

A propos de l'Emersion de la douzième Province des Pays-Bas

par M. E. VAN HALTEREN

(Suite) (1)

LE récit de la journée historique du samedi 28 mai 1932 s'arrêtait au moment où la flottille sur rade sifflait allègrement pour fêter joyeusement la fermeture définitive de la grande digue de près de 30 kilomètres et pour rendre également un hommage à la personne de feu M. Lely, auteur du projet. (Pl. 1).

Tous les bateaux et yachts sur rade faisaient retentir l'air de leurs sifflements stridents.

Puis le *Stavoren* largua ses amarres et rejoignit d'écluse de « Den Oever » avec ses invités où un lunch les réunit.

Aussitôt des curieux venus des 2 provinces voisines — Hollande Septentrionale et Frise — traversèrent en groupe la nouvelle route terrestre; ce fut une Frisonne qui passa la première, mais s'enfonça fort dans l'argile, elle en eut presque à mi-jambe et dut être aidée pour s'en dépêtrer.

A mon tour, je levai l'ancre et rejoignis « Den Oever » tandis que, sans arrêt, les grues continuaient à élever la digue pour la mettre désormais au-dessus des marées normales.

(1) Voir Communications de l'Académie de Marine — tome VI (année 1952).



1. *L'ingénieur
en chef C. LELY*

Le lendemain, j'emmenai par le nouveau lac de l'Yssel, l'ingénieur en chef Lely et sa femme, son frère et le fils de ce dernier, actuellement ingénieur du Waterstaat à La Haye; après le déjeuner à bord à Enk-huyzen, mes invités reprirent le chemin de Wieringen et moi-même je continuai ma route vers le port des yachts au Sixhaven à Amsterdam.

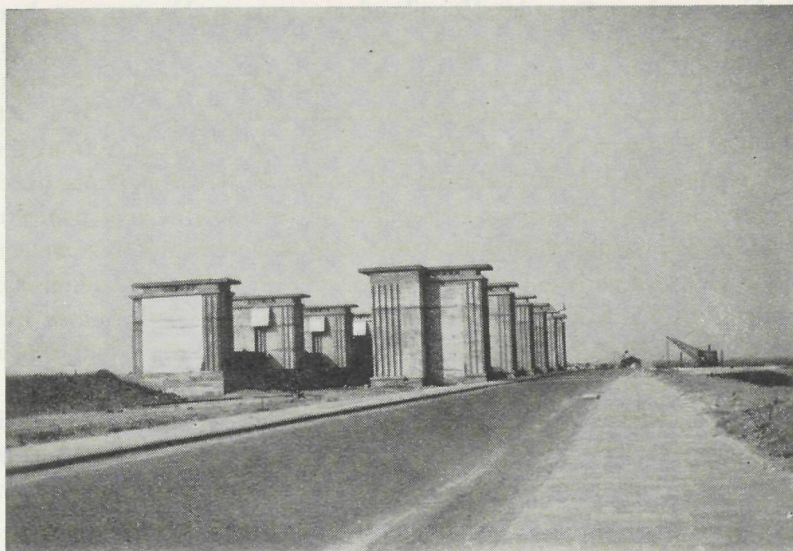
Et à partir de ce jour, les écluses d'évacuation prirent désormais leur service régulier. (Pl. 2 et 3).

Les 5 batteries des écluses d'évacuation auront un écoulement linéaire de 300 mètres, comme nous l'avons dit dans le début de cet article (Annales de l'Académie de Marine, VI (1952), p. 151).

