amsterdam-Rijnkanaal, ruim 100 meter van de Amsterdamsebrug, een keersluis: bij hoogwater moest een sluisdeur tussen twee heftorens in het water van het kanaal neerdalen om het water tegen te houden. Het informatiebord binnen die installatie gaat over Sluiseiland Zeeburg.

Bij calamiteiten zoals een zware storm, moest er een sluiswachter ter plekke aanwezig zijn; de Watersnood was niet lang geleden. De heftoren aan onze kant waarlangs de sluisdeur kon indalen stond op een speciaal daarvoor aangelegd sluiseiland. Op dat sluiseiland stond voor die sluiswachter een mooi woonhui, voor wanneer het zwaar stormde en je aanwezig moest zijn als sluiswachter. E stond dan ook een auto. Aan de overkant, dat is het gebied van de Diemerzeedijk tussen Diemerpark en Amsterdamsebrug, (die straatweg die daar loopt heet nu Zuider-IJstraat) stond ook zo’n toren. Ik zie nergens een restant daarvan. Het indalen wegens storm is nooit gebeurd, wel als test in de nacht neem ik aan. Die keersluis werd zo belangrijk geacht, dat men even overwogen heeft de vierduwbaksvaart (zie straks) om te leggen langs de oostpunt van het Zeeburgereiland; want daartoe moet een kanaal minstens 100 meter breed zijn, zoals buiten het sluiseiland al wel het geval was.

De heftoren op het Sluiseiland verdween in 2007; de andere, op de kanaaldijk aan de overkant, was al eerder verdwenen. De keersluis was overbodig geworden na aanleg van de nieuwe grote sluizen van IJmuiden. Die zouden een stormvloed wel keren. Dat huis werd daarna permanent bewoond neem ik aan.

Die vierduwbaksvaart bestond vanaf 1970. Het Amsterdam-Rijnkanaal moest er ook aan voldoen vond men. Overal waren aanvankelijk barrières die geslecht werden. Bij Amsterdam duurde het een tijdje voor men zover was. Pas in 2013 brak men het overbodige sluiseiland af. Het kanaal was nu ook ter hoogte van Amsterdam geschikt voor de vierduwbaksvaart.

Tót 1957 was er op die plek een reserve-schutsluis in het Amsterdam-Rijnkanaal geweest en ook al in het Merwedekanaal dat de half zo smalle voorganger ervan was. Men vertrouwde onvoldoende op de Oranjesluizen verderop, die dezelfde functie hebben; maar die werken toch altijd echt wel perfect. De twee sluisgangen van de keersluis in het kanaal waren te smal voor de grotere schepen die in het Amsterdam-Rijnkanaal konden varen. Zo’n reserve-schutsluis werd tenslotte als overbodig beschouwd en hoefde niet meer, weg ermee; hij was ook nooit als zodanig gebruikt. Wat een kapitaalverspilling allemaal! In stappen werd de schutsluis in drie jaar omgebouwd tot keersluis.

De kade aan de Westelijke Merwedekanaaldijk die je nog ziet hoorde bij de vroegere schutsluis; je kunt er mooi overheen lopen. Aan de waterkant is een stalen beschoeiing en zijn laddertjes te zien naar bevestigingen voor touwen.

Het informatiebord vertelt het allemaal. Maar het is beschadigd en er staan onzorgvuldigheden in de tekst. Ik moest het wel driemaal lezen voor ik het snapte en onthield; toen was de beschadiging nog niet zo erg. Ik heb het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangeboden te helpen met een nieuwe tekst voor een vandalismebestendig bord. Want dit is best boeiende materie. Bij een rondleiding voor de Vereniging Ons Amsterdam hield ik de mensen wel een half uur bezig. Inmiddels heb ik een dossiernummer en is een telefoongesprek gevoerd, met iemand van Rijkswaterstaat. Die vertelt, dat hij in Utrecht weleens vierbaksduwvaart in het kanaal heeft zien varen. Degenen die over dit gedeelte van het kanaal gaat wordt hierover benaderd en heeft inmiddels met mij contact opgenomen. Maar Rijkswaterstaat heeft voor dit informatiebord, dit monument geen geld beschikbaar.

Het stadsdeel is hierover geïnformeerd. Toen ik ze er rondleidde bleek mij, dat het voor hen volkomen onbekend gebied was.

Het stadsdeel doet wat het kan. Tot op heden is men niet verder gekomen dan glasherstel (alweer stuk) en bijschilderen. De inmiddels onvolledig te lezen tekst ligt er nog. Het is allemaal geen schoonheid.

Dossiernummer ministerie: it 1550226

Zaaknummer Rijkswaterstaat: 200630-000226