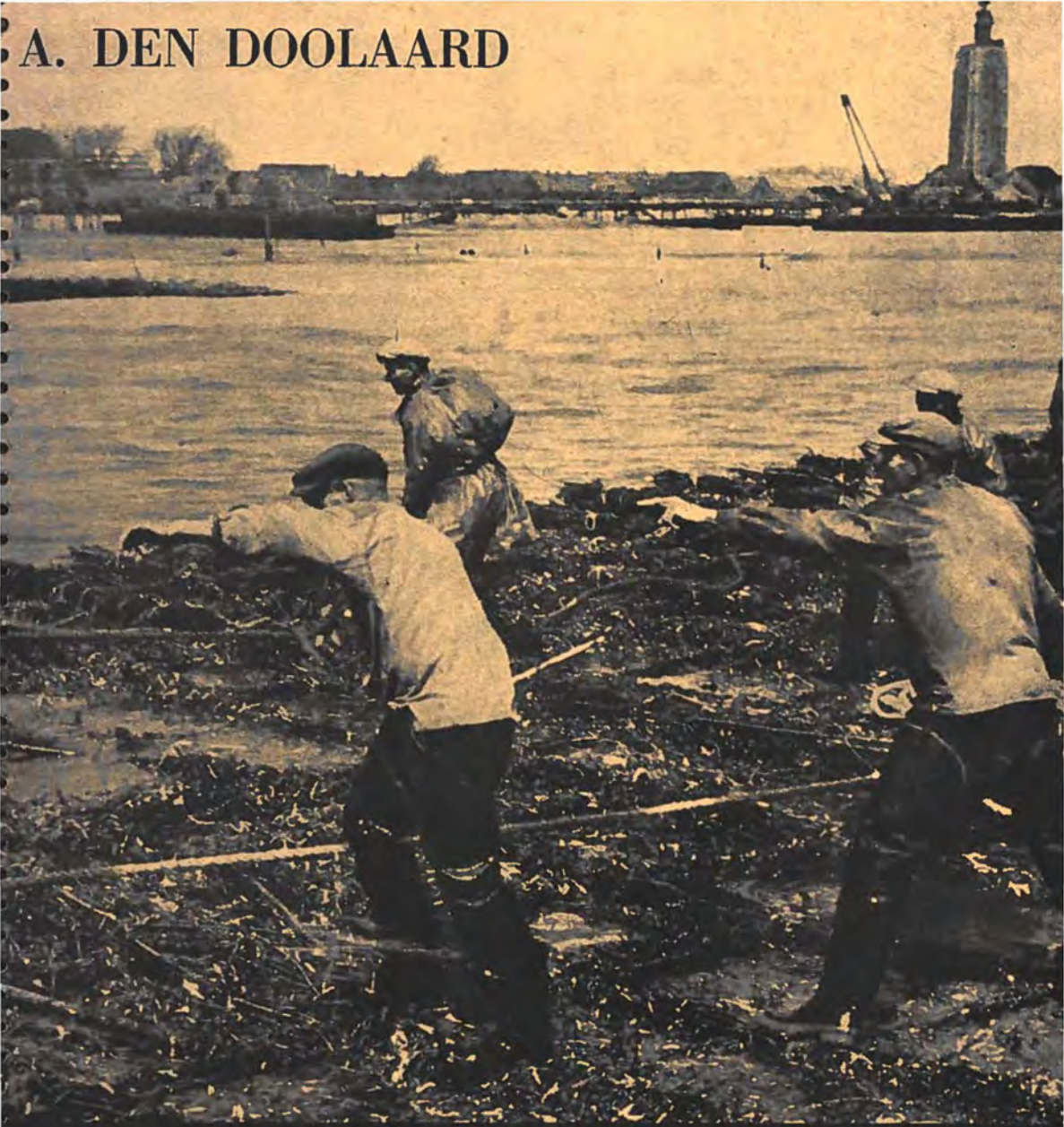


A. DEN DOOLAARD



# WALCHEREN KOMT BOVEN WATER

DE BEZIGE BIJ - AMSTERDAM - 1946

DE BEZIGE BIJ



AMSTERDAM 1946

Foto's: Voor zoover niet anders vermeld Anefo-den Doolaard.

Teekeningen en diagrammen: Welwillend ter beschikking gesteld door den Dienst Droogmaking Walcheren.

Foto omslag: De zinkbaas (geheel rechts) geeft zijn bevelen. Het zinkstuk drijft hier onder den vloedstroom het gat van Westkapelle in, waar het tot zinken moet worden gebracht.

Foto titelpagina: In de buitenwijken van Middelburg.

J. F. AGEMA



1944 - WALCHEREN - 1946

LE  
U  
C  
H  
O  
R  
E  
N  
M  
O  
E  
T  
D  
R  
O  
O  
G

Ook gij hebt gedurende vele moeilijke, maar succesvolle maanden gewerkt aan de dichting van de Walchersche zeedijken.

Daarom biedt het comité „WALCHEREN MOET DROOG” namens de Walchersche bevolking U dit boekje aan.

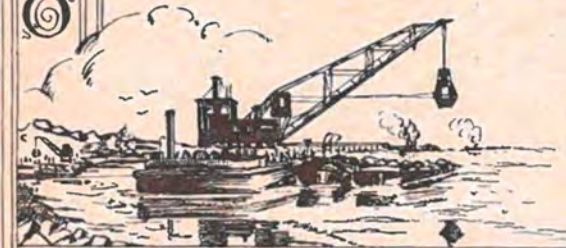
De Commissaris der  
Koningin in de Provincie  
Zeeland:

De Burgemeester der  
Gemeente Middelburg:

Het comité  
„Walcheren moet droog”

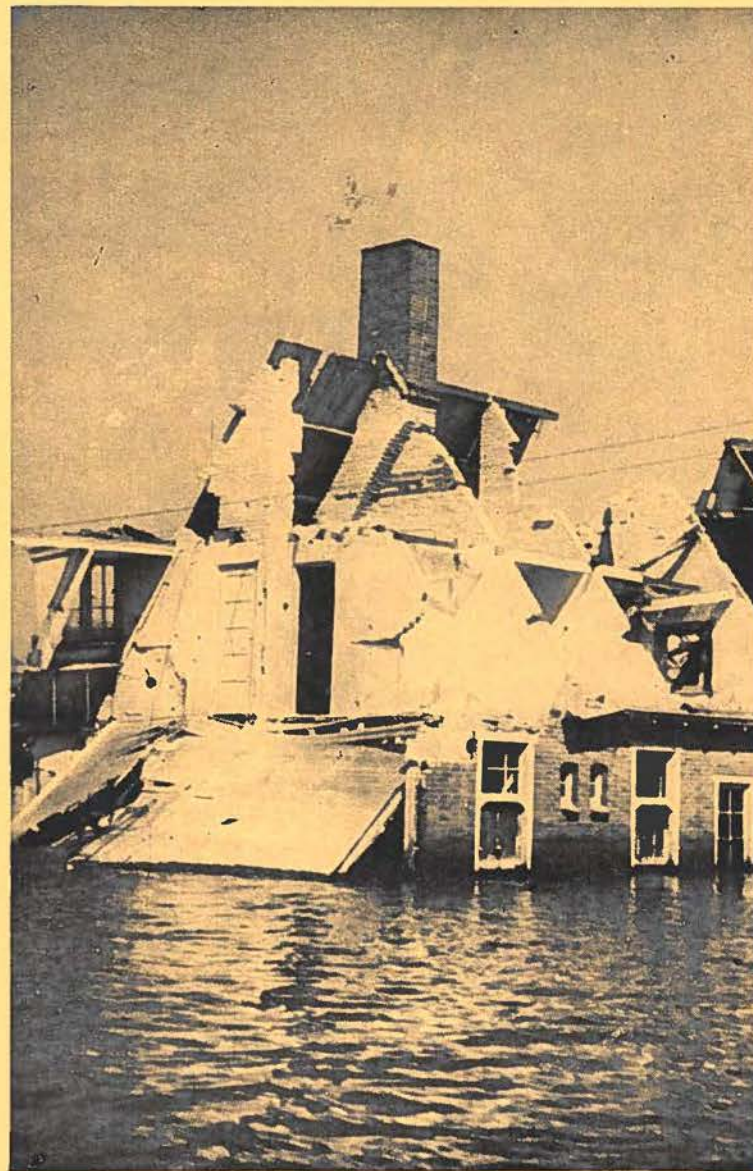
Voorzitter.

Secretaris-  
Penningmeester.



A.J. Barto.

A. DEN DOOLAARD



**W A L C H E R E N**  
**K O M T B O V E N W A T E R**



## WALCHEREN VERDRINKT VOOR EUROPA'S BEVRIJDING

3 October 1944, 4 uur 's middags. Ik loop in het Londensche kantoorgebouw van Radio Oranje langs de tikker, en leun er automatisch overheen, om even naar de laatste berichten te kijken. De rol papier schiet met een schok naar boven, en ik zie opeens zes kleine zwarte woorden staan:

### WALCHEREN SEA DYKES BREACHED AT WESTKAPELLE

voor de machine weer onverschillig verder jakkert met de marktberichten, die even onderbroken werden om de wereld mee te delen, dat Walcheren verdrinken ging terwijl het koper vast was en de Consols prijzig bleven.

Een paar uur eerder had ik voor de microfoon van Radio Oranje de onheilspellende waarschuwing van het Geallieerd Opperbevel moeten herhalen, „bestemd voor bewoners van de eilanden, gelegen in de monding van de rivier de Schelde”. En toen ik de zinsede voorlas: „Uw leven en de levens van Uw familie worden niet alleen bedreigd door luchtbombardementen, maar ook door de gevaren van overstrooming.”, — toen wist ik, dat het om Walcheren ging, maar mocht het niet zeggen. Maar ik wist niet, dat, bijna onmiddellijk na het: Behouden Vaart en Goede Wacht! de westershemel bij Westkapelle reeds doorkoerst werd door honderden bommenwerpers.

3 October. Het groote offensief voor de noodzakelijke snelle bevrijding van Antwerpen treedt in de fase der verpletterende kracht. Zonder de bevrijding van Antwerpen, met zijn losgelegenheid voor 100.000 ton per dag, is geen groot voorjaarsoffensief mogelijk. Walcheren is het bastion, dat de toegang tot Antwerpen verdedigt en daarom moet Walcheren verdrinken voor Europa's bevrijding. Daarom worden de Westkappelsche zeewering en het dorp daarachter gekraakt. Honderden sterven onder 't puin. Maar nog loopt het water te langzaam naar binnen. 7 October: de stukken van de Nollidijk bij Vlissingen vliegen door de lucht; op het „Eiland” en bij „Fort de Ruyter” gapen de bressen; ten oosten van Vlissingen, bij het oude Fort Rammekens, zakt de zeewering over honderden meters breedte in het water weg. Boeren in de polder worden door het snel stroomende water verrast, terwijl zij rustig hun koeien zitten te melken. Maar nog staat er te veel land, met vervaarlijke Duitse bunkers erop, boven water. Op 11 October regenen de bommen neer ten noordwesten van Veere. Vier dagen later is het zeewater de windroos rond verder gesiepeld en verder gegolfd tot aan de rand van Middelburg.

Vrouwen, tot aan het middel in het water, dragen haar kinderen in dekens door de vloed, van hun doorklotste dorp naar de naaste dijk, en weer terug naar het dorp, wanneer vliegtuigen hun vlam-mend vuur omlaag doen bliksemen op droog gebleven plekken. De kern van Middelburg en de buitens binnen de duinrand worden de tragische toevluchtsoorden, waar duizenden vluchtelingen zich angstig terneerdrücken op de kermisbedden der ellende. Vanuit Middelburg vlotteren mannen door de vloed naar de dorpen om haastig een paar konijnen uit hun hokken te gaan graaien voor een stad, waar het eten opraakt, terwijl aan de duinrand varkens en kippen bij risjes worden gebraden voor een macaber feest, waarop alleen door spelende kinderen wordt gelachen. Boerde-rijen vliegen in brand; Walcheren wordt tegelijk doorweekt en verzengd; het vee doolt loeiend door de duinen of verzuipt in de klotsende golven: de schutsluizen bij Vlissingen krijgen voltreffers, zoodat de vloed naar binnen golft door het Walchersch Kanaal. Dan pas, na drie weken teistering, en nadat de domme Deutsche pogingen tot het leggen van nooddijken ook door de kranige onwil der bevolking zijn mislukt, wordt Walcheren rijp geacht voor een spoedige bestorming.

Op 26 October landen de geallieerden op Zuid-Beveland. Drie dagen later is Goes bevrijd. Weer regent op Walcheren der vlieg-tuigen vuur op en rond de Deutsche bunkers omlaag, en reeds naderen de Canadeezen de Sloedam, waar zij dagen worstelen zullen in bloedige brei. Op de mistige morgen van den 1sten No- vember varen de Britsche landingsbooten vanuit Breskens de Schelde over, en na twee dagen van heftig granaatvuur enteren de commando's de rookende havenstad. Maar niet alleen de Wes- terschelde is bespikkeld met aanvalsbotten; een ware armada koerst tegelijkertijd op Westkapelle aan. Slecht weer heeft een voorbereidend luchtbombardement belemmerd, en de machtige Deutsche bunkers op dijk en duin verpletteren vier vijfde der Britsche landingsvaartuigen vlak onder de kust.

„Vaartuig na vaartuig“, seinde Reuter's speciale correspondent, „vloog in vlammen, en verdween in een wolk van rook, of barstte met een knal aan stukken, of zwierde hulpeloos rond, met kapot- geschoten machines, verpletterde stuurinrichting, doorboorde tanks en doode bemanning. Op sommige schepen stond nog maar één jong Marine-Officier op de brug, inplaats van de vijf die er hooren te zijn, en hij probeerde dapper het schip op koers te hou- den, om allen aan land te brengen die nog leefden.

Ik zag een landingsvaartuig na zes voltreffers nog doorkoersen naar de kust; toen vloog het te bersten op een mijn. Uit een ander



Walcheren in den zomer 1945: doode boomen in wijde watervlakten, waarover alleen Duck en Terrapin zich konden voortbewegen.

vaartuig, dat drie groote gaten in de brug had, stormden de com- mando-troepen aan wal en dwars door den hagel van kogels, gra- naten en mortiervuur heen, namen zes de bres in de dijk, die de R.A.F. reeds vroeger geslagen had. De kanonneerlandingsbooten voeren op tot vlak onder de Deutsche batterijen, en de halve be- manning, die het overleefd had, pompte granaat na granaat in de Deutsche kazematten. Het vreemdste en prachtigste van al waren een paar booten bemand met de Speciale Mariniersbrigade. Met breede grijns voeren ze door het granaatvuur, zingend zoo hard ze konden. Pas toen vier groote Deutsche batterijen tot zwijgen waren gebracht konden de overblijvende reservelandingsvaartuigen hun mannen aan land zetten onder matiger vuur, ter versterking van het bruggehoofd, dat als door een wonder was bevochten.

De Duitschers vuurden en vochten door, tot ze inzagen, dat hun toestand hopeloos was. Toen verdwenen ze in hun bunkers en kwamen weer te voorschijn met koffertjes in de hand, in hun beste uniformen en met hun breedsten glimlach.

## WALCHEREN VERDRINKT VOOR EUROPA'S BEVRIJDING

En voor de kust van Westkapelle dreven vele dooden tusschen dozijnen wrakken."

2 November: de Britten rukken langs Domburg heen, dat davert van de granaten, die de „Warspite" uitbraakt. Zoutelande is spoedig bevrijd, maar in het oosten van het eiland worden de Canadeezen op de Sloedam teruggedrongen. In Vlissingen vliegen de kogels van portiek naar portiek. 3 November: een handjevol Britsche commando's smijt honderden Duitschers uit het gehavende Domburg; de kust van Westkapelle tot Vlissingen is in Britsche handen en Canadeesche Hooglanders dringen langs de Sloedam Walcheren binnen tot aan Nieuwland, sjoppend door de modder van sloot tot sloot. 4 November: de vinnige Deutsche tegenstand in Vlissingen is eindelijk gebroken, en meteen zwermen de commando's uit naar Middelburg. Maandagmiddag 6 November zien vluchtelingen op de daken de eerste Britsche booten de buitenwijken invaren. 300 Britten houden 2000 Duitschers een angstige avond en nacht in bedwang, en de bedotte generaal Daser gaat met zware hoofdpijn als gevangene naar bed. Dit is het begin van het einde: op 9 November eindigde alle strijd op Walcheren. De dag daarop werden de laatste paar honderd Duitschers per roeiboot verlost uit hun watergevangnissen te St. Laurens en Gapinge.

De strijd tegen de Duitschers was na negen dagen voorbij; maar nu moest de strijd worden opgenomen tegen een vervaarlijker vijand: de zee.

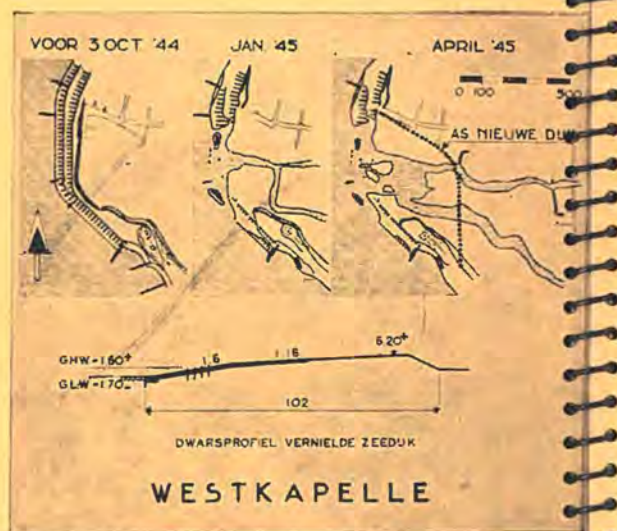
Het zou een vol jaar duren, eer de mensch zijn verbitterd gevecht tegen het water gewonnen had.