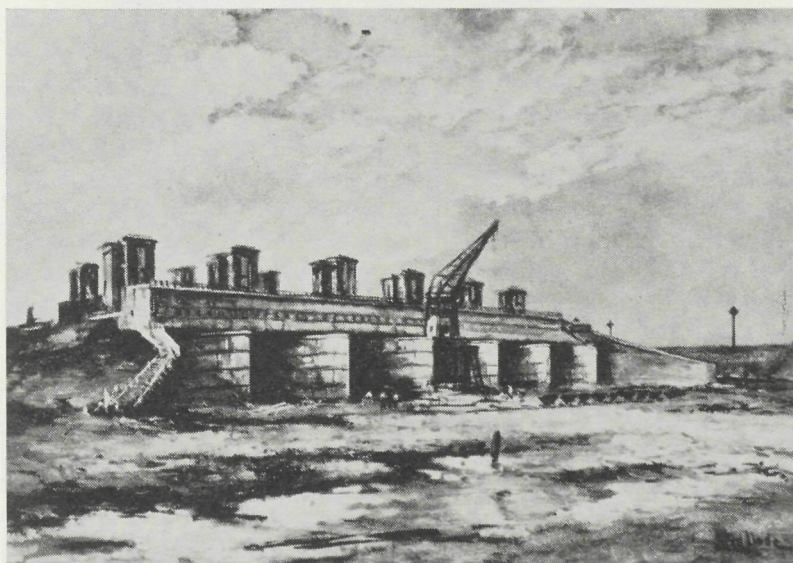
Ayant eu l'occasion de parler de la journée du 28 mai à quelques amis curieux, il fut convenu que certains d'entre eux viendraient me retrouver à Amsterdam le 13 juin au soir.

Le lendemain matin, nous gagnâmes « Den Oever », en autos, celles-ci étant venues pour amener les excursionnistes.

Ce fut l'occasion de visiter, en cours de voyage, la petite localité bien connue de Broeck in 't Waterland, réputée par la propreté de ses



2. Ecluses d'évacuation « Stevenssluis » (anc^t de « Den Oever »)



3. Ecluses d'évacuation « Stevenssluis » (anc^t de « Den Oever »)
(D'après une aquarelle).

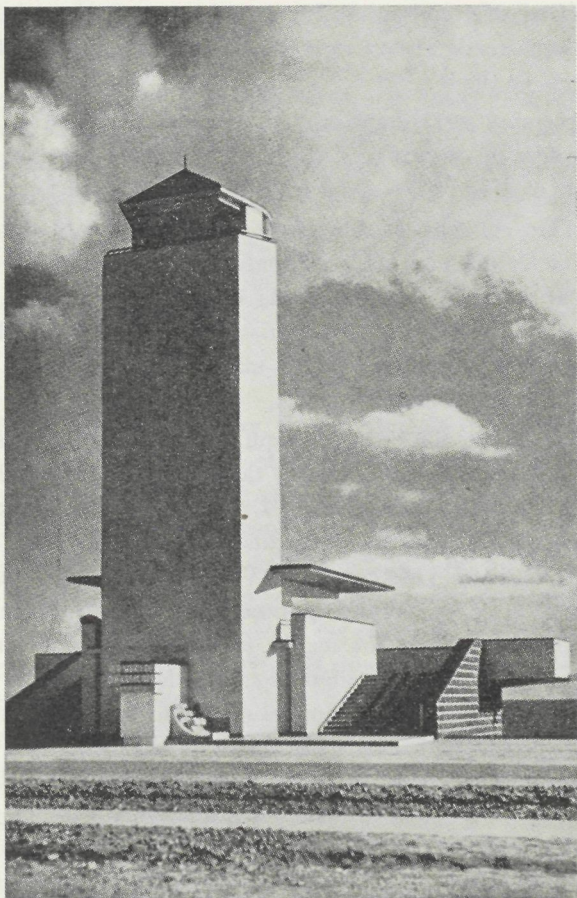
étales, puis celles de Monnikendam, remarquable par son beau beffroi à carillon; de Volendam, aux costumes si pittoresques et au port de pêche important; d'Edam, réputée pour ses fromages, ses multiples canaux et son clocheton galbé, et aussi celle de Hoorn. Dans cette dernière ville nous arrivâmes un mardi, jour de marché aux fromages. Nous pûmes remarquer les curieux accoutrements des porteurs de civières (chaque civière permet de porter environ 50 fromages pour être pesés au poids public) arborant des chapeaux multicolores aux couleurs des diverses firmes productrices de ce mets recherché. Nous admirâmes enfin la capitainerie du port et la statue de Guillaume Schouten qui, en 1616, comme second de l'Anversois Jacques Le Maire, doubla pour la première fois le Cap Horn.

