

# Zwanenzang op de zeesluis bij Zoutkamp

Niet zo lang geleden lag Zoutkamp nog aan de Waddenzee.

Door Llewellyn Bogaers

De zee had er een bres in het land geslagen, het Reitdiep reikt tot in de stad Groningen. Rond 1870 werd de zee hier een halt toegeroepen: er kwam een zeesluis.

De verlanding was zo sterk dat de bedijking in 1969 flink naar het Noorden kon opschuiven.

Bij Lauwersoog kwam de hoofdsluis. Sindsdien ligt Zoutkamp aan het Lauwersmeer en fungeert de sluis alleen nog maar als doorvoer van (plezier)vaartuigen. Over de sluis lag vanouds een brug. Hierover loopt nu een belangrijke verbindingsweg tussen Friesland en Groningen. Bij de bruggenbouw is echter geen rekening gehouden met de aanzwellende toeristenstroom. De brug rust op een betonlaag zonder dat er voorzieningen zijn aangebracht om de schokken van passerende auto's op te vangen. De bakstenen draagberen zijn dan ook uit hun voegen getrild. Ook hun natuurstenen bekleding was in slechte conditie: de stenen vielen uit elkaar omdat de verbindingssijzers, de doken, waren gaan roesten.

De bakstenen sluiswanden behoeften broodnodig herstel: ouderdom, weer en aanvaringen hadden hun sporen nagelaten. Provinciale Staten van Groningen besloot tot een grootscheepse restauratie. Hierbij wilden zij het oude aanzicht van de sluis bewaren. De sluiswanden moesten worden hersteld en de fundamenten verstevigd. Jurriëns Groningen functioneert bij dit werk als onderaannemer. Zij is alleen verantwoordelijk voor de restauratie van de natuurstenen bekleding en de daarmee samenhangende werkzaamheden. Maar een klein deel van de oude natuurstenen

blokken was te handhaven of te repareren. Steenhouwerij Maarssen levert de nieuwe blokken die van randslag en prikvlak zijn voorzien. Het gaat om 40 kuub hardsteen. Harm Jan Bos is verantwoordelijk voor deze klus. Arie Kil die al eerder de sluis te Termunterzijl restaureerde, brengt geregeld zijn deskundigheid in. Het werk is niet zonder risico. Het water is hier vijf meter diep en wie erin valt heeft geen houvast aan de gladde basementen. Bovendien kan er een behoorlijke stroming zijn. De medewerkers dragen dan ook een zwemvest. De werkzaamheden worden verricht vanaf pontons en steigers. Deze gevaarten staan ten dele op de bakstenen sluisvloer. Duikers hebben elke voet op spanning gezet. Hierbij is een clusterbom gevonden uit de Tweede Wereldoorlog die onschadelijk is gemaakt door het Explosieven-Opruimings-Commando. Bouwkundig onderzoek bracht aan het licht dat de bekleding tot 1.20 meter onder het waterpeil vernieuwd moest worden. Alle blokken daarboven moesten worden verwijderd. De aanblik van de baksteenmassa was ronduit verontrustend. De buitenste schil was door de aanhoudende trillingen verpulverd. Het opnieuw op metselen van het binnenwerk was om financiële redenen uitgesloten. Harm Jan heeft toen besloten met trekstangen de cohesie tussen baksteen en natuursteen te herstellen. De verzwakte

baksteen is weggebikt.

Het vacuüm tussen baksteenmassa en natuurstenenschil is overbrugd door er kruislings op vijf verschillende hoogten roestvrijstalen draadankers van twee meter lengte schuin doorheen te boren. De stangen zijn aan beide zijden verankerd in de natuurstenen blokken. Per fundering zijn tien ankers aangebracht. Zo is een netwerk van stangen ontstaan dat de draagberen bij elkaar houdt. De holle ruimte in de fundering is volgegogen met gietmortel. De doken zijn nu allemaal van roestvrijstaal. Zij eindigen in een zwaluwstaart. Het boorgat is opgevuld met watervaste lijm. Hiermee zijn de fundamenten een langer leven beschoren. Over trillingsdempers wordt nog overlegd. Stoplichten reguleren inmiddels het verkeer, auto's kunnen niet meer over de brug scheuren. En zo wordt eraan gewerkt om weer een markant monument te behouden.

Deze column is mijn laatste bijdrage aan Kort Bestek. Het was een vreugde om drie jaar lang op de werkvloer met gedreven vakmensen te praten en hun verhaal van binnenuit te horen. *Bedankt mannen!*



V.l.n.r. Arie Kil, Llewellyn Bogaers en Harm Jan Bos