Walcheren was bevrijd; maar voor vijf-zesde van Walcheren stond onder water. De overstroming viel uiteen in twee gedeelten. Westelijk van het kanaal Vlissingen-Middelburg-Veere waren 13.500 ha. overstroomd; verdere uitbreiding van deze geweldige watermassa werd tegengehouden door de hoge kanaaldijk. Maar door het breede gat naast het oude Fort Rammekens was het water van zuid naar noord gestroomd, opnieuw tot aan Middelburg. In westelijke richting reikte het weer tot de dijk van het kanaal Vlissingen-Middelburg; oostwaarts kon het niet verder dan de binnendijk van de Nieuwlandsche Polder. Met dat al hadden de golven hier een extra 2000 ha. prachtige bouwgrond verdronken.

Het noord-oostelijke, noordelijke, westelijke en zuidwestelijke deel van het eiland stonden, op de duinrand en eenige hooggelegen dorpskernen na, onder water, omdat de bommen drie groote gaten in de dijken gereten hadden; 1. bij het Nollebosch, even benoordwesten Vlissingen, een gat van 250 meter; 2. bij Westkapelle, precies op de punt van de dijk, die hier een bocht maakt van noordwest naar noordoost, een gat van 400 m.; 3. ten noordwesten van Veere een drietal gaten van tezamen 700 m. Deze drie gaten stonden met elkaar in verbinding; een punt om goed te onthouden, daar het een groote invloed heeft uitgeoefend op het verloop van de dijksdichting.

Aan de zuidrand van Vlissingen zelf, op het z.g. „Eiland" en bij „Fort de Ruyter" waren nog een paar kleinere gaten, waardoor alleen bij vloed het water naar binnen liep. Maar deze waren geen doodwond voor Walcheren; ze zijn dan ook spoedig gedicht. Anders stond het met de vierde groote breuk: het 800 m. breede gat bij Fort Rammekens, dat niet in verbinding stond met de drie andere breuken. Dit gat zag er kwaad uit en was slecht te benaderen, ook door de vele mijnevelden op en vlak achter de dijk.

Kort na de bevrijding schreef een geallieerd officier een vrij somber rapport over de toestand. Het eenige wat eigenlijk vage hoop gaf was de voedseltoestand: de Duitschers hadden vrij groote voorraden moeten achterlaten. Maar Walcheren zat zonder electriciteit en zonder gas. De sluizen bij Vlissingen en Veere waren kapot. Middelburg was voor auto's het eind van de wereld. De waterleiding vanaf Zuid-Beveland lag aan diggelen bij de Sloedam. De buisleiding vanuit de noordelijke duinen (Oranjezon) was opgeblazen. De gemalen van Middelburg en Ritthem konden niet werken, omdat de motoren en ketelhuizen onder water stonden. In en om de dijksbreuken lag het vol mijnen. Materieel en materiaal voor



de dichting der in de dijken gescheurde gaten waren bijna niet aanwezig. Voor elk gat was zeker een zandzuiger en een perszuiger noodig, om zand in de openingen te spuiten via lange pijpleidingen. Dan de noodige bakken om het zand van de zandzuiger naar de bakkenzuiger te vervoeren, plus sleepboten om ze te sleepen. Verder graafmachines om het lichaam van de dijk snel op te hoogen. Wat materiaal betreft moest men kunnen rekenen op een paar miljoen bossen rijshout, noodig om zinkstukken te maken. Deze zinkstukken (zie hoofdstuk Westkapelle) moesten de bodem van de gaten bedekken om te beletten dat de stroom nog diepere geulen ging uitslijpen, dan hij dag en nacht al deed. Boven op die zinkstukken moest steen gestort worden, anders zou de strooming ze wegsleuren. De voorloopige raming was: 200.000 ton steen.

Maar op Walcheren zelf waren amper 4000 ton steen en zwaar materieel was nergens te vinden, op één zandzuiger na, die in de buurt van Bergen op Zoom door de Duitsers aan de Scheldewateren was prijsgegeven. Het leek onbegonnen werk om nu aan de gang te gaan. Wie Walcheren niet kende en niet wist, hoe het er vroeger had uitgezien; wie deze waterwoestijn aanschouwde en niet wist, dat heel Westelijk Nederland eens een soortgelijke waterwoestijn was geweest; wie de verdronken dorpen zag en de schrikwekkende hygienische toestanden in de door water omspoelde huizen, waar de bewoners door M.G. en V.H.K. met zacht geweld uit weggehaald moesten worden; wie de doffe knallen hoorde, wanneer weer een mijn en een stuk vee samen de lucht ingingen; wie van het denkbeeld uitging, vanzelfsprekend voor een niet-Nederlander, dat vóór alles de oorlog gewonnen moest worden en dat Walcheren per slot van rekening toch maar een klein stukje grond was; — dien is de gedachte niet kwalijk te nemen, dat het beter zou zijn Walcheren aan de golven prijs te geven, voorgoed. Want er was voor de eigenlijke dijksdichting zoo goed als niets aanwezig. Eigenlijk heelemaal niets; want de paar duizend ton steen, die op het eiland ter beschikking stonden, tezamen met een goede 10.000 bossen rijshout, waren niet eens toereikend voor één honderdste van de grondslag, noodig ten behoeve van een werk, dat bij gebrek aan groot materieel toch niet uitgevoerd kon worden. Wat wonder, dat zelfs bij vrienden van ons zwaargetroffen land de gedachte opkwam: Geef Walcheren maar aan de golven prijs? Er was immers niets om de 2 k.m. dijkbreuk te dichten?

Neen, er was niets; behalve hersens en vuisten. Niets, behalve een oeroude Nederlandsche traditie, die wil, dat het verdronken



De eerste der drie lagen rijshout wordt op het onderrooster van het zinkstuk gelegd.

land nimmer aan de golven wordt prijsgegeven zoolang er één duimbreed kans bestaat, dat het aan de wateren ontworsteld kan worden. Dit is een traditie, die de Nederlanders in het bloed is gaan zitten. Bij de mannen van het vak doemde nimmer de dreigende gedachte op: „Kan Walcheren nog wel ooit droog worden?“ Hun geest was van den beginne af aan vervuld van die ééne gedachte: „Hoe en wanneer?“

In de loop van November werd de Hoofdingenieur van den Rijkswaterstaat, P. Ph. Jansen, werkzaam bij de z.g. „Directie Benedenrivieren“, door de geallieerden en de Sectie Publieke Werken van het Militair Gezag naar Walcheren afgevaardigd om de toestand in oogenschouw te nemen. Op 25 November 1944 vatte hij zijn bevindingen samen in een kort en droog stukje, dat de tekenende titel draagt: „Nota inzake de urgentie van het herstellen der waterkeering van het eiland Walcheren“. Hiermee was de kwestie: droogmaken of niet droogmaken, in beginsel beslist. Natuurlijk moest Walcheren droog!

Maar hoe en wanneer? De nota zei duidelijk: „De toestand is

hoogst ernstig. De droogmaking van het eiland zal met den dag moeilijker worden. Het behoud van Walcheren hangt af van snel handelen". Doch ook in Nederlandsche kring ontbrak het niet aan pessimisten, die hoofdschuddend de woedende watermassa's bekeken. Bovendien is er een machtige Nederlandsche traditie, die zegt: „Langzaam aan, dan breekt het lijntje niet". Een der aanhangers van deze theorie, zeer nuttig voor normale tijden en gemakkelijke routinegevalletjes, verkondigde op een vergadering de meening, dat er minstens een vol jaar van plannen maken noodzakelijk zou zijn, vóór het eerste zinkstuk omlaag kon gaan. De voorbereiding voor de Afsluitdijk der Zuiderzee had toch zeker 6 jaar gevegd? Maar, waarde heer, elke dag worden de geulen in en achter de gaten dieper en breeder! Als we de zaak een vol jaar laten liggen, dan loop je de kans, dat er heelemaal geen dijken meer zijn! En u denkt, mijnheer, dat het toch niets gedaan is? Laten we het eens aan dien aannemer vragen, die boven de rivieren hierheen verdoold is geraakt. De aannemer, zes voet lang en breed als de emmer van een baggermolen, keek verbaasd naar den beleefden twijfelaar en zei barsch: „Natuurlijk komme die gate dicht!" Wat zou een aannemer trouwens anders zeggen....?

Zij wonnen den slag. De toen reeds officieel ingestelde Dienst Droogmaking Walcheren liet zich door niets en niemand dwingen te gaan werken voor de bevordering der binnenvisscherij op Walcheren. Zijn taak was: droogmaken. Zijn wachtwoord bleef: urgentie.

Een van de dringendste taken van de Dienst was het vinden van huisvesting voor ingenieurs, opzichters en arbeiders. Want zonder een dak boven je eigen hoofd kan je op een overstroomd eiland 's winters niet veel uitrichten. De winter beloofde bovendien streng te worden en hield die belofte getrouw.

## DE HUISVESTING

Toen de opzichter, die speciaal belast zou worden met de huisvesting, in Middelburg aankwam, vond hij daar op de Loskade een Duitsch kantoor zonder ramen en deuren. De directie bleef dan ook voorloopig heen en weer karren naar Goes, waar zij een kantoor betrokken had in een winkelatalage. De Rijksgebouwendienst hielp het kantoor aan de Loskade opkalefateren en begin Januari kon de Dienst Droogmaking Walcheren zijn veste aan de Loskade betrekken. Een maand later kwam het belendende huis erbij.

De auto's en vrachtauto's moesten eveneens onderdak. Aangezien er voorloopig toch geen groenten op Walcheren konden groeien, werd een deel van de Groentenveiling, waar het dak was afgeblazen, opnieuw onder de pannen gebracht.

Voor het werk kon worden aangepakt moest er allereerst onderdak komen voor een aantal arbeiders. De opzichter toog naar Vlissingen. Vlissingen lag half onder water en half in puin. Dan maar zoeken onder de minst vernielde gebouwen, zo dicht mogelijk bij het werk. Nu had op de Boulevard Evertsen te Vlissingen in normale tijden een dansinrichting gebloeid, die de, voor vrijende paartjes althans, veelbelovende naam „Intime" droeg, maar bij de Vlissingers bekend stond als „Willementje". De Duitschers hadden de tent ingericht als opslagplaats voor voedsel. Dit bracht met zich mee, dat allereerst een hoeveelheid rottende aardappelen naar buiten moesten worden geschept. Daarna werden de vele schotten rond de indertijd zo intieme boxes meedoogenloos afgebroken. Timmerlieden waren niet te krijgen; daarom genoten een paar slopers het voorrecht hun vakambitie binnenstebuiten te mogen keeren. Na het verdeelen van de kale keet in dag- en nachtverblijf en het naar binnensleepen van een stel kribben en kasten uit voormalige Duitse bunkers, konden de eerste Brabantsche rijswerkers begin Januari hun intocht doen in deze vreemdsoortige keet; en weldra verrees de eerste wiepenstelling vlak bij het gat van De Nolle. Een andere opzichter, die gedurende de maand December elke dag vanaf Middelburg heen en weer tippelde naar het Nollegat, om daar zijn peilingen te verrichten, wist op de Boulevard een door de granaten gammel geblazen woning op te knappen.

De opzichter-huisvesting moest echter nog veel meer woonruimte verschaffen; er waren nog drie gaten. Hij ging over het eiland snuffelen naar geschikte Duitse barakken. De plaats waar zij stonden, was echter doorlopend minder geschikt, n.l. in het water. Twee-en-een-halve nuttige uitneembare barak vlak ten zuiden van Middelburg werden op vloten weggevoerd en een daarvan vertrok naar Veere. Ook bij Biggekerke werd een Moffenbarak uit de overstroming opgevischt. Des opzichters begeerig oog viel vervolgens op 5 barakken, halverwege Westkapelle en Vlissingen binnensduins. Toen de eerste daarvan in April vervoerd moest worden, voelde de Provinciale Stoombootdienst, die toen reeds met roeiboten de watervlakten van Walcheren bevoer, er weinig voor om zich voorbij zijn eindpunt Koudekerke te wagen. De Duitse anti-tankgracht, die daarvandaan in de richting van de kust liep, doorsneed n.l. een geducht mijnenveld. Toen togen de opzichter



en zijn helpers er zelf met een bak naar toe. Op de terugweg raakten zij prompt in een mijnenveld; maar alles liep zonder ongelukken af, en de barak „prijkt“ thans bij Veere. Drie andere Duitse barakken werden toen maar over het duinpad naar de zuidkant van het gat bij Westkapelle gezeuld. Het grootste deel van de arbeiders aan de dijksbreuk bij Westkapelle woonde in Zoutelande en Domburg, wat minder kopzorgen met zich meebracht. De Westkappelse dijkwerkers zelf kropen in bunkers, waar hun vrouwen een gezelligheid en zindelijkheid wisten te scheppen, zooals alleen vrouwen dat kunnen; en de eene familie na de andere slaagde erin, een halfgekraakt huisje weer bewoonbaar te maken.

Op Rammekens was de zaak lastiger. De eenige beschikbare woonruimte was in de chambree's van het oude en vochtige fort. Daar voelden de arbeiders niet veel voor; terecht. De ontmijning rond Rammekens vorderde echter zoo langzaam, dat er toch pas begin juni op groter schaal aangepakt kon worden; en intusschen waren de redders in de woningnood, de „Nissenhutten“ aangekomen, beschikbaar gesteld door de geallieerden.

De heele oorlog door heeft een groot deel van het Britsche leger en de Britsche luchtmacht in Nissenhutten gewoond. Stel u voor een halve cylinder van gegolfd plaatijzer met een raam en een deur voor en achter en ziedaar de Nissenhut. Ze tochten als de hel, zijn 's winters alleen bij zacht weer warm te stoken en hebben de gezelligheid van alles wat van plaatijzer gemaakt is. Vier jaar lang zijn ze goed genoeg geweest voor onze bevrijders; nu moesten ze ook zeker goed genoeg geacht worden voor de arbeiders van het burgerlijke leger, dat met schop en kipkar in de Slag om Walcheren geworpen werd. Bij Vlissingen, Veere, Rammekens en Westkapelle verrezen een paar dozijn van deze verblijven, die door de arbeiders onmiddellijk „Zeepkisten“ gedoopt werden.

Oud-minister van Waters'aat Tromp had een officier van Militair Gezag naar Zwitserland afgevaardigd, om daar besprekingen te voeren voor de aankoop van houten barakken voor Walcheren. Accoord; maar ze konden pas in September 1945 klaar zijn. De „Schweizer Spende“ („Don Suisse“), een stichting, gefinancierd door de Zwitsersche Regeering tezamen met particulieren, ter hulpverlening aan de geteisterde landen, sprong in de bres. Zij deed Nederland, of liever Walcheren, legerbarakken cadeau voor 2000 man: 28 slaapbarakken, 12 eetbarakken, 4 dienstbarakken, 4 keuken barakken en 4 waschbarakken. Eind juli kwam de eerste trein van 50 wagons te Vlissingen aan. De arbeiders, die ik bezig zag de eerste barakken op te bouwen bij Westkapelle waren er opgetogen over. Wat een spul! Alles dubbelwandig en op pootjes hoog

van de grond; ruim, licht en solide. En een paar Zwitserse vaklui, die met de trein mee waren gekomen, stonden op hun beurt verbaasd te kijken, toen ze zagen wat er van Walcheren was overgebleven....

Aan huisvesting heb je echter pas wat, wanneer er ook licht is. Hier sprong de P.Z.E.M. (Provinciaalsche Zeeuw-sche Electriciteits-Maatschappij) in de bres, letterlijk en figuurlijk. Want de electriciteitsvoorziening op Walcheren geschiedt door een gesloten ring, die van de Centrale van Vlissingen uit rond het heele eiland loopt. Alleen Veere ligt op een aftakking. Tusschen Vlissingen en Middelburg waren de kabels kapot; het licht in Veere was uitgevallen door kortsluiting en overstrooming; bij Westkapelle was de ring verbroken door het bombardement. Nog veel meer schade moest eerst nog worden opgezocht.

Na de bevrijding werd eerst Middelburg van licht voorzien. Daarna togen een opzichter en monteurs van de P.Z.E.M. er op uit in een platte bak. De eerste tocht van Middelburg naar Seroos-



Onder- en bovenrooster van het zinkstuk worden met elkaar versnoerd.

kerke duurde een volle dag: al varende moest de weg eerst gezocht worden. De heele maand November door bleven de pioniers varen en meten. Ze vonden 7 aanzienlijke breuken in de hoogspanningskabels, veroorzaakt door bomtreffers en door Britsche Buffalo's, die op anti-tankmijnen waren geloopt en met kabel en al de lucht in waren gesprongen. Rond de vernielde plekken werd een bekisting gebouwd, met een dam van klei erom heen. Elke keer beteekende dat urenlang geploeter in het ijskoude water. Het water binnen de bekisting werd er uitgepompt met een handpompje, en dan kon de reparatie pas beginnen. Dikwijls waren de mannen een week van huis; een keer werden ze door storm drie dagen afgesneden op een eenzame boerderij. Zekeringsmoesten verhuisd worden van ondergelopen naar droge transformatorhuisjes. Naar huizen, die half in het water stonden, zoodat enkel de bovenverdiepingen bewoonbaar bleef, werden gummikabels geschoten, zoodat ook de menschen, die bij vloed enkel per kano hun huis uitkonden, met licht geholpen waren.

En al dit werk kwam tot stand met primitieve hulpmiddelen: bij Veere schoten de mannen van de P.Z.E.M. b.v. 600 m. nieuwe hoogspanningskabel vanuit twee aan elkander gekoppelde roeibooten. De heele winter door was het een voortdurend gevecht met koude, storm en sterke stroomingen. Maar tegen de lente had bijna heel Walcheren weer licht, en begin Augustus werd de bij Westkapelle verbroken ring gesloten.

En wanneer ik hier over de begintijd van de droogmaking schrijf, dan mogen, naast de mannen van de Marine, die voortdurend hulp bleef bieden, ook zeker de mannen van de Werf „De Schelde“ te Vlissingen niet vergeten worden. Een kwart jaar lang, in kou en regen, hebben een 250 man van deze werf gezwoegd om de sluisdeuren te herstellen, die bij Vlissingen en Veere het zeewater uit het Walchersch Kanaal moesten houden. Met elke vloed immers liep het jaagpad langs het kanaal, de eenige verbinding tusschen Vlissingen en Middelburg, bijna totaal onder. Ondanks hun stukke schoenen en dunne kleeren bleven zij doorploeteren, tot eindelijk, eind April, de verbinding Vlissingen-Veere watervrij was. Deze zelfde mannen hebben steeds klaar gestaan als arbeidsreserve, wanneer bij de dijksdichting de nood aan de man kwam. En hoe hoog die nood dikwijls steeg, — dat zal wel blijken uit de volgende hoofdstukken.