Enfin, arrivés à Medemblik, avant de traverser le polder, le lac de Wieringen (Wieringermeerpolder), nous allâmes visiter la station de pompage électrique Lely, en plein travail, où des explications fort complètes furent données par un personnel fort complaisant.

Puis traversée du Polder, réception et déjeuner offerts par Monsieur et Madame Lely. L'après-midi, embarquement à bord du remorqueur *Zilvermeeuw* jusqu'à Breezand; au retour, excursion sur la grande digue;



4. La grande digue



5. *Tour commémorative de l'achèvement de la digue*

il n'y avait là qu'un piquet rappelant l'endroit où furent déversées les 2 dernières bennes; la digue tout entière était achevée. (Pl. 4).

Pour la soirée nous étions rentrés à Amsterdam.

Je reçus ultérieurement la photo de la tour commémorative de l'achèvement de la digue; de la plate-forme supérieure de celle-ci on jouit d'une vue très étendue vers le Nord : Mer du Nord; vers le Sud : le Lac de l'Yssel et enfin vers l'Est et l'Ouest : le long ruban de la digue elle-même. (Pl. 5).

La route carrossable fut achevée pour fin 1932 et elle fut livrée à la circulation dès le début de 1933.

Je profitai d'un séjour à Amsterdam pour venir voir l'état des travaux et je partis de «Den Oever» pour gagner le petit port de guerre de Harlingen en Frise.

En septembre 1933 étant passé avec mon yacht par l'île d'Urk, je constatai que de grands travaux étaient entrepris au port en vue de l'incorporation de cette île dans le futur Polder Nord-Est.

Dans l'entretemps, les Chambres Néerlandaises furent saisies de demandes de crédit pour la continuation des travaux; la première Chambre par désir d'économie décida de suspendre jusqu'à des jours meilleurs la continuation de l'entreprise; mais la seconde Chambre fit valoir qu'il serait regrettable que le matériel extraordinaire rassemblé par la M.U.Z., fut dispersé.

Ce fut cette décision de sagesse qui l'emporta définitivement; il fut décidé de modifier le programme et de s'attaquer alors à la création du polder Nord-Est. Il deviendrait l'Urkland, le pays d'Urk; toutefois eu égard au peu d'importance des petits ports de la côte de l'Overyssel, il fut décidé qu'entre Le Lemmer et Van Vollenhove le chenal prévu entre le polder et la côte serait supprimé et le polder s'appuierait contre cette côte. Cette décision fut malencontreuse puisqu'elle amena, par le rabattement de la nappe aquifère résultant de la mise à sec du polder, un appel d'eau qui baignait le sous-sol des terres voisines de la province d'Overyssel, provoquant dans celles-ci, un assèchement assez prononcé; aussi verrons-nous que pour le programme actuellement en voie d'exécution en 1952 on a prévu le maintien d'un chenal de navigation tout autour des futurs polders, même plus large que celui prévu primitivement par le plan Lely.

Les travaux du polder Urkland commencèrent en 1937 et la digue circulaire de Lemmer à Van Vollenhove (à l'embouchure de l'Yssel de Gueldre, de la Zwarte Water et de la Vecht Prussienne) furent achevés pendant la guerre en 1942.

La mise à sec du polder suivit son cours et on appliqua ici comme au premier polder, celui du lac de Wieringen, la mise en état de culture à raison de 8.000 hectares par an; l'apport permanent de la seule eau douce par les cours d'eau précités depuis le 28 mai 1932 facilita la mise en culture et le travail fut achevé pour fin 1949.

Il y a lieu de signaler que le puritanisme outré des habitants d'Urk les a incités à interdire aux autos et autres véhicules assimilés la circulation sur le territoire de l'ancienne île; une pancarte en belle place interdit formellement le passage sur ce territoire.

