

## **Sluiting gat Veere**

Omdat bij Veere al snel een ploeg rijswerkers beschikbaar is, beginnen hier de werkzaamheden het eerst. Het is veruit het breedste gat met drie forse en enkele kleinere geulen. De geul, het dichtst bij Veere, wordt de sluitgeul. Eind juli 1945 zijn de twee westelijke geulen afgedamd, medio september is ook de middengeul met twee beetles en met zware klei gesloten. Een maand later is de nieuwe dijk zover gevorderd dat nog een opening van 120 meter overblijft. Op 18 oktober worden hierin twee uit Delfzijl aangesleepte betonnen schepen (van 42,5 x 4,5 meter) afgezonken en twee beetles, waarna met zand en klei de nog resterende openingen worden opgevuld. Vijf dagen later, op 23 oktober 1945, is ook dit gat definitief dicht.

## **Sluiting gat Rammekens**

Op het moment dat het grootste deel van het eiland weer droog is, staat het water tussen Middelburg en Rammekens nog even hoog als een jaar geleden. Het diepe geulenstelsel dat zich in het brede gat heeft ontwikkeld en de in de omgeving aanwezige mijnevelden zorgen hier voor problemen. De stromingen zijn zeer sterk en veroorzaken zelfs watervallen. In juli 1945 is al vastgesteld dat voor de sluiting waarschijnlijk caissons nodig zijn. In de loop van november 1945 worden de eerste beetles in de nog droog te leggen middengeul geplaatst. Een betonnen schip, een betonnen Phoenix-caisson en twee stalen intermediate-caissons voor de definitieve sluiting worden gereed gehouden. De geplande sluiting mislukt. Het duurt tot het volgende jaar voor een nieuwe poging wordt gewaagd. Op 24 januari 1946 wordt nog een tweede caisson in het gat afgezonken. De Phoenix blijft op zijn plaats en het gat is zo in een keer geblokkeerd. Een maand lang worden nog klei en zand worden gestort, dan is ook het laatste sluitgat dicht en kan het droogpompen van dit gedeelte (2000 hectare) van Walcheren volgen.

## **Sluiting gat Nolledijk Vlissingen**

Tot een hoogte van 1 meter beneden NAP worden zinkstukken afgezonken maar dat blijkt onvoldoende. Tussen 18 en 21 augustus worden tien door de geallieerden afgestane betonnen drijvers van 12 bij 15 bij 2.60 meter groot, zogenaamde 'beetles', in het gat tot zinken gebracht. Ze worden opgevuld met klei om ze te verankeren. Op 22 augustus worden nog eens vijf beetles gevuld. Het is onvoldoende. Een 33 meter lang binnenvaartschip, ooit door de Duitsers bestemd om de invasie van Engeland mee uit te voeren, wordt gevuld met torpedonetten waarmee Zeeuwse havens waren geblokkeerd. Het schip gaat de diepte in en in de vroege ochtend van 3 september 1945 is het gat in de Nolledijk dicht. Maar drie weken later breekt de dijk door. Vooral van binnenuit is de nieuwe dijk door het water aangevreten. Opnieuw wordt zwaar materiaal ingezet: een twaalf meter lange aak en een betonnen ponton met een lengte van 38 meter, een breedte van 17 meter en een diepte van vier meter worden tot zinken gebracht. Op en rond deze caisson worden in een razend tempo uit de haven van Vlissingen afkomstige torpedonetten geworpen, in totaal 300 ton. Dit is afdoende. Op 2 oktober 1945 wordt de dijk definitief gesloten.

## **Sluiting gat Westkapelle**

Bij het herstel van het dijkgat in Westkapelle wordt onder de moeilijkste omstandigheden gewerkt. Houten keten, materiaal, materieel, alles moet over het water worden aangevoerd met een Engels landingsvaartuig en Dukw's. De Westkappellese zeekering is in totaal ongeveer 4 km lang. Hiervan is 500 meter weg, voor een groot deel weggespoeld in de wintermaanden na de bevrijding. De toestand van de rest van de dijk is slecht: overal zijn bomkraters. Bovendien is de dijk voorlopig ontoegankelijk door de landmijnen. Op de dijk staan reusachtige betonnen kazematten en geschutsopstellingen met metersdikke muren. Door de zware bommen en door beschieting uit zee zijn deze maar gedeeltelijk vernietigd. Het nieuwe stuk van de Westkappelle

Zeedijk wordt gedeeltelijk op de plaats van het vernielde dorp Westkapelle aangelegd. Het materieel dat voor het herstel nodig is wordt over het strand door Engelse landingsvaartuigen (LCT's) aangevoerd.

Eind mei 1945 begint een baggermolen aan de binnenzijde van de nieuw aan te leggen dijk een put te graven. Daarin wordt in de loop van juni een zandzuiger gelegd, die met zand uit de directe nabijheid, het nieuwe dijklichaam opspuit. Vanaf 20 juni worden de zinkstukken (26.000 m<sup>2</sup>) in het sluitgat neergelaten, door tweeëneenhalf miljoen kilo steen op zijn plaats gehouden. Het karwei duurt twee maanden. Net als bij de Nolledijk, nemen ook bij Westkapelle naarmate de dijk vordert de moeilijkheden toe. Slecht weer zorgt voor een verbreding van het gat van 40 meter naar 110 meter. Sterke stroming begin september slijt de geul tot een diepte van twaalf meter onder NAP. Ook hier moeten ongebruikelijke methodes hulp bieden. Een ponton om het gat te dichten zinkt op 175 meter voor de nieuwe dijk in volle zee en de sluiting wordt uitgesteld. De stroming diept het gat verder uit. Op 30 september wordt een nieuwe caisson het gat ingesleept, twee dagen later een tweede. Op 2 oktober worden de twee caissons, samen met twee beetles en een betonnen schip met behulp van explosieven tot zinken gebracht.

Er volgt nu een periode van zandsputten, klei- en steenbekleding aanbrengen en de dijk onder profiel afmaken. Nadat het gat bij Westkapelle op 12 oktober 1945 gesloten is, wordt direct begonnen met de versteviging van de herstelde dijk. De aansluitingen aan de duinen aan de ene kant en de aansluiting aan de oude dijk aan de andere kant worden aangepakt. Langzamerhand wordt het profiel van de dijk verhoogd en verbreed. In de loop van november beginnen de arbeiders met het opspuiten van een strand. Bij de zuidelijke kop van de oude zeewering worden begin november '45 vier Phoenix-caissons, elk 62 meter lang, 12 meter breed en 12 meter hoog, tot zinken gebracht. Proefnemingen in het Waterloopkundig Laboratorium hebben uitgewezen dat de caissons ook als golfbrekers kunnen dienen. Gevaar voor een doorbraak is er niet meer. Vanaf eind maart 1946 wordt de aandacht naar het oude dijkgedeelte verlegd. Ook hier is door oorlogsgeweld grote schade ontstaan en door de bouw van bunkers is ook dat deel aangetast.