## DE DIJKENBOUWERS IN DE VERDEDIGING

Laten wij nu naar het eigenlijke werk terugkeeren. Begin December was het al zeker, dat er gedurende de winter van de droogmaking niets komen kon, tenzij de dijksdichting opgezet werd als een militaire operatie. Britsche officieren hadden den hoofdingenieur echter de pertinente vraag gesteld: Is Walcheren verloren, indien de dijken deze winter niet dichtkomen? Hij had ontkennend moeten antwoorden. Een tweede winter kon men er echter niet overheen laten gaan. Had hij „ja“ gezegd, dan had dit tevens beteekend, dat hij zich verplichte de dijken in een onmogelijk snel tempo te dichtten, mits het geallieerde materiaal er slechts kwam. Maar ook met een overvloed aan materiaal en materieel kon het werk niet klaarkomen zonder vaklieden. En de onontbeerlijke rijswerkers b.v. zaten in bezet gebied.

De dijksdichting als militaire operatie was dus van de baan. De burgers zouden het werk moeten ondernemen, zij het dan met geallieerde hulp. En die geallieerde hulp bleef afhankelijk van de stand van de oorlogvoering. Tijdens het Duitsche Kerstoffensief in de Ardennen viel zij tot nul. De Waterstaatsmenschen werden verteerd door deze eene gedachte: droogmaken! De generaals kenden slechts één ding: de oorlog winnen! Het was van beide kanten moeilijk elkaars standpunt ten volle te begrijpen.

Het eenige wat de Dienst der Droogmaking voorloopig doen kon, was in het defensief te gaan en tegelijk voorbereidingen te treffen voor het offensief. Wat er nog aan dijken bestond moest met man en macht beschermd worden. Houd vast wat je hebt. Zorg, dat de bressen in de dijken nog niet wijder worden. Peil de gaten op. Zonder peilingen en situatietekeningen kunnen er geen plannen gemaakt worden. Er is rijshout noodig, veel rijshout. Het beste groeit in de Biesbosch en de Hoeksche Waard. Daar zitten de Duitschers, maar dat mag niet hinderen; dan maar zoeken in Brabant. Steen moet er komen. Ga naar België en stel je in verbinding met de steengroeven. Er vallen geweldige gaten in de Westkappelsche zeekering. Die eerst repareren, anders dreigt er nog een dijkbreuk.

Voor Kerstmis zijn er bij Westkapelle al 200 man aan het werk. De Westkappelaars hebben altijd aan „hun“ dijk gewerkt, van vader op zoon. Ze kennen hun vak. Maar Westkapelle is voor driekwart puinhoop. De meeste Westkappelaars moeten elke dag uit Domburg komen en 's avonds weer terugloopen.

Af en toe is er een enkel lichtpunt, dat moed geeft om door te ploeteren. De zandzuiger, die op de bodem van de Oosterschelde

ligt, wordt half December gelicht. Vlak voor Kerstmis komt het eerste rijshout uit Brabant aan. Maar met de aanvoer van steen gaat het stroef: het werk in België is nog niet op dreef; kan ook nog niet op dreef zijn, en de R.A.F. heeft steen nodig voor de reparatie van vliegvelden. De oorlog gaat voor.

Begin Januari komt de eerste graafmachine, denderend op haar rupsbanden, uit Roosendaal rijden. Maar tegelijk arriveert het bericht, dat de Duitsers in Brabant een kolonne vrachtwagens met rijshout hebben beschoten. Eind Januari een zware Westerstorm: het zeewater buldert tegen de gekraakte dijken. Bij Westkapelle wordt de bres in de dijk 50 m. breder op een dag. Langs de overblijvende zeevering slaan duizenden vierkante meters steenglooiing weg. En er is nog steeds niets aan de ontmijning gedaan. De oorlog gaat voor.

Bij Veere staken nog een paar stukken dijk tusschen de bressen boven hoog water uit. De storm heeft ze weggeslagen. Bij Westkapelle moet materiaal weggesleept worden uit Duitse stellingen. Maar de arbeiders kunnen er niet komen: Mijnen, overal mijnen. En buiten in zee drijven ook honderden mijnen. Over zee kan er naar Westkapelle niets worden aangevoerd; over land ook niets, want er is geen land. Tusschen Middelburg en Westkapelle golft de zee. Ze vloeit statig en breed naar binnen bij vloed; bij eb trekt ze zich snel terug en schuurt dan diepe geulen uit achter elk gat. Het water trekt in en uit, twee maal per etmaal; het woelt zijn geulen, het knabbelt aan de koppen der gekraakte dijken. Hoe dieper de geulen, des te meer water er met elke vloed naar binnen kan komen, en des te heftiger schuurt het weer, wanneer het wegebt. Tijdens de eerste drie weken na de doorbraak zijn de geulen bij Veere reeds 700 m. landinwaarts gedrongen!

Sinds half Januari ligt er een zuiger te Antwerpen klaar. Maar voor Walcheren is er geen sleepboot te krijgen. De oorlog gaat voor. De haven van Antwerpen is het zenuwknoppunt voor het nieuwe offensief. En de ontmijning op Walcheren vordert nog steeds niet.

Begin Maart werken er 450 man aan de dijken. Het werkplan is klaar. De hoofdingenieur blijft koppig vasthouden aan de datum, die hij van het begin af aan in zijn hoofd heeft gehad. Op 1 November 1945, voor de nieuwe winterstormen, moeten alle vier de gaten dicht zijn. Maar er moeten zuigers en sleepboten en bakken komen, anders kunnen we de zaak wel opgeven!

Eind Maart zijn er in totaal 175.000 bossen rijshout aangevoerd, maar nog steeds geen zuigers. En het water blijft woelen in de geulen. Dag en nacht schuurt het door; maar de mensch kan alleen



Het zinkstuk wordt „in den raai“ getrokken.

bij dag werken, met zijn vuisten en met schoppen en met kleine kipkarretjes. Waar blijven de groote werktuigen, de zuigers uit België en Engeland? In Duitsland zijn de geallieerden in het offensief; maar de zee blijft op Walcheren aanvallen, zonder ophouden.

Begin April stormt het weer. Een lading perspijpen uit België gaat bijna op de Westerschelde naar de kelder. De zuiger, die uit Engeland zou komen, moet eerst nog gerepareerd worden. Maar half April komt er wat schot in de zaak: bij het gevaarlijke gat van Rammekens beginnen geallieerde geniesoldaten mijnen te lichten; er komen 9 bakken uit Engeland; en dank zij de Shaef Mission to the Netherlands krijgt Walcheren Britsche sleepboten. Er worden in de gaten zooveel zinkstukken gezonken, als er maar gezonken kunnen worden. Eind April komen er bij het Veersche haventje een baggermolen en een zuiger uit Antwerpen aan. Het heeft tijd gekost, maar ze zijn er!

De Belgische Regeering helpt krachtig; de Belgische Waterstaat eveneens. Onze burens schieten voorloopig de huur voor van het

grote materieel, dat zij ter beschikking stellen: 3 zuigers, een baggermolen, kilometers perspijpen en kilometers smalspoor met de bijbehorende locomotieven en karren. De Belgische steen gaat per spoor naar Terneuzen, en vandaar op schuiten naar Walcheren. Maar al het Brabantsche rijshout moet nog steeds langs de weg. En om in Westkapelle met zijn woeste golfslag behoorlijk te kunnen lossen, moeten er b.v. grote landingsbooten komen, van het type, die tanks vervoeren, de z.g. LCT's (Landing Craft Tank). De Directie van de Droogmaking dringt er bij de Nederlandsche Regeering op aan, daar alle moeite voor te doen. Maar de oorlog is nog altijd niet afgelopen. En toch heeft de hoofd-ingenieur zijn plannen al maanden lang ingesteld op een spoedige bevrijding van Noord-Nederland; want daar zit het groote materieel, en daar zitten de vaklui. Begin Mei zijn er al bijna 1000 arbeiders; maar straks zullen er nog veel meer komen. Walcheren moet droog, dit jaar nog! Voor nieuwe arbeiders is nieuw onderdak noodig. En er gaat een verzoek naar de Shaef Missie om Nissenhutten voor 500 extra arbeiders.

Begin Mei is eindelijk de tijd aangebroken, waarop de Dienst Droogmaking van het defensief in het offensief kan gaan. Op beperkte schaal dan; want er zijn nog slechts drie perszuigers en 5 sleepbooten. Willen de gaten nog voor de winterstormen dichtkomen, dan mag er geen dag meer verzuimd worden. De vier groote bressen zijn steeds wijder geworden. Speciaal gedurende elk springtij, de periode van hooge vloedstanden, die om de veertien dagen terugkomt, woelt het water verder de bodem uit. Dan is de zee een week lang sterker dan de mensch met zijn werktuigen; dan moet de winst verdedigd worden, verkregen gedurende de perioden van „doodtij“, die tusschen de dagen van springtij in liggen. Welk een krachtsverschil de zee vertoont bij springtij en doodtij, wordt duidelijk weergegeven in onderstaande tabel, die de „Getijdedebieten“ aangeeft: de hoeveelheid water, welke resp. bij spring- en doodtij, bij vloed en bij eb, door de vier groote bressen in- en uitstroomden. Begin Mei was het resultaat der waarnemingen als volgt:

Dijksbreuk	Wijdte van de bres	Getijdedebieten			
		Springtij		Doodtij	
		getallen in millioen M <sup>3</sup>			
		Vloed	Eb	Vloed	Eb
De Nolle	350 m.	22	10	4.5	2
Veere	975 m.	13	26	7	10
Westkapelle	600 m.	3	2	0.3	0.2
Rammekens	750 m.	24	24	10	10

8 Mei 1945. Nederland is bevrijd! Maar het eerstvolgende rapport van den leider der droogmaking bevat geen enkele jubelklank. Walcheren heeft geen tijd voor feestvieren. Zooals Clemenceau tijdens de vorige oorlog uitriep: „Je fais la guerre, la guerre et rien que la guerre“, („Ik voer oorlog, oorlog, en enkel maar oorlog“) — zoo denken de mannen van de Dienst Droogmaking Walcheren: „Wapenstilstand of geen wapenstilstand, onze taak is en blijft droogmaken, droogmaken, en niets anders dan droogmaken.“ En de weerslag van Neerland's bevrijding komt in het rapport van 18 Mei slechts op deze wijze tot uitdrukking:

„Het is van het allergrootste belang, dat, nu geheel Nederland van Duitschers is gezuiverd, getracht wordt om in de kortst mogelijke tijd een groot aantal sleepbooten, bakken en eenige baggerwerktuigen en drijvende kranen naar Walcheren te brengen“.

Droogmakers hebben een droge stijl. Krullen en tierelantijnen passen niet bij hun denkwijze, en evenmin bij hun werk. Recht en strak moeten nieuwe dijken worden. Terwijl in heel Nederland de eerepoorten zich kwistig verheffen, blijft het water tegen Walcheren's geschonden zeewering beuken. Dwars door het feestgewoel rijdt een auto van Waterstaat in het bevrijde westen rond, om te zoeken naar de nog altijd ontbrekende zuiger voor Rammekens. En waar blijven de Nissenhutten voor de nieuwe arbeiders, die nu spoedig vanuit Werkendam en Sliedrecht, van Noord en Nieuwe Merwede vandaan, naar het Zuiden zullen komen afzakken? En hoe staat het met de groote landingsbooten, die noodig zijn om materiaal naar Westkapelle te brengen? Van 's ochtends vroeg tot diep in de nacht rinkelt de telefoon in twee kantoren aan de Loskade. Geregelde werktijden zijn er niet. De lampen boven de teekentafels branden tot laat in den avond. De dag is te kort om alle brieven, rapporten, inspectietochten en besprekingen af te doen. Drie maal per dag zakt iedereen naar de keuken af in het souterrain, waar Tine en Mine, twee Westkappelsche meisjes, al weer een maaltijd voor elkaar getooverd hebben. Ingenieurs, opzichters en kantoorpersoneel zitten hier door elkaar aan twee lange tafels; maar ook onder het eten worden de besprekingen voortgezet. Iedereen aan de Loskade eet, droomt, slaapt en ademt droogmaking. Noord-Nederland vrij! Nu pas kan er goed begonnen worden! Als het groote materieel nu maar gauw komt, maken we een kansje voor de winter klaar te komen!

Ja, inderdaad, ze maken nu een kansje; maar waarom? Omdat op die andere plekken, waar even hard gewerkt werd, bij de dijksbreuken zelf, in de bittere winterkou het eerste rijsbeslag gevlochten was, dat de dijkskoppen moest beschermen tegen het verder

wegscheuren. Omdat de opzichters toen gewerkt hebben „van de nacht tot de nacht“, in wrakke roeibootten over het duistere, koude water drijvend om hun peilingen te verrichten, ondanks de wetenschap, dat hun peilstok met elke prik op een landmijn terecht zou kunnen komen. Omdat er niet gewacht is op graafmachines, zuigers en kranen, maar omdat er dadelijk aangepakt is met schoppen en spaden en paardekarren. Omdat in het diepst van de oorlogswinter een paar mannen koppig „neen“ gezegd hebben tegen de 60 miljoen kubieke meter zeewater, die het land binnen Walcheren's dijkresteren en duinen tot hun zwalpend domein hadden gemaakt.

Ze zijn begonnen, in volle oorlog, en met leege handen. En juist omdat ze zonder omslag aan de slag gingen, slaagden ze er in hulp te krijgen. En enkel omdat de plannen, onder het werk door, in elkaar zijn gezet; omdat er aan drie van de vier gaten nu al een begin ligt van het nieuwe dijkslichaam — daarom alleen kan het langverbeide zware materieel voor de winterstormen de dijken voltooien. Indien er gedurende de laatste oorlogswinter ook maar een maand gewacht of gewaagd was, dan had de Noordzee een goede kans gemaakt, Walcheren voorgoed te kunnen annexeren.

Maar nu was het te laat voor de zee; want juist toen de elementen op het toppunt stonden van hun toemeloze kracht, had een troepje mannen toch het schijnbaar hopeloze werk aangepakt onder het drieste devies:

**WAAR EEN WIL IS, IS EEN DIJK!**

### **DE DIJKENBOUWERS IN DEN AANVAL**

Ongeveer half Mei bracht de toenmalige minister van Waterstaat, Ir. Tromp, een bezoek aan Walcheren. Bij gebrek aan aannemers had Waterstaat oorspronkelijk de uitvoering der werken in eigen beheer genomen. Dit was echter slechts een voorloopige oplossing; Waterstaat beschikt niet over al het noodige materieel, en het is in ons land traditie, dat de uitvoering van groote werken wordt aanbesteed onder particuliere aannemers of groepen van aannemers. Zoo was de uitvoering van de Afsluiting der Zuiderzee toevertrouwd aan de Maatschappij tot Uitvoering van Zuiderzeewerken een combinatie van groote aannemersfirma's. Opnieuw werd besloten om thans de verdere uitvoering op te dragen aan deze Maatschappij, die van nu af aan kortweg M.U.Z. genoemd zal worden, de drie letters, die op al haar materieel geschilderd staan.



De tweede doorbraak van den Nollendijk op 27 September 1945. Let op de „overstort“ van het bij vloed binnenstroomende zeewater. Dit verschil in waterhoogte binnen en buiten (bij eb natuurlijk omgekeerd) veroorzaakt groote snelheden van het in- en uitstroomende water, waardoor de bodem der geul sterk wordt aangevreten.

In normale tijden pleegt Waterstaat dergelijke werken aan te besteden, nadat er als resultaat van lange voorbereidingen, een nauwkeurig beslek is opgemaakt, dat vergezeld van de voorwaarden, waaraan het werk moet voldoen, en een eigen raming van de kosten, voor alle gegadigden te koop is, terwijl het ook voorkomt, dat een werk onder enkele aannemers z.g. ondershands wordt aanbesteed. Deze gang van zaken kon nu echter onmogelijk gevolgd worden. Bij de steeds wisselende prijzen waren de kosten niet vooruit te berekenen; het risico was zoo groot, dat geen enkel aannemer het op zich zou durven nemen. Indien hij voor een bepaalde som zou hebben ingeschreven, dan zou hij immers wanhopig vast komen te zitten, wanneer, ten gevolge van politieke omstandigheden b.v., de bevoorrading met kolen of benzine vast zou lopen.

Waar aanbesteden niet ging, werd besloten de werken verder uit te voeren „in regie“. Wa'erstaat zou als Directie optreden; de M.U.Z. als uitvoerders. Aannemers zijn echter een klasse mensen,

die gaarne iets plegen te verdienen (en zij zijn de eenigen niet), en daarom kwam er een eigenaardige overeenkomst tot stand. De Waterstaat garandeerde aan de M.U.Z. betaling van al haar kosten, waarbij vanzelf sprak, dat de Waterstaat het recht kreeg van inzage in de boeken. Na de algeheele voltooiing der werken zou de M.U.Z. als gegarandeerde winst een zeker percentage krijgen van alle kosten, door haarzelf en Waterstaat gemaakt vanaf de dag, waarop de opdracht werd ontvangen. De Directie waakte echter tegen onnoodig rekken van het werk door het vaststellen van premie's resp. boetes, uit te betalen of in te houden indien de dijken door of na zekere data werden voltooid. Tevens moest de M.U.Z. garanderen, eventueel „foute“ firma's onder haar aandeelhouders van deelneming uit te sluiten. De Minister van Waterstaat eischte terecht, dat onvaderlandslievende firma's geen profijt mochten trekken uit het verdronken Walcheren.