Il y a aussi lieu de constater en passant que les îles d'Urk et de Schokland, incluses dans le polder, sont constituées d'argile glaciaire.

Trois stations de pompage à Lemmer assurent le maintien du polder en état d'assèchement. Ce polder, d'environ 55.000 hectares, se trouve donc divisé en 3 niveaux différents; la navigation intérieure y est réalisée comme au polder Nord-Ouest par des écluses. Le profil de la digue périphérique est un peu différent de celui de la grande digue et de celui du polder du Lac de Wieringen.

*
**

A la fin de la dernière guerre, des événements tragiques se passèrent dans cette région des Pays-Bas qui nous intéresse ici. Le 20 mars 1945 était tué par un éclat de bombe alliée, aux environs de Delft, mon ami Monsieur Jacques Lely; il revenait de la campagne où il avait été chercher du lait pour ses petite enfants, lorsqu'il fut atteint par un éclat de bombe et mourut sur le coup. J'en fus informé par sa veuve. Puis, les 16 et 17 avril, à la veille de la capitulation, les Allemands firent sauter une partie de la digue orientale du polder Nord-Ouest près de la station de pompage Leemans. (Voir les annexes A et B ci-après, reproduisant les rapports publiés en juillet 1945 par la M.U.Z. sur cette destruction).

Cette destruction de la digue était au surplus une opération ridicule sans utilité militaire. Les Allemands ne pouvaient ignorer qu'ils étaient pris comme des rats dans une natte. En effet, leurs troupes refoulées vers le nord à partir de la ligne Ymuiden-Amsterdam à travers la province de la Hollande septentrionale en direction du Helder, ne disposaient que de la grande digue Den Oever-Zurig et, n'ignorant pas qu'une armée écossaise solidement établie à Zurig balayait de ses canons toute cette digue, ne pouvaient pas fuir vers l'Allemagne, qu'elles étaient donc prisonnières de ce fait et devaient se rendre.

Cette destruction eut pour conséquence de creuser au droit de la digue deux grandes excavations atteignant des profondeurs respectives de 27 m et 30 m 30 sous le niveau des eaux. Les coups de bélier que provoquèrent la chute des eaux du lac de l'Yssel à travers les brèches sur ce sol composé uniquement d'alluvions préhistoriques du Rhin désagrégèrent les couches molles de ce sous-sol et ramenèrent donc sur le polder des flots de vase du passé. (Pl. 6).



6. *Wieringerwerf inondé* — 1945

Les flots tourbillants entraînent à 16 m sous la surface de l'eau une grange dont on put voir émerger la toiture.

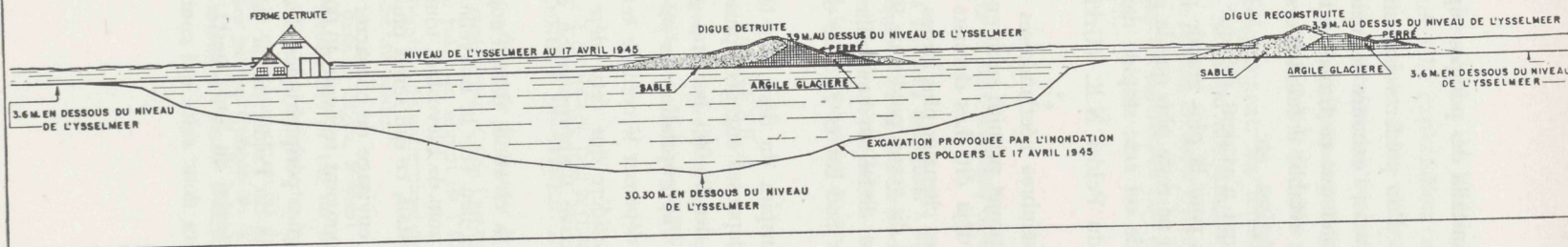
Remarquons ici qu'une seule fois j'ai lu dans les journaux que le polder fut inondé par l'eau douce du lac de l'Yssel, alors que tous les autres journaux répétèrent à tort que l'eau de la mer avait de nouveau repris son ancien empire. En effet, comment les terres nouvellement asséchées auraient-elles pu être remises en culture immédiatement sans avoir subi un traitement approprié au préalable ?