De droogmaking van Walcheren was een groot nationaal werk. Het werd op een winstbasis gegund aan de eenige combinatie, die over voldoende zwaar materieel beschikte om het uit te voeren. Een andere oplossing was en is er niet. Het nationaal werk kwam daardoor onvermijdelijkerwijze in de sfeer van het particulier winstbejag, wat in een overgangstijd van de eene maatschappijvorm naar de andere, zooals wij heden beleven, aanleiding gegeven heeft tot veel en dikwijls zeer onrechtvaardige kritiek. In de sfeer van de nog steeds bestaande tegenstellingen tusschen werkgever en werknemer ontwikkelden de geruchten zich een enkele keer tot enormiteiten als „werkgevers-sabotage“, toen er door de storm een pasgedichte dijk opnieuw doorbrak. Nu dient men dergelijke feiten te zien als gevolgen van het geschokt vertrouwen op allerlei gebied, gepaard gaande met de naoorlogsche crisis, die wij allen doormaken. Maar toch mag in dit verband wel eens opgemerkt worden, dat de zeer matig betaalde, maar niettemin onkreukbare ambtenaren, die belast zijn met het toezicht, volkomen capabel zijn om elke sabotage te verhoeden.

Wie over sabotage op Walcheren gebazeld heeft, kent echter de sfeer van het werk zeer slecht. Van tegenslagen als bovenbedoelde rampzalige doorbraak waren de ingenieurs even kapot als de menschen van de M.U.Z.

Doch dit ter zijde; laten we niet op de geschiedenis vooruitloopen.

Voor de M.U.Z. volop aan het werk kon gaan, moesten er echter nog eenige vuiltjes worden verwijderd; speciaal het Hollandsch Diep lag nog vol zeemijnen, zoodat het groote materieel nog niet zuidwaarts varen kon. Eind Juni pas werd de Dordtsche Kil voor de binnenscheepvaart vrijgegeven. Een aantal bakken hadden de

gevaarlijke reis intusschen toch al heelhuids achter hun roer ziten. Begin Juni konden de werkerreinen bij Veere, Fort Rammekens en de Nolle eindelijk landmijnen-vrij verklaard worden. Bij Westkapelle werden tegelijkertijd drie arbeiders ernstig gewond door het ontploffen van een anti-tankmijn.

Het was evenmin gemakkelijk, tegen de verwachting in, om voldoende grondwerkers te krijgen. Walcheren bood begin Juni 52 cent per uur; de geallieerden in Brabant gaven tegelijkertijd drie kwartjes per uur. Natuurlijk vertikten de Brabanders het om voor een kwartje minder per uur natte voeten te gaan halen ver van huis.

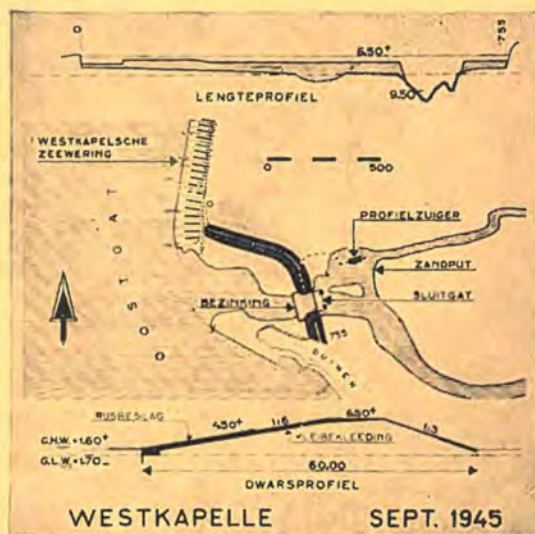
De arbeidsvrede op Walcheren bleek bovendien op den duur aan groote spanningen onderhevig. Je moest wel een maniak van de droogmaking zijn om sommige woningtoestanden zonder mopperen te „nemen“. Maar overal op Walcheren was nu eenmaal woningnood. Met de loonen bleef het voor de geldsaneering ook moeilijk. Het was, zooals een kraanarbeider het duidelijk en krachtig zei: „Nu heb ik deze week zooveel overuren gemaakt, dat ik met 75 gulden naar huis ga. Maar Zondag moet ik weer in m'n flanelletje vol gaten zitten, terwijl m'n vrouw m'n eenige overhemd wast.“ Zoolang er voor geld niets te koop viel, boden ook hoge loonen weinig aantrekkelijks, hoewel tevens geëischt werd, dat er een maximum aan loon zou worden uitbetaald. De algemeene onrust en matheid, die bijna iedereen in Nederland op zijn beurt beving, was ook op Walcheren duidelijk te merken. Het besef, dat hier gezwoegd moest worden aan een groot nationaal werk, waarmee tevens eer in te leggen viel tegenover het buitenland, drong tot sommigen vaagjes en tot de meesten heelemaal niet door. (Hierbij dient vermeld te worden, dat de voorlichting der arbeiders, over het werk, door gebrek aan tijd en aan geschikte krachten, lange maanden geheel onvoldoende was). Naast het toch vrij behoorlijke loon (waarvoor niets gekocht kon worden), eischten sommige groepen arbeiders als extra betaling of liever belooning, hemden, overalls, schoenen, regenkleeren en tabak.

Nu moet men het werk hebben meegemaakt om over deze eischen met een koel hoofd te kunnen praten. Hoeveel arbeiders hebben in de afgelopen winter hun laatste kleeren niet moeten ruilen voor eten om niet dood te hongeren? Daar zijn ze nu op Walcheren, en ze staan in de felle zon te transpireeren, terwijl ze een paar uur later in een bui doornat worden. Schoon goed, als ze in de barak komen — ho maar. Dat er dan om kleeren gevraagd wordt is begrijpelijk. De manier waarop was echter niet altijd verkwikkelijk. Anderzijds hebben vele arbeiders hard gewerkt zonder ooit chantage te plegen.

Er was nog een moeilijkheid, die met veel zielepijn slechts gedeeltelijk opgelost kon worden, n.l. het Zondagswerk.

Zooals blijkt uit de getijdetabel, afgedrukt op blz. 18 vielen gedurende de herfst van 1945 de laagste waterstanden gedurende het „doode tij” juist samen met Zaterdag en Zondagen. Nu is het een oeroud gebruik, dat de rijs- en dijkwerkers om de veertien dagen bij groepen „met de beurt” gaan. Er werd een heele organisatie voor elkaar gebokst, die elke Vrijdagmiddag een aantal vrachtauto's naar Werkendam, Sliedrecht, Rotterdam en nog veel verder noordelijk liet rijden om de verlofgangers naar huis te brengen, vanwaar ze 's Maandagsmorgens weer werden opgehaald. Maar zij, die op het werk bleven, hielden de Zondag doorgaans eveneens als rustdag. Het grootste deel der dijkwerkers doet dit, omdat zij Zondag wenschen te heiligen. Maar Walcheren is zeer duidelijk een noodgeval, in vele opzichten te vergelijken met het schaap, waar de Verlosser over spreekt in Mattheus 11 : 11 en 12. Walcheren ligt in het water en moet er uit gehaald worden. Elke vergelijking gaat echter mank en een schaap, dat in het water valt, maakt nu eenmaal meer indruk op een toeschouwer dan een eiland, dat al maanden in het water ligt. Vooral, als het niet je eigen eiland is. . . . En zoo werd het al laat in Augustus eer er bij de Nolle een volle Zondag werd doorgewerkt.

Hoe het gat bij de Nolle dichtkwam, zal in een apart hoofdstuk worden verteld. Laten we eerst naar Westkapelle gaan om daar een overzicht te krijgen van wat er zoo al bij een dijksdichting te pas komt.



Het zinkstuk wordt „in den raai” getrokken.

## WESTKAPELLE

Wanneer je eenmaal over de Sloedam heen bent, dan houdt de gewone wereld op. Nog een polder, die van Nieuwland, en dan, bij een bocht van de weg, kijk je over het water heen, waar in de verte heel dun de hefkranen van de werf „De Schelde” boven uitsteken. Vlakbij staan doode boomgaarden mistroostig in de groene kabbeling, die tot de horizon reikt. Een woud van palen steekt uit de watervloed: de bespottelijke Rommel-asperges, die een luchtlanding moesten beletten en een landing uit zee natuurlijk niet konden verhinderen. Aan een donkere ring op die palen kan je precies zien, hoe hoog het vloedwater komt. En bij eb komt hun ondergedeelte bloot, dat een slijmerige baard heeft van donkergroen zeewier.

Vlakbij Middelburg zie je links de eerste verdronken huizen. De rijen pannen zijn van het dak geslierd, en het water staat drabbig in de kamers. Maar de ware naargeestigheid van een sinds maan-

den verdronken dorp krijg je pas te zien, wanneer je vanuit Middelburg met de „Duck“ of de „Terrapin“ naar Domburg gaat.

De markt in Middelburg: eens een van de mooiste plekken van Nederland; nu een brokkelig plein, met het beroemde Stadhuis stijfjes in steigerwerk, want achter de gevel is alles uitgebrand. Alleen het midden van het plein is propvol: rijen en rijen Ducks. Deze Ducks zijn voor den reiziger het eerste blijk, hoezeer onze Britsche bondgenooten zich om Walcheren bekommeren. Ze worden door Britten gereden en onderhouden; en tot 's avonds laat zijn ze in de Duckgarage in de weer, want de overstroomde wegen op Walcheren zijn thans getrouwe copieën van de optelsommen van kuilen en bulten, waar ik eens in de Balkan over voort placht te denderen.

Vlak achter de stadskern van Middelburg duik je het water in. De doortocht door de buitenbuurt St. Laurens is een macaber waterballet. Elke keer, dat ik er doorheen kom, kijk ik even gespannen naar dat eene huis, waar de vensterglazen uit zijn en de deur half aan staat als was er net iemand de straat op gelopen om een boodschap aan de overkant te doen. De breedborstige Duck schuift een kanjer van een boeggolf voor zich uit. De gore schuimrand van het groezelwater rent op de huisdeur aan, die met een slag openvliegt; en dan rent het water door de gang heen, als een ongenooide gast, die binnenstormt zonder te bellen en zonder voeten te vegen. Het springt tegen de raamkozijnen op met de lenigheid van een geveltoerist, rammelt hard aan de luiken, en plenst de kamer binnen, waar van het heele meubilair een eenzame lampekap over is, die sinds 12 volle maanden scheef hangt te bengelen boven het water, dat rijzend en dalend met eb en vloed, zijn diverse standen met bruine slijmvingers heeft aange-teekend op het slodderige behang. Ziedaar huize „Ons Genoegen“ in de herfst van 1945: een huis uit duizenden.

De oude dorpskernen liggen grootendeels boven water. Een kleine gemeente, waarvan dominee, burgemeester en dokter het middelpunt zijn, leeft hier rond het hechte bastion van de zware kerk. Het leven gaat hier rustig zijn gang, want de Walchenaar, verknocht aan zijn bodem, is reeds lang aan het water gewend. „Een verdronken Walcheren voor een bevrijd Europa“. Dat zeggen de aanplakbiljetten; en ieder op Walcheren begrijpt nu wel, dat, als de Britten het eiland bunker voor bunker hadden moeten veroveren, er van hun huizen niets niemendal zou zijn overgebleven. Het is een vroom volk, berustend, hecht van karakter en star van opvattingen. Ze bidden en verlangen, dat de dijksbreuken maar gauw dicht komen; en zij die meewerken, de Westkappelaars spe-

ciaal, kunnen de geheimen van de moderne waterbouwkunde met haar ingewikkelde kansberekeningen slecht begrijpen. Bij de minste vertraging beginnen ze gauw te mopperen. Maar als er hard aangepakt moet worden, dan halen ze met genoeg een natte zweetrug; want het gaat om hun „diek“.

Achter het geschonden Domburg rijdt de Duck, eindelijk op het droge, met 50 k.m.-vaart de duinweg langs. Stapels granaten langs de weg vertellen van het slagveld Walcheren. In de Deutsche bunkers zitten nu gezinnen Westkappelaars, die naast de logge grijze gevaarten dadelijk hun konijnen- en kippenhokken hebben getimmerd. Bij de ijzeren vuurtoren rijdt de Duck de beroemdste zee-wering van Nederland op die reeds in vreedstijd jaarlijksch honderdduizenden aan onderhoud kostte. Langs de opgeblazen resten van vijf bunkergevaarten, waar de ijzerstaarten der betonwapening warrig uit komen krullen, hobbelt de Duck een barakkendorp binnen, dat naast het verpletterde plaatsje Westkapelle is opgebouwd, om de honderden dijkwerkers uit heel Nederland te herbergen.

Op de dijkglooiing, vlakbij de breuk, liggen de vier wieken van de molen in een machteloos kruis op het gebarsten bazalt. Waar is de bemanning van de uitgebrande tank in de dorpsstraat, die de naam „Cherry“ draagt? De kinderen spelen in de geblakerde geschutstoren; maar vijftig pas daarvandaan ligt een torenhooge berg van alle resten, die na de brand van Westkapelle bijeenge-gaard konden worden. Er zijn zeven metalen wiegen bij. Daar, waar de weg ophoudt, staan een half dozijn Nissenhutten, een magazijn, een cantine en een paar Directiekeeten. Hier begint het domein van Walcheren's droogmakers.

Vlak achter de Nissenhutten begint de nieuwe dijk, een z.g. in-laagdijk. Zoals duidelijk uit het kaartje blijkt, wordt hij niet gelegd op de plaats van de oude, maar verder landinwaarts. Hier zijn goede redenen voor. Ten eerste heeft de ebstroom, tusschen de dijksresten in zeer diepe geulen uitgeslepen, die buitengewoon moeilijk te dempen zouden zijn. Ten tweede verkrijgt men, door verder landinwaarts te werken, een soort haventje voor bakken en landingsbooten, terwijl de dijksresten zelf aan de volle woede der golven zijn blootgesteld. Ten derde werkte men zodoende bij Westkapelle speciaal de lastige punt in de dijk weg, die reeds in vreedstijd Waterstaat veel hoofdbreken bezorgde.

Het eerste, wat we van de dijk zien, is een soort langwerpige vijver, met kaden aan weerskanten. Dat zijn de z.g. „Perskaden“. Ze zijn gedeeltelijk met de hand, en deels met graafmachines opgeworpen. De perszuiger, die een heel eind verder in zijn eigen





De zandzuiger en de perswerktuigen zijn onontbeerlijke hulpmiddelen bij elke dijksdichting. Door een lange persleiding wordt een mengsel van zand en water in het gat gespoten. Het water vloeit weg; het zand bezinkt.

vijver ligt, perst er door een lange pijpleiding een mengsel van zand en water in. Het zand bezinkt, het water loopt weg door een paar pijpen, die achter aan de buitenste perskade er zeewaarts onderdoorgaan. Aan de buitenkant van de perskaden is een ploeg dijkwerkers bezig het buitentalud te voorzien van een verdediging tegen de golven. Eerst wordt over de buitenhelling van zand een laag klei heengelegd. Die klei wordt aangereden in kipkarren, getrokken door een motorlocomotiefje. Over de klei heen komt een gladde mat van stroo, de z.g. „krammat“. Dwars daaroverheen wordt een rijsbeslag gelegd. In z'n eentje zou dat tegen de branding en golfslag niet bestand zijn. Daarom worden er rijen staken doorheen geslagen; en tusschen die staken door en er omheen, beurtelings voor en achter, worden lange taaie wilgenteenen „gebreed“. Op die manier worden er vakken gevormd buiten op het talud, waarin nu steen en puin geworpen wordt. Die vakken belletten, dat de golfslag de steenen wegrolt.

Dit alles is vakwerk: je moet het jaren gedaan hebben, om de

noodige ervaring en snelheid bij het werk te krijgen. Trouwens alles wat bij dijkwerk te pas komt, is de vrucht van eeuwenlange ervaringen, overgeleverd van geslacht op geslacht. Achteloos fietsen of rijden we over een dijk heen; en verreweg de meesten onzer beseffen niet, dat elke dijk een stuk van Holland's Glorie is, zij het dan een veel stillere glorie dan de zeesleepvaart. Je hoort van een dijk alleen, wanneer hij een keertje doorbreekt; hoe een dijk er komt, dat weet bijna niemand.

Hier kunnen we het zien. Dié perskade, waar ik het daarnet over had, ligt op sommige punten dwars over een geul heen, uitgeslepen door de ebstream. Voor de perskade er doorheen gelegd werd, moest de bodem van die geul eerst beschermd worden tegen verdere uitschuring. Het eerste werk op Walcheren was dan ook, de bodem van de vele geulen te bekleeden met matrassen van rijshout, de z.g. „Zinkstukken“. En als we dit woord noemen, dan zijn we bij de grondslag aangeland van het eigenlijke dijkwerk. Zonder zinkstukken vooraf kan geen dijk gelegd worden door diep water heen. En, zooals een zinkbaas het trotsch zeide: „Zonder de rijswerkers zou Holland zijn weggedreven“.

Een zinkstuk is een soort groote wafel van rijshout. Wat bij de wafel de opstaande richels zijn, dat zijn bij het zinkstuk de „wiepen“, die een soortgelijk roosterwerk vormen als men op een wafel ziet. De „wiepen“, een soort lange worsten van rijshout, worden gemaakt door op een „wiepstelling“ steeds maar weer nieuwe lange rijzen in elkaar te schuiven. Zoo'n wiep ontstaat dus, door rijzen in elkaar te „spinnen“. Om de paar handbreedten wordt dit spinsel versnoerd met teenen. De meeste zinkstukken, op Walcheren gebruikt, zijn een 30 m. lang. Dan loopt de „zinkbaas“ naar het strand, zoekt een goede vlakke plek uit, geeft de maat van het zinkstuk aan door een stel staken in het zand te prikken, en laat dan door zijn mannen de wiepen naar deze z.g. „zathe“ dragen (een woord, dat reeds aangeeft, hoe oud dit handwerk is!) Op afstanden van 90 c.m. worden ze rechthoekig over elkaar gelegd. Alle kruispunten worden dan met elkaar versnoerd. Op de kruispunten wordt een staak geprikt, en het eind van het versnoerende touw wordt er bovenaan vastgebonden. Waarom? Op het roosterwerk van wiepen komen nu drie lagen rijshout en daaroverheen gaat weer een roosterwerk van wiepen, het bovenrooster. Onder en bovenrooster moeten nu met elkaar worden versjord. Zaten de einden van de sjorringtouwten nu niet aan een staak vast, dan zou men ze nooit meer van onder de dichte lagen rijshout op kunnen visschen! Nu is het een oogenblik werk om de kruispunten der wiepen in onder- en bovenroosterwerk met elkaar te versjorren,

waardoor de drie lagen rijshout meteen tegen elkaar worden geknepen.

Nu worden er rondom de randen van het zinkstuk nog gangboorden gemaakt. Er worden rijen palen in de buitenste wiepen geslagen, en daar omheen worden lange latten gewonden, of gebreid, zoals de vakman zegt. Wanneer deze z.g. „Tuinen“ op het zinkstuk staan, is de zaak bijna klaar. Op vier of zes, soms acht plekken wordt een bovenwiep nu versterkt door er extra bossen rijshout langs te sjarren. In dit versterkte gedeelte worden dan 7 of 8 lange staken gedreven; daar worden straks de trossen aan vastgemaakt, als het zinkstuk eenmaal versleept wordt. Het totaal wordt „prop-pen“ genoemd.

Wanneer we het geheel, dat nu nog op het droge ligt, vanuit de hoogte bekijken, b.v. uit een kraanarm, dan zien we, net als bij een wafel, een groot aantal hokjes. Elk vierkant hokje wordt begrensd door vierkante stukken wiep. Langs de randen zijn nog dieper hokken tussen de „tuinen“. Dit alles dient, om te voorkomen, dat de steenen, die er straks bij het zinken, opgegooid en opgestort worden, door de stroom worden meegesleurd.

Het is een winderige dag met een stijve bries uit het noorden. De vloed komt op, het zinkstuk gaat drijven, en het ligt duchtig te rijden aan een paar trossen, die rond de prop-pen zijn geslagen.

„Zinken, of niet zinken?“ vraagt de uitvoerder aan de zinkbaas. De zinkbaas is de man van het vak en de lange ervaring; hij moet beslissen, wat er gebeurt en hoe. Wanneer het zinkstuk eenmaal vlot komt, dan is hij de baas aan boord. Hij draagt de verantwoording voor het aan de grond zetten van het kostbare stuk.

„Zinken“, antwoordt de zinkbaas. „We halen het nog net, als we vlug zijn. In gewone tijden zou ik het niet doen, maar Walcheren kan niet wachten“.

Het zinkstuk beweegt zich soepel met de deining mee, net zoals als het zich nu als een huid over het water strekt, net zoo zal het zich straks glad over de oneffenheden van de bodem heenplooiën. Indien een zinkstuk stijf was, dan zou de stroom er onder door kruipen en toch weer de bodem van de geul gaan „ontgronden“. Die soepelheid heeft echter nu, in deze stijve bries ten gevolg, dat de vloedkant van het zinkstuk door een onverwachte roller soms meer dan een meter wordt opgetild, terwijl de volgende roller er dan met een smak overheen komt donderen. De rijswerkers huppelen heen en weer over de wiepen, om de golven te ontlopen. De zinkbaas brult naar de naderende sleepboot, dat hij op moet schieten; zoo'n branding kan een stuk binnen een kwartier aan flarden slaan.

Een zinkstuk wordt niet direct, doch indirect gesleept. Indien de sleepboot de trossen nam, die rond de prop-pen zijn geslagen, dan zou er voortdurend water binnenkomen. Daarom komt er eerst een bak langs; het stuk wordt met de zinklijnen vastgemaakt aan de bak; en dan neemt de sleepboot deze bak, en daarmee het zinkstuk, op sleeptouw. De deining wordt nu door de bak opgevangen.

Twee ankeraken varen naast de sleepboot op. In die aken zitten de vlugste jongens van de zinkploeg, knapen, die in hun eentje een zwaar anker optillen en overboord kunnen zetten.

Met een groote boog komt het zinkstuk een eind voor de breede geul tusschen de beide dijkskoppen te liggen. Het is vloed, en de stroom alleen is sterk genoeg, om het zinkstuk naar binnen te drijven. Het moet echter op een zeer bepaalde plaats komen, die van tevoren op het zinkplan is aange-teekend. De zinkbaas stelt er een eer in, om zijn stuk, op een handbreed na, op de juiste plek te krijgen. Die juiste plek is aangegeven door palen aan de wal, die de z.g. „raaien“ vormen. En met een sterke stroom komen er heel wat zweetdruppels bij te pas eer het stuk op zijn zinkplek ligt.

De zinkbaas staat met geoeft oog tegen de zon in te turen. Opeens geeft hij een teeken: „Ankers uit!“ De beide vloedankers, (d.w.z. de ankers, die aan de kant komen te liggen, waar de vloed vandaan komt) gaan met een plof uit de aken overboord. Tevoren is er een reep met een boei aangebonden, anders zou men ze niet terug kunnen vinden om ze te lichten. Gepakt door de twee ankers, drijft het stuk nu langzaam over de vloed de geul binnen. Nu worden aan de ebkant weer twee ankers uitgebracht; en links en rechts gaan er telkens twee trossen naar de wal, die met een steek rond sterke palen worden geslagen. Acht trossen beletten het stuk nu om door te schieten met de vloedstroom, de breede kreek in achter het gat. Maar het ligt nog niet op zijn plaats in de „raaien“.

De zinkbaas staat nu als een veldheer op zijn stuk. „Vloedtrossen doorhalen, jongens!“ schreeuwt hij. Tien man gaan nu aan het touwtrekken met de vloedtros: het stuk is iets te ver doorgeschoten, en moet een meter zeewaarts getrokken worden. Zwaar werk! Tot over hun knieën staan ze in het water, dat hun lange lieslaarzen duister weerspiegelt. De voorste trekker geeft het rythme aan: „Allen tegelijk! Nog een keer! Nog een pluik! Hangen in de tros! Trekken maar!“ Er zijn natuurlijk Werkendamers, die hier hun eigen sappige varianten op leveren, welke in dit officieele boekje beter ongedrukt blijven.

Na nog wat gemartel en gesjar aan twee of drie trossen ligt het zinkstuk strak in zijn raaien. De zinkbaas kijkt op zijn horloge, en betuurt het water. Het stuk moet namelijk zooveel mogelijk ge-

zonken worden, wanneer het getij kentert. Op dat oogenblik staat de strooming stil, zoodat het stuk recht naar beneden gaat.

Drie bakken vol zinksteen zijn langs zij gekomen. Op de kleine bak waarmee het stuk gesleept is, worden ook de noodige keien gegooid, om ze straks bij de hand te hebben op het groote oogenblik. Maar eerst worden er nu snel planken uitgelegd van de bakken met steen over het stuk heen. Ploegen geven elkaar de brokken zinksteen door; de laatste man mikt ze gelijkmatig in de vakken tusschen de wiepen. Door die belasting zinkt het stuk nog niet, maar het wordt „zwevende“. De wiepen worden donker van water en duiken langzaam onder het oppervlak.

Het oogenblik van zinken is vlakbij. Haastig worden de loopplanken ingehaald en de landtouwen worden losgegooid, zoodat het stuk nog slechts aan zijn ankerrossen hangt. De mannen op de bakken hebben hun gasjassen aangetrokken, want dadelijk gaat het spetteren, en zoo'n Britsche gasjas is een voortreffelijke beschutting tegen water.

Op een oogenblik, dat de zinkbaas door ervaring als het ware raadt, brult hij: „Alles in de gangboorden!“ En dan, van alle bakken tegelijk, vliegen de steenbrokken overboord op de randen van het langzaam verdwijnende stuk. Het water fonteint omhoog; speters vliegen iedereen rond de ooren. Er zijn zinkbazen, die op dat oogenblik de gave van ware volksmenners ten toon spreiden; zij voeren een soort ritueele dans uit, trappelend van ongeduld, onder het uiten van schelle kreten, indien de steenlading niet snel genoeg in de plons gaat.

Het zinkstuk verdwijnt. Weer heeft de geulbodem er een stuk beschermend kuras bij. In normale omstandigheden gaat het storten door, tot er op elke m<sup>2</sup> zinkstuk een ton steen ligt. Op Walcheren hebben ze het, door de onregelmatige aanvoer, dikwijls met veel minder moeten doen, wat zijn risico's heeft. Wanneer een stuk onvoldoende bezwaard is, kan het in een sterke stroom loschieten en dan vreet de stroom een gevaarlijk gat in de onbeschermde bodem.

Het werk met zinkstukken is mannenwerk in de beste zin des woords. Het gebeurt door watervlugge kerels met groote eelthanden, een bijzonder slag volk dat elkaar weer terugvindt op elk groot werk. Ze zijn daardoor een aparte klasse menschen geworden: stoer, eerlijk, vlug, bezeten door vaktrots, en als ze eenmaal een standpunt hebben ingenomen, zoo eigenwijs, dat je ze met geen tien sleepbooten uit hun raai kunt trekken. Net als velen onzer dus; alleen een beetje heftiger. Zij zijn de grondleggers voor het dijkwerk, hun leven door ploeterend in water, ook in rillende mist





Zomeravondstemming aan het Nollegat na stormweer.

en 's winters in bar vriesweer. Hun handen groeien als klauwen rond de trossen; en aan de trossen hebben ze het groote zinkstuk vast, dat Holland heet.

Een eind verder landinwaarts zijn de heiers aan het werk. Vanaf de zuiger moet er over een slik, dat bij elke vloed onderloopt, een pijpleiding gelegd worden naar den dijk. De pijpleiding moet boven hoog water blijven; daarom komt elke zware pijp telkens te rusten op een plank, die bovenop twee lange heipalen getimmerd is. Het heien is typisch werk voor de Westkappelsche dijkwerkers. Bij eb sjouwen ze met hun heistelling door de slib, en wanneer de paal op zijn juiste plek geplaatst is, begint de voorzanger met zijn arbeidslied, dat het rythme voor de gezamenlijke bewegingen aangeeft.

Een-twee-drie, haal op die heil!  
Haal op die heil!

Dat is de vaste aanhef, en daarna volgen de liederen, die in de loop der jaren „spontaan“ geboren zijn. De dichter is onbekend.

De meeste handelen over roekeloze liefde, snoode graven, ongelukkige schildwachten, die hun moeder per ongeluk gedood hebben, trouwe en ontrouwe min enzoovoorts. Aan het eind van elke regel valt het heiblok met een doffe klap op de kop van de paal; de heiers strekken hun armen en vangen de ruk van het touw op door de hand snel omhoog te werpen tot achter het hoofd.

Het was laatst op een zomerdag — ploef!  
Dat ik van ver een schaduw zag — ploef!  
Ik zag van ver een meisje staan — ploef!  
Zij was zoo lief zoo aangenaam — ploef!  
Maar toen ik het meisje aankeek — ploef!  
Nam zij de vlucht al over een beek — ploef!  
Ik sprak lief meisje loop zoo niet — ploef!  
Zij sprak meneer ik ken u niet — ploef!  
Mijn moeder die heeft mij gezeid — ploef!  
Dat ik bij geen man alleen mag zijn — ploef!  
Mijn kind geloof uw moeder niet — ploef!  
Uw moeder spreekt de waarheid niet — ploef!  
Gij zijt een meisje klaar en net — ploef!  
Niet al te mager niet al te vet — ploef!  
Niet al te lang niet al te smal — ploef!  
Want lang en smal bederft het al — ploef!  
En kort en dik is ongeschikt — ploef!  
Nu kan men zien hoe of meisjes zijn — ploef!  
Mooi op het oog maar valsch van schijn — ploef!  
Nu kan men zien hoe de jonkmans zijn — ploef!  
Mooi op het oog maar valsch van schijn — ploef!

Een ander lied begint:

Een meisje van achttien jaren  
Verkeerde met eenen matroos  
Haar liefde werd geprezen  
Zij beminde hem voor altoos . . .

Tegen de tijd, dat haar vader haar opgesloten heeft, de beminden gevlucht zijn en de eerste brief uit Engeland komt, staat er al weer een heipaal. De persleiding van de zuiger bij Westkapelle is zingend tot stand gekomen.

En in die persleiding zingt en borrelt en sputtert het mengsel van zand en water, dat zich met een duistere straal nu eens in de vijver stort tusschen de beide perskaden in, en dan weer voor de tijde-

lijke kop van de dijk in de golven van de geul. Het water loopt weg; het zand bezinkt, en na een uur zijn er alweer een duizend m<sup>3</sup> zand in de plaats gekomen van evenveel water. Nu blijft dit zand lang niet allemaal liggen; de stroom vreet er voortdurend aan en het is daarom zaak, het zoo spoedig mogelijk op te hoogen.

De plaats, waar het nieuwe dijkslichaam groeit uit een doffe modderige zandstraal, heet het „stort“. Het is een heele kunst, de straal zoo te richten en het pasbezonden zand voortdurend zoo los te woelen met spaden, dat er een gelijkmatige spreiding wordt bereikt in de vereischte richting; en ook de „stortbaas“ is alweer een meester in zijn speciale vak.

Over en langs de dijk ziet men mannen loopen, die dikwijls schijnbaar niets en niemendal doen. Ze kijken, ze praten met de werklieden, de uitvoerders en de ingenieurs; en soms gaan ze getweeën en gedrieën op hun hurken zitten, en trekken met hun vinger of met het stompe eind van een twijg een ruwe schets in het zand. Ook op elk zinkstuk is er een te vinden; maar slechts zelden verheft hij zijn stem.

Het zijn de opzichters van de Rijkswaterstaat. Zij dragen de verantwoording voor de juiste uitvoering der plannen, in gemeenschappelijk overleg tusschen ingenieurs en uitvoerders vastgesteld. Al werkt de opzichter dan ook weinig met zijn handen, van zijn hersens wordt des te meer geeischt, en niets mag hem ontgaan. De ingenieur geeft de groote lijn aan; de opzichter moet zorgen, dat die lijn precies in het werk wordt vastgelegd, en in kritieke of plotseling gewijzigde omstandigheden moet hij bij ontstentenis van den ingenieur een snelle beslissing kunnen nemen. De opzichter moet ervoor zorgen, dat de aannemer de voorgeschreven materialen in het eveneens voorgeschreven kwantum verwerkt. Zodoende zweeft de opzichter tusschen twee werelden in; en alleen wanneer hij voor zijn vak deugt, slaagt hij erin, iets anders en beters te worden dan een kruising tusschen een duvelstoejager en een zondebok. Een goed, ervaren opzichter is vooral voor een jong ingenieur goud waard. Daarom is het des te wonderlijker, dat zij door vadertje Staat zoo uiterst magertjes worden betaald.

Wanneer het eb geworden is, ligt er buiten de nieuwe dijk op het smalle strand gewoonlijk een LCT (Landing Craft Tank) op het drooge. Alweer een bewijs van de onontbeerlijke hulp, die Britsche instanties (in dit geval de Admiralty) voor Walcheren's droogmaking gegeven hebben, zoodra de ineensstorting van Duitschland dit volop mogelijk maakte. Een dezer platboomde landings-

vaartuigen, dat doorlopend met rijshout komt aanzetten, werd, nadat het door een Nederlandsche bemanning was overgenomen, omgedoopt in „Lord Takkebos“; de steenensjouwer onder de LCT's kreeg de naam „Lord Stone“. Westkappelaars met paard en wagen rijden af en aan, terwijl het ebt, om de lading naar de wal te vervoeren. Het strandverblijf is natuurlijk niet bepaald bevorderlijk voor de vrij teere constructie van deze booten; averij aan de roeren is aan de orde van de week, en dan moet de werf „De Schelde“ in Vlissingen in opdracht van de Kon. Marine weer de zaak repareren.

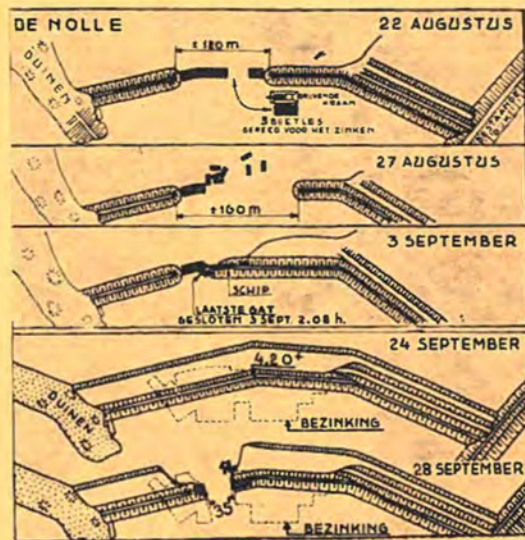
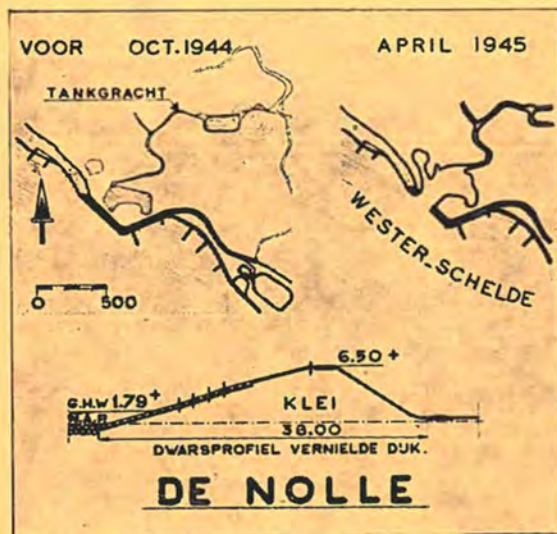
Behalve de LCT's zijn er nog meer teekenen van geallieerde bijstand. Dicht bij de dijkskop, op het „stort“ zijn een paar bulldozers van de Royal Engineers bezig met een enorme vaart groote massa's zand op te schuiven, die dan door graafmachines, ook al door Britten ter beschikking gesteld, tot kadehoogte worden opgeworpen. Om het „stort“, dat vrij ver plat naar voren steekt, nu te beschermen tegen de ebstroom, moeten barricades van zandzakken worden gebouwd. Dat is het werk van de Nederlandsche Pioniers. Het Ministerie van Oorlog heeft een compagnie Pioniers, voor dit doel in een kamp bij Domburg gelegerd, ter beschikking van de Dienst Droogmaking gesteld; en tenzij de mannen aan het zonnebaden zijn (wat natuurlijk wel eens een enkele keer gebeurt) dragen ze het hunne bij om het gat dicht te krijgen. En er zijn er onder hen, die met hart en ziel in het werk zitten.