Aussitôt le Waterstaat et la M.U. Z., dès la libération du pays, examinèrent les dégâts causés par les Allemands.

Il fut reconnu qu'il était impossible, en présence des grandes profondeurs de ces excavations, de réparer l'ancienne digue; il fut décidé de construire, par un empiètement de 150 m sur le lac de l'Yssel, un nouveau tronçon de 400 m. (Pl. 7).

Les travaux furent menés avec grande célérité. Comme heureusement les stations de pompage de Lely et Leemans étaient intactes, on put aussitôt commencer le pompage, car on désirait pouvoir encore remettre en culture le polder avant l'hiver et pouvoir faire les semailles

COUPE TRANSVERSALE DE LA BRECHE DANS LA DIGUE DU WIERINGERMEER
 AU DROIT DE LA PLUS GRANDE PROFONDEUR.



7. Brèche dans la digue du Wieringermeer

en temps utiles. On installa des pompes supplémentaires, notamment à Kolhorn.

Les propriétaires d'un polder voisin offrirent de recevoir des eaux chez eux et accélérer ainsi l'exhaure des eaux d'inondation; aussi fut-ce avec grande satisfaction que ce travail fut rapidement achevé et que le régime normal fut rétabli; il fallut alors réparer les dégâts, reconstruire les maisons, églises, etc...

Les plantations qui n'avaient été que temporairement sous l'eau douce étaient sauvées pour la plus grande partie et, à l'heure actuelle, de cette catastrophe il ne reste plus que la grande mare qui témoignera auprès des visiteurs de cet acte stupide des Allemands en fuite.

L'appropriation du Polder N.E. (Urkland) fut terminé pour fin 1949.

Fin 1949, les Chambres néerlandaises fixèrent le programme des travaux ultérieurs; le projet primitif subit encore quelques modifications comme nous l'avons déjà dit. Les derniers polders seront séparés des terres anciennes par des chenaux plus larges, on entreprendra l'endigement et l'assèchement du grand polder de 95.000 hectares en 2 étapes, ce polder devant être divisé en son milieu par une digue donnant naissance aux polders Sud-Est et Sud de dimensions presque égales : 47.500 hectares.

Cette décision s'inspira du désir très légitime de retirer profit le plus rapidement des dépenses engagées puisque, sinon, il eût fallu attendre l'endigement des 95.000 hectares avant de pouvoir entamer l'exhaure des eaux et l'appropriation du sol pour la culture.

On sera amené à dépenser le coût de cette digue intérieure supplémentaire, mais on considère que cette dépense serait largement compensée par la perspective d'appropriation actuelle de 8.000 hectares par an avant 1960.

Le projet prévoit la création, dans l'angle Sud-Ouest du nouveau polder Sud-Est du chef-lieu (de la nouvelle province) pour lequel on a suggéré de donner le nom de Flévostad; tout aussitôt on proposa de lui donner le nom de Lelystad, ce qui serait plus heureux.

Le Gouvernement envisage de consacrer à la construction de cette ville un emplacement pouvant recevoir 40.000 habitants.

Les profils des digues périphériques des polders N.-Est et S.-Est diffèrent un peu de ceux du Polder du lac de Wieringen.

Le dernier polder (celui du Sud-Ouest) primitivement prévu pour être construit le 3^{me}, sera donc celui qui contiendrait l'île de Marcken,

île fort pittoresque où j'ai abordé plus de 10 fois, ce qui, à la longue, vous donne l'impression d'une telle exploitation carnavalesque des visiteurs. L'insistance des femmes, pour faire visiter leurs habitations en vue d'une gratification, diffère totalement de l'attitude très digne des populations de Volendam et Urk qui paraissent ignorer la présence des étrangers et ne tiennent pas à leur servir de bêtes curieuses.