Een gat in een zeedijk dichten is trouwens een titanenwerk, aan welks opslopende kracht niemand zich onttrekken kan. De Westkappelsche mannen en vrouwen zijn ook niet van de dijkskop weg te slaan; elke avond komen er drommen kijken, hoe het met hun „diek“ staat. Wanneer er bakken op de wal geblazen waren, worden ze soms door de sleepboot kapiteins vlotgesleept, voor dat iemand daar om vragen kan. Ieder, die het dijkslichaam tegen golfslag en giertij in ziet groeien, voelt langzaam een soort wilde bezetenheid over zich komen. De dijk, rillend onder de branding, en stug zijn kop in de golven stootend als een zwemmer, die de overkant halen wil, wordt een levend wezen, dat om liefde en toewijding vraagt.

Ook aan die overkant wordt hard gewerkt, door een ploeg van Zoutelanders, die elke dag een uur heen en een uur terug door het mulle zand ploeteren om aan de dijk te komen. Daar aan de overkant zijn geen toeschouwers; maar de Zoutelanders gaan er prat op, dat „hun“ dijkskop, waar de stroom gevaarlijk aan vreet, sterk genoeg blijft om straks „Waschappel“ met breede greep de vuist te reiken.

Tusschen die dijkskoppen in wordt eveneens voortdurend gewerkt, ook als er niet „gezonken” wordt. Dag in, dag uit, storm of geen storm, drijft de peilboot door de strooming in het gat. Elke dag is de bodem anders; en als de peilploeg er niet was, zouden op grond van de peilkaarten de strategen onmogelijk hun plannen telkens weer opnieuw kunnen aanpassen aan de nukken van wind en strooming.

Want dat is het mooie en tegelijk gevaarlijke en verraderlijke bij dit werk: voortdurend moet er geworsteld worden met wind en water, levende wezens, die door de knapste theorie alleen niet getemd kunnen worden, maar alleen door de gezamenlijke aanval van theoretici en practici.



22 Augustus 1945: de vloedstroom slaat een 5-tal „beetles” door het Nollegat.

### DE SLAG OM HET NOLLEGAT

Zondagavond 2 September, 's nachts om even over tweeën. De groote drijvende kraan van de Maatschappij tot Uitvoering van Zuiderzeewerken gooit een machtige plof klei van 3000 kilo in een klein geultje water tusschen twee betonnen caissons. En als die klei glibberig en smeug liggen blijft, dan staan de wateren stil. Het gat in de Nollledijk benoordwesten Vlissingen, is gesloten. Het eerste van de vier groote gevechten om Walcheren's volledige droogmaking is gewonnen. De ingenieurs en de uitvoerders, de opzichters en de ploegbazen, de mannen van de kraan en van de sleepbooten, de rijswerkers en de bakenvoerders, allen die aan dit werk meegewrocht hebben met hoofd en hand, met tros en kabel, en met hart en ziel, kijken elkaar opgelucht aan. De slag om het Nollegat is voorbij.

Want een slag is het geweest, een maandenlang gevecht tusschen den mensch en zijn vernuft en de wateren met hun bedrie-

gelijke rust; tusschen den mensch met zijn vuisten en werktuigen en de wateren met het wild gebrul van hun uitgierende kracht. Het Nollegat was begin Juni nog 350 m. breed. Het springtij, de periode van hooge vloedstanden, die om de veertien dagen haar toppunt bereikt, stroomde er met elke vloed 22 miljoen m<sup>3</sup> water door het Nollegat het eiland in, waarvan ongeveer de helft dwars over het eiland Walcheren heenstroomde om door het gat van Veere weg te vloeien. Tijdens de periode van lage vloedstanden, het z.g. doottij, liepen er met elke vloed „slechts“ 4.5 miljoen m<sup>3</sup> water naar binnen. De mensch moet de zee aanvallen, wanneer de zee op zijn zwakst is. Daarom moet bij een dijkdichting het werk een groote sprong vooruit doen gedurende elk doot tij; gedurende het spring- of giertij, wanneer de zee haar kracht herwint, moet de mensch zien te houden wat hij verworven heeft.

Omstreeks 20 Juli was de nieuwe dijk van weerskanten zoover gevorderd, dat er tusschen de dijkskoppen nog een gat lag van 160 m. breed. Vrijdag 27 Juli: een klein stormpje, plotseling, onverwacht, zonder waarschuwend weerbericht. Met de middagvloed kwam er op de drempel van het gat een stoep van water te staan. Over de nog lage zuidelijke dijkskop heenslaand vrat het door het beschermend rijsbeslag heen het zand in. In een paar uur tijd had de zee weer 20 m. gewonnen.

Gedurende het volgende doode tij won de mensch maar weinig; de materiaalaanvoer was traag; de bestaande stukken dijk werden opgehoogd; het sluitgat werd vernauwd tot 150 m. Vrijdag 10 Augustus. Inktzwarte buien vallen uit de dikke lucht. De wind schiet in het westen; de rollers van de branding staan zichzelf te verspetteren, een huis hoog boven de Deutsche bunker op de kop van de oude dijk. De vloed jaagt over de kop van het nieuwe dijks-lichaam. De dijkwerkers vechten met zandzakken, waarmee ze tot hun middel door het woeste vloedwater loopen. Maar weer komt de zee er van achteren af, er in; een listig watertongetje, dat groeit tot een klein geultje; en dan zie je het zand wegmelken uit de zakken.

Buiten staat het water drie meter boven N.A.P. En heel dit springtij komt in woeste rollers het gat binnendonderen. Bij de eerstvolgende eb blijkt, dat de zee weer 40 meter gewonnen heeft.

Een paar eilandjes van steen liggen armetierig in het nu verstillde water. Weer is het Nollegat 190 m. breed. In drie weken tijd is de dijk 30 m. achteruitgetamboerd.

Maar nu heeft de mensch er schoon genoeg van, en hij laat zijn zware geschut aanrukken. Naast de zuidelijke kop van de voorloopige, en pas weer zoo geteisterde dijk komt een groote drij-

vende kraan te liggen, een oudgediende van de M.U.Z. Die zal het zaakje wel even opknappen! Het sluitgat in de afsluitdijk van de Zuiderzee werd gedicht met keileem; door een gelukkig toeval heeft de Waterstaat bij bodemproeven een dergelijke taaië substantie gevonden in het Hollandsch Diep bij de Klundert, n.l. tertiaire klei.

Er wordt een regelmatige dienst voor elkaar gebokst met bakken klei van de Klundert naar de kraan in het Nollegat, een dikke dag varen door de Zeeuwsche wateren. En dan gaat de kraan, met zijn arm van 30 m. lang, en zijn grijper, die 3 ton kan pakken, even laten zien wat hij kan. De bak vol keileem wordt in de vliegende stroom langszij gebracht door de sleepbooten. Met een klap tegen de wanden van de bak zakt de grijper in de grauwe klefheid van de klei omlaag. Dan gaan de kaken smeug naar elkaar toe; de grijper zweeft boven het water, komt statig tot stilstand; de lading sloddert er sliktig uit, en met een lekkere vette plof klossen de blokken leem het opspattende water in. Elke minuut legt de grijper met een majestueuze plof zijn kliederige klodders neer. Er begint een eilandje te groeien, en nog een; de zandzuiger in de haven van Vlissingen spuit er door een pijpleiding van 2½ k.m. zand achter als ruggesteun. Iedereen staat er verrukt bij. De zee doet het niks. Da's wat anders dan zand alleen! Zoo komen we er!

Zoo komen we er. Zeker, maar de zee is er ook nog. Woensdag 15 Augustus, storm. Er knappen tien stalen trossen. Een bak met klei wordt tegen de kop van de oude dijk geslingerd. 16 Augustus. Onweer en harde buien. Geen bak kan er binnenkomen. De kraan ligt werkeloos te rijen voor zijn anker en zijn trossen. Tegen de natuur kan je nu eenmaal niets beginnen.

Dan besluit Waterstaat, de sluiting te forceeren. Begin September moet het Nollegat dicht. In de haven van Vlissingen liggen vreemde betonnen kisten te dobberen. Het zijn drijvende caissons, indertijd door de Engelschen gebruikt bij de aanleg van de kunstmatige invasie havens in Normandië, onhandelbare knapen maar — ze zijn 5 m. breed. Iedereen, behalve ingenieurs, kijkt onwennig tegen dit vreemde spul aan. De eerste caisson wordt op Zaterdag 18 Augustus tot zinken gebracht aan de noordzijde van het gat. Behalve een paar rijswerkers zijn het de ingenieurs en de opzichters zelf, die aan de trossen staan te sjoeren. Zondag komen er drie caissons naast, Maandag vier, Dinsdag weer twee, dikwijls met oneindige moeite, en het is in de eerste plaats aan de bekwaamheid van de sleepbootkapiteins te danken, dat de betonnen monsters zoo ongeveer komen te liggen, waar ze thuis hooren. Maar er is 50 m. gewonnen van de noordzijde af. Vanaf de zuid-

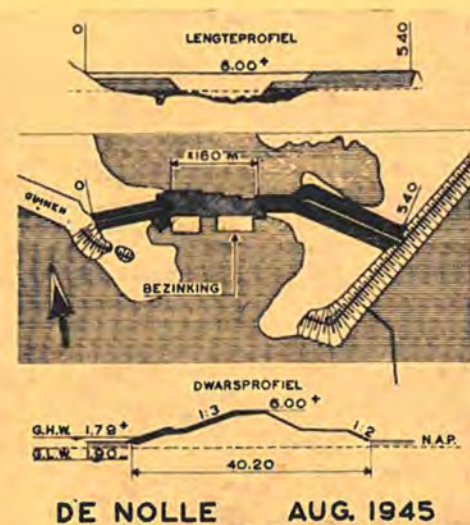
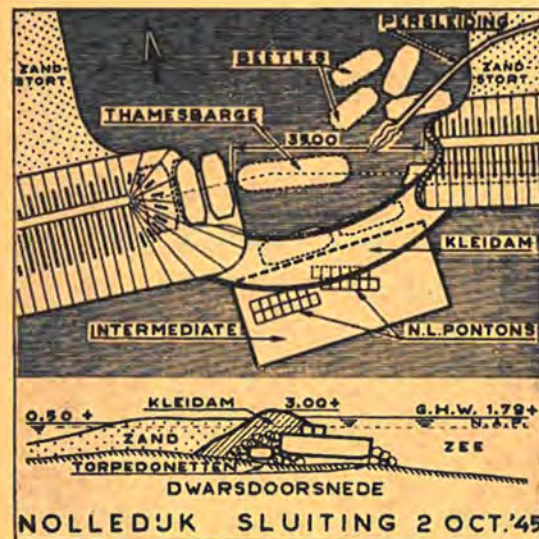
zijde heeft de drijvende kraan kans gezien in dezelfde tijd 90 m. kleidam bij elkaar te ploffen. Er vallen nu nog 50 m. te dichten. Doch het giertij is weer aangebroken. De 50 m. moeten op één dag dicht, op de 22ste Augustus. En dan komt het drama.

De morgen breekt duister. Het weerbericht luidt: Zuidwesten-wind, recht op het gat dus, kracht drie tot vier, bij buien uitschietend tot zes. In de vroege morgen worden er bij vloed drie caissons gelegd voor de kop van de kleidam. Het gat is nu nog amper 30 m. breed. Vier caissons liggen klaar naast de kraan; de sleepboot Nevo heeft ze aan de tros. Dan komt de vloed opzetten, met krullende rollers. De betonnen monsters kwakken tegen elkaar, ze donderen tegen de kraan op, de splinters vliegen van het berghout, ze beuken elkaar de brokken uit de betonnen flanken. De sleepboot gooit los, de kraan kapt los, de vier met elkaar versjorde betonnen kisten raken op drift en galopperen als een kudde witte olifanten door het gat heen het overstroomde eiland in. Een van de drie caissons, die voor de kop van de kleidam tot zinken gebracht waren, slaat los en drijft weg. De tweede, de derde — ze kantelen en duiken weg. Van de rij van tien caissons voor het noorderhoofd gaat er een tusschen uit, nog een, en nog een. Met een snelheid van 6 meter per seconde komt de vloed naar binnen gieren. Over de drempel van het gat dondert een stroomversnelling heen, waartegen niets bestand is.

Zwarte buien staan aan den horizon boven de valsch glimmende zee. De sloep van de drijvende kraan slaat van zijn landvast los. De kraan zelf breekt een paal en ligt dronken te zwaaien. Een zinkstuk van rijshout op de drempel van het gat klapt omhoog. De slag om het Nollegat lijkt verloren. Bij eb is de opening tusschen de dijkskoppen weer 70 m. De zee heeft zijn werk gedaan, en de zee gaat slapen, rustig en bijna rimpelloos.

Maar nu is het genoeg. De hoofdingenieur zint op wraak. In Februari van dit jaar heeft hij een van die aken laten koopen, waarmee de Moffen indertijd nach England wilden fahren, met hun tanks op de betonnen neus. Deze z.g. Kempenaar wordt in de haven van Vlissingen verzwaard met torpedonetten en naar het gat gesleept. Ondertusschen is de drijvende kraan met klei gaan smijten, sneller en smeugiger dan ooit te voren. Maandagavond 27 Augustus wordt er begonnen. Dinsdag en Woensdag wordt er de heele nacht doorgewerkt. Donderdagnacht geen klei; de mannen slapen. Vrijdagmorgen 5 uur ploft de eerste kwak van drie ton weer in het woedende water, en dan wordt er doorgewerkt tot diep in de Zondagnacht. Vrijdagmorgen bij stil water gaat er een betonnen caisson in de lengte in het gat. Dat scheelt 15 meter met een

klap. De kraan kwakt er klei op in dikke puddingen. Die drijft niet meer weg! Zaterdagmorgen gaat het moffenschip erin. Het wordt het gat ingevierd vanaf de kraan. „Vieren maar! Vasthouden aan deze kant! Nog een meter! Lekko!“ Die ligt op zijn plek! Britsche geniesoldaten leggen dynamietladingen. Met een daverende knal zinkt der Moffen verbleekte aanvalsglorie in het Nollegat. 34 Meter gewonnen met een klap! De kraan smijt de schuit vol kleiblobber. Zaterdagavond 12 uur. Weer een caisson er in. Maar die komt scheef te liggen. Nog twee geultjes vallen er nu te dichten, elk van een meter of wat. Zondagmiddag kwakt de kraan de eerste dicht, puffend en ratelend, terwijl de mannen met roode oogen aan dek staan. Zondagnacht smijt de grijper het laatste smalle geultje dicht. De slag om het Nollegat is gewonnen. De klei, maar ook het beton, hebben samen gezegevierd over het water.







2 September 1945: Foto genomen vanuit de top van den kraanarm, bij de eerste sluiting van het Nollegat. Midden in de foto de sluitgeul, die in den nacht van 2 op 3 September gedicht werd.

## DE TWEDE SLAG OM HET NOLLEGAT

Heel Nederland moet weten, wat er de afgelopen tien dagen op Walcheren is gebeurd. Want wij, Nederlanders, staan voor ontzaglijke problemen van heropbouw. Daarbij wemelt het van ontmoedigende tegenslagen. En toch moet er worden doorgewerkt. Ik wil U nu vertellen, hoe een dergelijke tegenslag op Walcheren

overwonnen werd, door wilskracht allereerst, en door kundigheid pas daarna, meer nog door durf en door aanpakken, dan door beleid en voorzichtigheid. Want beleid en voorzichtigheid zijn voortreffelijke eigenschappen, doch wanneer de groote krachtproef komt, van er op of er onder, dan wint dikwijls de kerel met lef, die alles wagen durft.

Maar nu de feiten. De eerste van de vier groote dijksbreuken op Walcheren, het Nollegat benoordwesten Vlissingen, werd in den nacht van 2 op 3 September gesloten. Eenige dagen later vierde Vlissingen feest. Maar de zee lag op de loer. De nieuwe Nollledijk was nog niet meer dan een kade, nauwelijks boven vloedhoogte opgewerkt. Half September sloeg het weer om, ongelukkigerwijze juist bij het begin van het springtij, de periode van hooge vloedstanden, die tweemaal in de maand terugkeert. De wind bleef gestadig zuidwest en west. Op Zondag 23 September draaide hij plotseling naar het noorden. De opgestuwde wateren van de Noordzee konden niet snel genoeg weg door de nauwe trechter van het Kanaal. Het gevolg was, dat de lange deining opgestuwd werd tegen den wal. De vloedstand werd een stuk hooger dan de voorspelling. Maandag 24 September. Hooge golven stuiven over den Nollledijk en slaan het rijsbeslag weg van den top. De drijvende kraan van de Maatschappij tot Uitvoering van Zuiderzeewerken probeert de buitenkade op te hoogen met kwakken klei, maar ook dit is onvoldoende. Dinsdag 25 September. De golven blijven in breed front met hooge koppen tegen en over den nog onvoltooiden dijk donderen. Ze vreten de buitenste kade van achteren af aan, breken door de binnenste kade heen, melken het zand weg en slijpen steeds diepere geulen.

4 uur in den namiddag. De nieuwe Nollledijk breekt door. Het hoogwater brult naar binnen. Kort daarna is het kenteren en de eb voltooit het vernietigingswerk. Door een gat van 16 m. breed gaat een stuwende stroomversnelling in en uit.

Dien avond hadden ze op Middelburgs Lange Jan wel een zwarte vlag kunnen hijschen, want het scheen met de hoop om Walcheren droog te maken, voor den heelen komenden winter gedaan. Het bleek, dat er een verschuiving was opgetreden, waardoor de zinkstukken, waarop het dijkslichaam rustte, samen met een bestorting van zware steen in de diepte waren verdwenen. Er was nu geen basis meer om op te werken. De kop aan den Vlissingenschen kant brokkelde steeds verder af. De geul zelf werd in een etmaal 3 m. diep uitgewoeld. Aan den overkant van de geul kwamen drie kleine betonnen caissons, die bij de sluiting gebruikt waren, bloot te liggen. Op Woensdag 26 September dook de in



Nollegat, 2 September 1945: dichting van de voorlaatste geul, tusschen een met klei geballaste betonnen caisson („beetle“) en de achterstevan van een Duitsch invasieschip, dat in het gat tot zinken werd gebracht, waarna het volgeplempt werd met klei.

elkaar gedrukte achterstevan van een schip op, eveneens begin September bij het sluiten gebruikt. De knapste ingenieurs stonden een dag lang radeloos tegenover deze brullende rivier, die 4 x per dag van richting veranderde, maar eender bleef in woede en kracht, en die het gat in één nacht dubbel zoo groot maakte. Er werd een kleine poging gedaan om het uitslijten tegen te houden door een kleine betonnen caisson voor de opening tot zinken te brengen en er toen steen achter te storten. Vergeefs. Het weer werd stil, het springtij liep af, maar het water bleef woelen door de harten. Allen, die bij de dichting betrokken waren geweest, waren er kapot van, ingenieurs en uitvoerders, ambtenaren en aannemers, de droogmakers van 3-hoog achter deden er een schepje bovenop door kwaadaardige geruchten te verspreiden, als zou hier sabotage in het spel zijn, om het werk te rekken en aldus meer te verdienen. Zonder mij te willen mengen in de kwestie of de aannemerswinst bij dit groote nationale werk te hoog is, wil ik toch de

kwaadsprekers enkel dit zeggen. Ze verdienen aan handen en voeten gebonden in het gat te worden gesmeten.

In het gat van Veere dan; want de Nolledijk is weer dicht, alle laster ten spijt, en in weerwil van veler pessimisme, dat gegrond **scheen** tegenover de in letterlijken zin grondeloze wateren. Want steeds dieper viel de onbeschermd bodem van de geul: 4 meter, 5 meter, 6 meter, 7 meter. Er werd reeds gesproken over een klei-depôt voor volgend jaar; er werd een plan ontworpen voor een nieuwen dijk verder landinwaarts! Maar op Vrijdag, 28 September, de beslissende dag voor Walcheren's droogmaking, kwam er ook een schijnbaar krankzinnig plan op tafel, dat vooral door de jongeren met geestdrift werd gesteund. Het plan had minder met waterbouwkunde te maken, dan met waterbouwacrobatiek. Op Zaterdagmorgen 29 September begon de tweede slag om het Nollegat. Normaal wordt een dijk gebouwd van zand, klei en steen, op een matras van rijshout. Het gat in den Nolledijk, waar Walcheren voor een nieuwen winter mee dreef of zonk, werd gedicht met betonnen en metalen caissons, met torpedonetten, en dan ook nog met zand, steen en klei.

Zaterdagmorgen was het gat ruim 30 meter breed en meer dan 7 meter diep. Een kleine betonnen caisson, die den vorigen avond tot zinken was gebracht, bleek opgeslokt door de watervloeden. Om 9 uur 's ochtends vierden de rijswerkers van de drijvende kraan af een Engelsche aak van 12 meter lang het gat in. Een Britsche sergeant legde met kundige hand de springladingen. Met een geweldige knal zonk het scheepje weg. We hebben er nooit meer iets van gezien. Maar deze schuit was enkel een verkenners in den wateroorlog; want dienzelfden middag wierpen de dijk-dichters hun slagschip in het gevecht. — Het was een kanjer van een betonnen caisson, 38 meter lang, 17 breed en bijna 4 diep. Bovenop lag een warrige hoop torpedonetten, die gebruikt werden voor havenversperringen in oorlogstijd. Ze hadden al een half jaar liggen roesten op de havenkade in Vlissingen; nu kwamen ze eindelijk te pas. — Over den navloed werd het betonnen monster naar het gat gevierd.

„Vasthouden. Vieren links! Nog een meter. Lekko!“ 3 meter voor de dijksbreuk wou het betonnen beestje niet verder. Een sergeant van de Royal Engineers dartelde over het dek heen en weer met zijn ontstekingsdraden. Al spelend met dynamiet, vertelde hij ons, dat hij niet gelukkig was in de liefde omdat hij er zoo'n explosief karakter op na hield. In elk geval was zijn vakkennis prima; want toen het vuur bliksemend door de avondschemer geschoten was, zat de caisson muurvast aan de grond, recht voor het gat. Maar in

de diepte schoot het water er onder door. De brug over den afgrond was geslagen. Nu moest de afgrond zelf nog worden gedempt. Indien er waterbouwkundigen onder mijn lezers mochten zijn, dan hoef ik enkel maar het dreigende woord „onderloopschheid“ te noemen, om hun een rilling te bezorgen. — Maar toen ging de kraan aan het werk. De mannen hadden tanden aan zijn grijperbek gelascht en die tanden begonnen met een haaienhap in de berg torpedonetten te vreten. Wanneer de grijper met een ruk de lucht inging, dan leek het alsof een reus een vrouw bij haar lange haren omhoog trok, knarsetandend van woede. Rukkend en grommend met graaiende haaienbek, deed de kraan zijn wilde werk, waar hij op neerkeek met het roode cyclopenoog van zijn gloeiende ketel. Los: een pluk torpedonetten schiet de lucht in. De reuzenarm zwaait, komt tot stilstand boven de geul tusschen caisson en dijkskop, en met een plof tuimelen de netten in het water. Een wolk van roest stuift omhoog, het witte schuim wordt een seconde rossig van kleur. Maar de kraan heeft alweer beet; hij blijft netten smijten, in de beide geulen en achter de caisson. Tusschen 10 en 11 uur 's avonds worden daar op een plek van de grootste diepte nog eens drie kleine betonnen caissons tot zinken gebracht, die tevoren door het gat zijn heengesleept. En dan begint de zandzuiger zijn modderstraal uit te braken, de kraan gaat keileem meppen; rijen mannen staan op de beide koppen en smijten zware steen in de netten. Iedereen werkt als bezeten in het priemende licht van de schijnwerpers en van dat oogenblik af aan zijn er menschen op het werk, die niet meer naar bed gaan behalve zoo nu en dan een uurtje op een matras in de keet. Zaterdag, Zondag, Maandag: op welk uur van den dag of nacht ik ook op 't werk kwam, altijd zag ik daar die breede uitvoerder staan, brullend met zijn stentorstem: Koos, geef ze van achteren! Nog een plukkie Vlissingen! En nou Zoutelande! — Om zodoende den kraanmachinist aanwijzingen te geven waar de torpedonetten neer moesten ploffen. En de opzichters staan slapeloos aan den kop, en de kraanbemanning zorgt, dat hun vurige stoomcaroussel draaien kan, dag en nacht. Ze hebben zich blauw geërgerd die mannen aan een stukje in een van onze weekbladen. Het schreef over chantage, die op Walcheren werd gepleegd: Eerst tabak, eerst kleeren, anders vertikken we het. Ja zeker, dit geldt voor sommigen, maar voor hen zeker niet. Al het volk op het werk voelt de spanning van den heroïschen strijd: Nu is er weer een doel. Het gaat er om, Walcheren met zijn verzakkende wegen en instortende huizen dit jaar droog te krijgen. Ook Westkapelle is nog open, en zoo staat en valt alles met het Nollegat. Plof zeggen de torpedonetten, flap zegt het

keileem, beng zeggen de steenen. Langzaam kruipt een dunne dam vooruit tegen het schietend water in, dat angstwekkend snel over de betonnen caisson giert, het nachtelijk duister in; en dat overdag zijn witte woede uitgiert in een steeds smallere opening. Maar de torpedonetten vangen het gespoten zand, het gat was Zaterdag nog 7 meter diep. Maandag is het 3 meter. De afgrond onder de betonnen brug is gedempt, nu begint de strijd er op. Netten, keileem, steenen, meer steenen, meer keileem, meer netten. In de haven van Vlissingen werken ze zich een beroerte om de bakken te vullen en snel te versleepen.

In den nacht van Zondag op Maandag wordt een dam van stalen pontons op den geweldigen betonnen vloer gezet en volgeplempt met klei. Maar de Maandag wordt kritiek. De klei komt niet verder, want de felle stroom sleurt de zware kluiten weg. De uitvoerder laat de kostbare kraan zoover mogelijk voor de schuinliggende caissons varen ondanks het risico dat de bolders op de caissons den kraanbodem zullen scheuren. En nu maar netten, steeds meer netten in het gat. Geef ze van achteren!

Om half acht 's avonds moeten er nog 15 meter worden overwonnen. Om 11 uur nog 10 meter, om 12 uur nog 8 meter. De vloed raast naar binnen. Netten, meer netten. En nu klei er overheen bij het kenteren van het tij, vlugger, nog vlugger. . . .

We zijn er!! Het water staat verbaasd stil, een altijd preciese opzichter kijkt met roode oogen op zijn horloge: het is 2 u. 50 min. Dinsdagmorgen 2 October en Walcheren is gered.

## HET GEVECHT OM WESTKAPELLE

Elk van de vier groote gaten in Walcheren's zeedijken heeft zijn eigen karakteristieke atmosfeer. Rammekens: de logge steenhomp van het oude fort recht oprijzend uit het droefgeestige Sloe met zijn nu eens grijze en dan weer rossige muren, zijn schuimende ebwater, dat uit een niemandsland komt zonder huizen, een waterwoestijn, enkel bewoond door de spoken van doode boomen. Veere: naast het grijze stadje, met zijn gestorven glorie, zijn stille huizen en zijn stille gezichten van stille menschen groeit een wijd en keurig werk, dat zonder eenige moeite in strakke lijnen uit schijnt te groeien achter de verscheurde dijksresten om. De Nolledijk bij Vlissingen: naast een kapotgestormde stad een uit stukken en brokken bij elkaar gelapte dijk, die in een woedend gevecht, waarin gesmeten wordt met wilde moppen klei en monsters van beton en warrelingen van roestig staal, kreunend de overkant be-



reikt. Westkapelle: een dorp vol bomtrechters en puin; daarbuiten de wijde, daverende zee, en tusschen die twee in een rommelige vlakke dijk, die traag, maar koppig voorwaarts kruipt door het platte vlak, en dan wekenlang stil schijnt te staan, tot de zware, onweerstaanbare vuist van een reus met één por het gat dichtramt.

De dichting van de dijksbreuk bij Westkapelle heeft niet de steigerende dramatiek gekend van de worsteling om de Nolle-dijk; het is een langzaam, maar gestadig gevecht geweest tegen de altijd door koppige en kuivende zee, die elk uur van de dag of nacht, of het nu dooddij is of giertij, ineens kan losbarsten uit zijn effen rust in breede rollers en razende rukwinden. Om een dijk te dichten is een voortdurende aanvoer noodig van steen en rijshout allereerst. Toen de Westkappelsche nooddijk gesloten werd, rustte hij op een matras van 26 duizend m<sup>2</sup> zinkstuk, en behalve het zand, dat ter plaatse gezogen werd, waren er toen reeds 2½ miljoen kilo steen verwerkt. Al die steen en dat rijshout moesten aangevoerd worden, gedeeltelijk in bakken, deels in landingsbooten, door de nauwe vaargeul tusschen strand en zandbakken, die de namen dragen van Galgepot en Oostgat.

Hoeveel keer is het niet gebeurd, dat de ingenieur en uitvoerder vanuit Westkapelle telefoneerden: „We kunnen niet vooruit met zinken! Krijgen we nou steen of niet?” Maar als het wild weer is in de Maling, de groote kolkstroom buiten Westkappel's dijksbreuk, dan kan je net zoo goed met je bakken in de haven van Vlissingen blijven; ze binnen brengen door de branding kan je toch niet. En liggen ze eenmaal in de gevaarlijke vijver van een driekwart kilometer breed, tusschen de oude dijksresten en de nieuwe dijk, dan dobberen je schuiten nog in het ongewisse. Ik heb Westkapelle nooit gekend zonder een garnering van bakken of landingsvaartuigen, die tegen de nieuwe dijk lagen opgekwakt. En toch zijn de dijkenbouwers ook in Westkapelle gaan strijken met de zege op het woeste water, dank zij volhouden, volhouden, volhouden!

Pas op 4 Juni 1945 toog een ploeg van rijswerkers uit Werkendam in de barakken, en toen op 20 Juni het eerste zinkstuk aan de grond ging in de eerste van de twee geulen, toen was er de allereerste keer al steen te kort om voldoende te ballasten. Zoo bleef het, maar toch kroop de dijk vooruit. Begin Juli was het gat nog 450 meter breed. Maar toen kwam er een waar kasteel van een zuiger naar binnen drijven, de HAM 203; in een week tijd had hij de eerste van de twee geulen dichtgespoten. Even ondervond het zinkwerk nieuwe vertraging, toen er een groote partij rijshout en wiepen in brand vloog op de dijk. De heele partij brandde af, want er lag oude Moffenmunitie onder, zooals er bijna overal op Westkapelle ligt

rondgestrooid, en die knalde de blusschers uit de buurt van de brand vandaan. Eind Juli was het gat nog slechts 130 meter breed, maar de dijk erachter was nog knap laag, en eerst ophoogen bleef de boodschap. Op 10 Augustus vrat de storm trouwens 15 meter van de dijkskop af; een paar schuiten werden losgeslagen, raakten op drift en galoppeerden door het gat heen de polder in. Een week later was het weer eens hopeloos mis met de steenen. Een zinkstuk lag te rimpelen op de deining; het moest vlug aan de grond gezet worden, want de wind begon straffer te worden, en dan ligt zoo'n soepel deinend vlechtwerk van rijshout gauw aan flarden. Maar de steenbakken kwamen niet opdagen, en toen brachten ze het op de juiste plaats maar tot zinken met zandzakken en ouwe stukken rails. Tijdens hetzelfde doode tij spoot de zuiger harder dan ooit. De ingenieur van het werk stond er met zijn onverstoorbaar zonnige glimlach bij, en zag het zand vorderen, steeds maar vorderen, totdat het gat op 40 meter na dichtgespoten was. Het werd een wedstrijd, wat het eerste dicht zou gaan: het Nollegat bij Vlissingen, of het gat bij Westkapelle. Maar op 22 Augustus begon het te waaien, windkracht 4, 5, 6, toen 7. De stroom in het gat werd vervaarlijker, en de voorspellingen van de voorzichtigen en pessimisten kwamen uit. Het bleek niet mogelijk een dergelijk gat alleen met zand dicht te gooien. Toen het giertij voorbij was, gaapte het gat van Westkapelle weer over een breedte van meer dan 100 meter, terwijl het Nollegat gesloten was met behulp van betonnen caissons, een schip, en honderden tonnen taai klei, neergemept door een machtige drijvende kraan. En dat was het hem nu juist: die drijvende kraan kon je ook wel bij Westkapelle neerleggen, maar dan liep je ook de kans, dat hij door de eerste de beste storm dwars door het gat heengeslagen werd de polder in; en ondersteboven slaan kon hij ook nog. O woeste wind en wilde branding van Westkapelle, wat hebben jullie het werk dikwijls in de war gestuurd. Toch heeft de mens het natuurgeweld verslagen; maar het werd een fel en verbeterd gevecht.

De Westkappelsche dijkwerkers begrepen er niets van, dat het zand alleen het niet rooien kon. Velen onder hen werden ongeduldig en mopperig; er werd zachtjes over sabotage gefluisterd. „Ja, meneer“, zei er een, „als je dan dat zand weer ziet wegmelken, en er wordt maar niet gespoten, dan wordt het je raar temoede, daar van binnen.“ Maar het probleem was te groot, om met stoere oprechtheid alleen begrepen te kunnen worden. Toch voelde de Westkappelaar, met al zijn primitiviteit, onmiddellijk of er lijn in het werk zat. Wanneer de heeren van de opperste werkleiding voorzichtig overwogen, wat er gedaan moest worden om een goed en



Het Nollegat een dag na de tweede doorbraak op 25 Sept. 1945.

duurzaam resultaat te verkrijgen, en wanneer dat overleg een beetje lang duurde, omdat er voor een bepaald voorstel stemmen voor en stemmen tegen waren — dan werd de Westkappelsche dijkwerker korzelig en ongedurig. En dan zeiden ze onder elkaar: „Laat die zuiger dan toch gaan spuiten! Al komt er niks van — dan gebeurt er tenminste wat!“ Ze leefden als van ouds, innig mee met hun „diek“; en het wemelde aan de kop ook altijd van vrouwen en kinderen.

Op Koninginnedag werkte al het volk door, en ze deden het van harte. Op 3 September was de geul nog maar een kleine 60 meter breed. Groot was hun verbazing en verontwaardiging, toen het zandlichaam niet verder vooruitgeperst werd. Ze moesten een kop bouwen, met een verdediging van zware steen. De werkleiding had besloten daar eerst het altijd gevaarlijke giertij overheen te laten gaan; daarna zou de opening geblokkeerd worden met groote betonnen caissons. Hoe wijs het was niet enkel met zand door te gaan, bleek nog dienzelfden nacht: de felle stroom vrat met

een hap zooveel zand weg, dat de dijk 10 meter achteruittamboerde.

Het giertij kwam; een week lang vrat het, bij vloed, maar meer nog bij eb, aan de bodem van de sluitgeul. Achter het gat was door maandenlange oeveruitvreting een geweldige vijver ontstaan. De ebstroom kwam daar niet langer recht uitschieten, in de as van de geul dus, maar hij ramde eerst schuins de Zuidelijke dijkskop. Vlak achter die dijkskop ontstond een gevaarlijke kringstroom, een z.g. „neer“. Ook op andere plekken begon het water te kolken en te draaien. Deze neren holden de bodem snel uit, omdat die hier enkel uit zeer fijn zand bestond, zonder steviger sliblaagjes daartusschen. Het water ondergroef de randen van de zinkstukken. Bovendien ontbrak ergens een zinkstuk. De stroom drong gretig het zand binnen. De rest van de zinkstukken begon te verzakken. Op de kaart van de peilingen verschenen alarmerende cijfers: er waren gaten gevreten van 7, 8 en 9 meter diep. Hoe kunnen we hier ooit sluiten bij zulke dieptes? De werkleiding liet proeven nemen, wat er gebeuren zou, wanneer er in het diepste gat twee caissons op elkaar werden gezet, en daar dan nog twee naast. De conferenties duurden lang, het gat bleef het gat, en het werkvolk begon weer te morren. Maar verantwoordelijkheid dragen brengt nu eenmaal, vooral in Nederland, lang wikken en wegen met zich mee. Alleen de voorbereidingen voor het sluiten met beton gingen door: op 7 September werd er een klein betonnen schip naar binnen gesleept plus 2 betonnen caissons; op 11 September kwam een betonnen caisson aan van 25 meter lang, die buiten de dijk liggen bleef; de volgende dag werden er twee kleinere betonnen caissons tegen aan gemeerd (z.g. „beetles“) en 2 stalen caissons. De felle herfstzon ging dien dag onder achter een hooge zwarte bank; maar de caissons bleven buiten de dijk liggen.

Op de 13de September kwam de zon bloedrood op uit zwarte banken. Tegen de middag trok een floers over de hemel. De wind ruimde naar het westen en stormde tegen den avond steeds heviger recht op het gat aan. De caissons begonnen te rijden en tegen elkaar op te kwakken; en telkens deden de kleinere met z'n vieren tegelijk een boksaanval op de groote caisson. De zee werd groen, donkergroen, zwart. De wind bleef de nacht door huilen. De baai lag vol bakken; een was er al boven op een zinkstuk gesprongen, dat gereed lag om versleept te worden, toen de wilde bries plotseling de baai overviel. De nacht kon niets anders dan vernietiging brengen. In het halve donker probeerden twee sleepbooten om de bakken van de wal te trekken, maar ze zaten al muurvast.

Op de morgen van de 14e September bleek de groote betonnen caisson onder de golven verdwenen te zijn. Twee kleinere hadden de groote doodkist in verticale richting gevolgd. 4 steenbakken lagen tegen de dijksglooiing aangesmeten. Een oplosser, vol steen, dat is een schuit die zijn steenlading door kleppen in de bodem lost, was door het gat heengeslagen en lag boven op een zandplaat te treuren. Een zinkstuk lag aan flarden langs de dijk, en de zuiger, die de vorige avond toch maar was gaan spuiten, had een koppeling gebroken. Ziedaar het resultaat van een nachkje wind op Westkapelle; en de hemel was van de dreigende grauwheid, die drie dagen storm voorspelt.

Maar dat gaf niet. Er was een besluit genomen: Zand spuiten, zoo hard en veel mogelijk, om de kuilen dicht te krijgen. 's Zaterdag bij eb zag je plotseling vóór de kop een strand uit de golven groeien. Heel het volk, behalve een stelletje lammelingen besloot de Zondag door te werken. De Westkappelaars togen na kerktijd woest aan de slag. 's Avonds laat ging het door het heele dorp: „'t Gaat lekker, we hebben 28 meter gewonnen.“ Een dag of wat later lag de gevaarlijkste kuil van 9 meter diep al in het dijkslichaam. En toen werd het bedrijvig in de baai van Westkapelle. Er werden sleepbooten weggehaald van andere werken. Elke dag dat er maar gevaren kon worden kwamen de bakken en oplossers met steen naar binnen. Kantelbakken wierpen met een hooge sprong hun heele lading tegelijk in de geul; uit de oplossers zonk de steen met dof geratel in de golven. Tegen 't eind van de maand was 't weer dagen lang mis: een kantelbak verloor zijn lading op zee, landigsbooten werden door het gat heengeblazen of tegen de wal gesmakt. 't Werd tijd om snel te sluiten: mocht er een wilde October komen, dan was de zaak verloren. Op 30 September trokken de sleepbooten een „Intermediate“, een caisson van 25 bij 17 meter door het gat naar binnen. Dienzelfden nacht vertrok een statige stoet van vijf sleepbooten uit de haven van Vlissingen met een tweede caisson. De kopstukken van de Droogmaking en een Engelsche springploeg zaten vol spanning op de dijk te wachten. De rijswerkers roeiden door de heilige voormorgen in de dobberende ankerzaak naar buiten en enterden het betonnen gevaarte, dat door twee kleine sleepbooten overgenomen werd. Met een boog probeerden ze het bakbeest veilig door de met wrakken bezaaide baai te loodsen. Een baken ontbrak: soldaten hadden de vorige dag een waarschuwend zwarte ton boven een wrak als schietschijf gebruikt. De kapitein van de voorste sleepboot maakte, toen hij de ton miste, een zeer wijde en zeer voorzichtige boog rond de twijfelachtige plek heen. Een beetje te wijd; maar per slot ging het ook



Nollegat, 2 September 1945: dichting van de voorlaatste geul. Van opzij gezien.

om zijn boot. De caisson liep omhoog, stootte lek, ging scheef hangen. „Om te huilen” zei de kapitein van de springploeg met een effen gezicht.

Maar de volgende dag was de dag der wrake. Een ploeg van de Royal Engineers zwoegde de halve nacht in de haven van Vlissingen om een nieuwe caisson sleepklaar te maken. De roergangers van de sleepboten „Mevo” en „Ebbe”, die tegenover de Engelsche toeschouwers even Holland’s Glorie hoog wilden houden, jongleerden de caisson naar binnen. Snel werden de twee bakbeesten aan elkaar versjord. Links geflankeerd door een „beetle” en een waterboot, rechts door twee „beetles”, werden de mastodonten langzaam naar het sluitgat toe gesleurd. Keffend als nijldige trekhonden sprongen de sleepbooten in de trossen; spartelend tegen de navloed in bleven zij doorsjorren, tot de gevaarten op hun plaats lagen in de raai. Bulldozers van de Royal Engineers aan de wal zorgden met brommende kracht, dat het zaakje haaks bleef.

Het leek, of een reus zijn breede gepantserde vuist vooruitschoof in het gat, dat langzaam en onweerstaanbaar werd dichtgeramd.

Een knetterende knal, en nog een: de brokken beton zonken statig naar de waterspiegel, waar ze, met het doode tij, nog meters bovenuit bleven steken. En aanstonds drong het leger der dijkwerkers voorwaarts om het felle water te gaan temmen, dat nijdig door de smalle sleuven tusschen de blokken beton door bleef jakkeren. De eerste steenen klotsten in de opspattende vloed.

Tien dagen lang nog duurde het gevecht tegen de getijden, die hun gierend geweld wilden bestendigen in de afgronden tusschen de caissons. Een paar torpedonetten werden in een der sleuven gesleurd; het werk, waar de drijvende kraan moeiteloos een minuut over deed, kostte nu kwartieren zweet aan twee ploeterende ploegen touwtrekkers. Een dam van zandzakken over de langzaam wegzinkende caissons heen vormde een borstwering tegen het opkomende giertij. De zandzuiger spoot voor en achter de betonnen versperring; maar telkens slokte weer de stroom het zand weg. Volhouden maar, volhouden; neen, jullie krijgen geen kraan hier, er is geen te missen, spuiten maar, spuiten!

10 October deed de zee zijn laatste aanval. Laat in den middag begonnen de golven in woeste galop tegen de dam van zandzakken op te tornen. Maar de vijand had zijn wanhoopspoging slecht uitgemikt: het was net vallend water, en de dam hield het, zij het dan op het nippertje.

Er werd doorgespoten. Traag kwam het zand boven het water uit, dat voor de vorm wat nijdig doorsputterde.

Maar op 12 October woeien op Westkapelle de vlaggen. Dien nacht om drie uur had de zee het afgelegd. En iedereen in het dorp liep rond met een stille glimlach. Nog was de waterkeering wrak en dun; maar eindelijk zouden ze dan toch weer een dijk krijgen, waar je ’s avonds naar toe kon klimmen om dan met de hand boven de oogen uit te turen over de zee, die daar was waar hij thuisbehoorde: buiten bij de andere wateren, die God eens gescheiden had van het droge, dat Hij aarde noemde. — Weer was de scheiding voltrokken; en ze vonden dat het goed was, en ze glimlachten, stil en tevreden.

### WALCHEREN KOMT BOVEN WATER

De Octobermaand, die eeuwig in het geheugen der Walchenaren zal blijven als de maand der bombardementen, werd voor de droogmaking de maand der overwinningen. 2 October: de Nolle; 12 October: Westkapelle; 23 October: Veere; 31 October: het eerste water loopt de zeesluizen uit.



Schijnbaar machteloos staat de mensch naast de woede der wateren.

De sluiting van Veere gebeurde bij verrassing. De geleerden waren overeengekomen, om Veere te sluiten gedurende het doode tij omstreeks eind October. Maar op sombere voorspellingen van het waterloopkundig laboratorium te Delft, dat de bezinking in het nog meer dan 100 meter wijde gat er gedurende het giertij wel eens aan zou kunnen gaan, besloot men de sluiting te forceeren. Ergens op een bureau lag nog een krabbeltje, met een opgave uit het hooge Noorden, dat er op Vlieland en bij de Lemmer nog twee onafgebouwde Duitsche betonschepen lagen. Na veel en luidkeels telefoneeren kwamen de schepen op het nippertje bij Veere aan. Reeds waren op 11 October voor de Veersche dijkskop 3 „beetles“ tot zinken gebracht. Een week later werd de tegenovergestelde kop eveneens met een beetle gearneerd. Toen was de opening net nog wijd genoeg om er de twee schepen, elk 43 meter lang, in te vieren. Met de gebruikelijke onberispelijke ontploffing, patent der Royal Engineers, zakten ze naar hun laatste rustplaats. De overblijvende openingen werden fluks met 2 beetles afgesloten, twee kranen zetten het heele zaakje dik in de klei, een stel tor-

pedonetten brak de stroom in het middelste gaatje tusschen de twee Moffenschepen in, en na vijf etmalen hard zwoegen ging Veere op 23 October 's morgens om 8 uur dicht.

Nu kon er weldra gespuid worden. Laat ik hier mogen herhalen dat ik op 31 October 's avonds laat voor de microfoon vertelde:

„Het water loopt Walcheren uit. Vanavond was er geen licht in Middelburg, want door het spuien door de sluzen in Vlissingen was de koelwaterleiding voor de elektrische centrale een paar uur lang in de lucht komen te hangen. Eigenlijk was dit spuien officieel; het geschiedde op verzoek van onze Britsche bondgenooten, die een wrak in de binnenhaven van Vlissingen moesten lichten en daarvoor een lage waterstand noodig hadden. — Maar vannacht om 3 uur begint het pas goed. Dan zal de sluiswachter in Veere de sluisdeuren opendraaien, en de watermassa's, die Walcheren 13 maanden lang bedolven hielden, zullen beginnen zich naar buiten te storten, in de Schelde, in zee.

Om het water snel af te kunnen voeren, is er tusschen Middelburg en Veere een overlaat gemaakt in de dijk van het kanaal, dat dwars door het eiland loopt, en dat bij Vlissingen en Veere met sluzen is afgesloten. Samen met den leider van de Dienst der Droogmaking reed ik er in de vallende avond naar toe. Reeds op een honderd meter afstand zagen we een felwitte schuimstreep. We stapten uit en liepen er heen. Het klonk als muziek: dit bruisende kruivende juichende water, dat wegliep om niet meer terug tekeeren. Want ook hier is een gat, een gat in een dijk, en het water schuimt er door, zooals het een jaar lang door de vier groote gaten in Walcheren's zeedijken heeft geschuimd, waavan er nu nog slechts één over is: het zelfstandige gat bij Fort Rammekens, dat slechts 2000 H.A. bevoeit. Maar door de drie andere gaten, die bij Vlissingen, Westkapelle en Veere, was het water een jaar lang in en uit gestroomd, in en uit, vier keer per dag van richting wisselend, maar eender in geweld en duistere boosaardigheid. Hoeveel nachten hebben we niet bij de stortstroom gestaan, die schaterend en bulderend door het gat in den Nolledijk gierde, toen de zee er voor de tweede maal doorheen brak, op dien noodlottigen 25en September, toen Walcheren een oogenblik lang voor goed verloren scheen. In en uit ging het door het gat, en dan verder in een kolk van spierwit schuim. Dan werd het eb, en het water kwam pikzwart aanzwellen uit het hart van het eiland, en schuimde in een doodsche witte kolk naar zee. En het water schudde heen en weer, en je zag alles in wit en zwart, zwart en wit, en je stond er bij, roerloos en machteloos.

Maar nu is de zee bedwongen, en door de overlaat bij Klevers-





2 October 1945: de sluitgeul van het gat bij Westkapelle is geblokkeerd door twee groote caissons en drie kleinere. De overblijvende sleuven werden gedicht met steen, puin, torpedonetten en zand. (Foto Henning-Middelburg)

kerke zal het water in een richting door blijven lopen, steeds wanneer er gespuid kan worden, bij dag en bij nacht. Walcheren zal leeg lopen in eenige weken tijd; reeds komen de wegen boven, en de sappige ziltige grond, smerig, vaal en bruin. De huis-muren zijn donker van de mossels, de boomen groen van de algen en in de huizen stinkt het muf en goor. Maar de aarde komt boven, de aarde, waar mettertijd weer gezaaid en geploegd zal worden. De reigers zullen wegwieken uit het eiland, en Walcheren zal weer Walcheren zijn.

En nu een enkel woord tot de mannen van de droogmaking. Toen ik vanavond met den leider van het werk bij de overlaet stond, toen glimlachte hij, stil en voldaan. Een man vroeg, of hij met ons mee terug mocht rijden. — Wat kom je hier eigenlijk doen? — O, meneer, ik heb ook een huisje, dat in het water staat, tusschen Middelburg en Koudekerke, en nu ben ik komen kijken, of het water wel wegliep. Bent U soms iets bij de wederopbouw? —

„Ja, zoo'n beetje“, mompelde de hoofdingenieur, die niet van complimentjes houdt. En omdat dat zoo is, wil ik hem ook geen complimentjes maken. Hij weet trouwens, en zegt dat altijd zelf, dat met dit werk bijna drie en een half duizend man gemeoid zijn, allemaal onontbeerlijk, op de plaats, waar zij staan. En als ik daarom den hoofdingenieur feliciteer, dan feliciteer ik jullie allemaal, en onze Britsche bondgenooten, zonder wier hulp de Dienst Droogmaking het nooit klaar had kunnen spelen. En als ik jou dan feliciteer, Hein, dan geldt dat voor alle ingenieurs en technici, en jou, Kobus, voor alle uitvoerders, en jou, Nol, voor alle zinkbazen en stortbazen, en jou, Simons uit Westkapelle, voor alle dijkwerkers, en jullie, kapiteins van de Mevo en Ebbe, voor de heele vloot. Proficiat! Opnieuw heeft Nederland de zee verslagen!”

De volgende dag 1 November, fietste ik vanuit Middelburg de weg op naar St. Laurens. Een kilometer van de stad af stond een Zeeuwsche maagd hartstochtelijk de heelgebleven luiken van een heerlijk gehavend huis te boenen. Ik waadde van de droge weg af een huis binnen. De stoep leek een mosselbank; mosselen groeiden aan de struiken in het voortuintje; mosselen kleefden aan een rustbank achter het huis. Nog twintig stappen in de slib tot aan de rand van het water. Doodstil was de tuingrond boven gekomen, als vreesde zij een hernieuwing van het watergeweld. Terwijl ik daar roerloos stond, tusschen slib en plas, tusschen de stronken der spruiten, in het voorjaar van 1944 geplant en het puin van een pas ineengestort muurtje, luisterde ik naar de geluiden. Vreemde geluiden van tikkende hamers en kloppende stratenmakers; onwennige geluiden van stemmen over een drooge straat heen, waar een jaar lang enkel het gebruisch geklonken had van de boeggolven der Ducks. Boven het tikken en kloppen uit klonk het hooge gekras van een schrapijzer: vlakbij was een huisbaas bezig, de mosselbedden van zijn huismuur te krabben. En met elke schrap verdween er een stukje van de overstrooming, die Walcheren een jaar lang had doorklotst bij dag en bij nacht. Terwijl ik daar stond, waren de mannen van de Droogmaking al weer op weg naar Westkapelle, om daar uit het grootste model caisson een golfbreker te bouwen, om de nog zwakke dijk te behoeden tegen het razen der winterstormen.

Weldra is voor hen het grootste avontuur van hun leven voorbij. Want op het oogenblik, dat ik dit boekje afsluit, is het gat van Rammekens nog niet dicht, maar het komt wis en zeker dicht. Dan worden velen van hen weer brave ambtenaren en soliede, bedachtzame uitvoerders. En ik wed, dat zelfs de tijd zal komen,

dat ze met angst en beven in hun waterbouwkundig hart zullen terugzien op de gewaagde experimenten die ze moesten uithalen, om Walcheren te redden.

Zeker; ze hadden de ervaring van de Zuiderzeewerken, om op voort te bouwen; en vooral na de capitulatie van Duitschland kregen ze zooveel hulp van onze Britsche bondgenooten, dat sluiten dit jaar mogelijk werd. Maar ze hadden iets meer, iets, dat je uit geen vooraadschuur ter wereld leenen of koopen kunt: het stille, en daarom zoo stoere geloof in hun werk. Laat Nederland, in deze tijd van na-oorlogsche ontwrichting, die soms ook de sterksten met moedeloosheid slaat, een voorbeeld nemen aan hen, die zestig miljoen kubieke meter water binnen het eiland en de gansche Noordzee er buiten versloegen, en die met hun wilskracht Walcheren uit de golven sleurden.

Een land, dat nog dijken kan bouwen dwars door de stormvloed heen, mag weer gelooven aan zijn toekomst!

#### NAWOORD

Dit boekje is geschreven met een bepaalde bedoeling. In een tijd van weifelen en zoeken, een tijd, waarin de nu voorbijge oorlog nog maar al te dikwijls veler gedachten tezeer beheerscht, wil het de Nederlanders toonen, dat met wilskracht en doorzettingsvermogen ook de moeilijkste vraagstukken kunnen worden opgelost, zoo men slechts de moed heeft, ze onverwijld aan te pakken. De droogmaking van Walcheren is meer dan onze zooveelste traditioneele overwinning op het water. Alles op Walcheren was lang niet even mooi; maar toch verrees hier grootsch het ras der wrochters, ter beschaming van de blatende bende der kankeraars. Ik schreef dit boekje in mijn functie van verbindingsofficier van het Militair Gezag (Sectie XI) bij de Dienst Droogmaking Walcheren. Mijn hartelijken dank aan den Hoofdingenieur P. Ph. Jansen, voor de gulle en vriendschappelijke wijze, waarop hij mij gastvrijheid verleende in een dienstgebouw, waar al zijn medewerkers mij steeds op de meest royale wijze hebben voorgelicht en geholpen. Ook op alle werken heb ik steeds dezelfde prettige hulp en gastvrijheid ondervonden.

Later hoop ik deze worsteling zonder weerga uitvoeriger en in andere vorm te beschrijven. Moge dit boekje Nederland alvast een simpel getuigenis brengen, dat wij nog steeds in staat zijn om ook in alle stilte grootsch werk te verrichten.

Middelburg, 15 November 1945