Comme je l'ai dit précédemment, les terres récupérées resteront à perpétuité la propriété de la nation néerlandaise (sous une réglementation spéciale) tandis que le régime de droit commun continuera à régir la propriété individuelle dans les territoires des anciennes îles de Wieringen, d'Urk et de Marcken.

*
**

Les modifications suivantes se sont produites dans les noms donnés à des ouvrages d'art :

L'écluse de « Den Oever » s'appelle désormais « Stevenssluis », en souvenir de Hendrik Stevens; les écluses « Kornwerderzandsluizen » sont devenues « Lorentz Sluizen » pour commémorer le Président de la Commission chargée par le Gouvernement néerlandais pour examiner et modifier, le cas échéant, les plans de Lely.

ANNEXE A

(Driemaandelijkse Mededeelingen betreffende de werkzaamheden voor de afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee. Jaargang XXVI, n° 2, Juli 1955, p. 11-13). — Extrait.

REPARATION DE LA DIGUE DU WIERINGERMEER ET ASSECHEMENT DU WIERINGERMEER

Le 17 avril 1945 l'armée allemande fit sauter la digue de l'Ysselmeer du Wieringermeer, avec comme conséquence, qu'en l'espace de deux jours, le polder fut inondé et recouvert d'eau jusqu'au niveau de l'Ysselmeer.

Tout de suite après la libération de notre pays on s'occupe de la réparation de la digue et de l'assèchement du polder.

Les deux brèches faites dans la digue, avaient été élargies lors de l'inondation du polder jusqu'à atteindre 200 et 160 m. et des profondeurs maxima respectivement du 30 et 22,50 m. en dessous du N.A.P. Les deux ouvertures sont situées à environ 13,5 km en dehors du point de jonction de la digue près de Medemblik et sont séparées par un tronçon de la digue d'environ 30 m. de long, qui dans une certaine mesure est restée intacte (voir figure à la dernière page du fascicule).

Comme la restauration de la digue d'après le tracé primitif demanderait beaucoup de temps — la quantité de terre à mettre en œuvre dans les brèches comporterait déjà près de 600.000 m³ — on a décidé de projeter la nouvelle partie de la digue qui doit être construite avec une courbe autour des brèches dans la direction de l'Ysselmeer.

Ceci demandera beaucoup moins de temps et est considéré comme nécessaire pour pouvoir commencer le plus tôt possible à évacuer l'eau. Ceci pour que celui-ci soit sec avant l'hiver, chose très importante pour pouvoir à nouveau cultiver le polder. De plus un abaissement rapide du niveau de l'eau dans le polder est nécessaire, afin de protéger la paroi intérieure de la digue qui est fortement attaquée et protégée seulement par de l'herbe.

On prendra toutes les mesures de précaution pour assurer la stabilité de la digue compte tenu des deux brèches. Ceci d'après l'avis que donnera à ce sujet le Service du « Laboratorium voor Grondmechanica » à Delft.

Après l'assèchement du polder, les brèches auront l'aspect de deux lacs séparés par une crête étroite avec des superficies d'environ 5,50 ha et 3,50 ha. Les amateurs de la nature pourront plus tard venir sur place pour jouir du monument romantique qui doit son origine à un acte abominable.

On a choisi comme profil de la digue le type avec le talus extérieur, qui fut appliqué également pour le « meerdijk » de l'Urkerland, puisque ce type est considéré comme plus logique et qu'il présente certains avantages quant à l'exécution. Ceci est une déviation par rapport au profil normal du Wieringermeerdijk. La base (het grondlichaam) est construite selon le procédé habituel employé pour les digues des polders, en « keileem » et sable avec des couches recouvrantes de « keileem » et d'argile et, pour autant qu'elle est exposée à l'eau et à la lame, elle est revêtue de « kraagstukken » et de revêtements en pierre.

Pour l'exécution, qui se fait en régie, c'est la N.V. C. J. v. d. Hoeven de Zoeterwoude qui en est chargée. A la suite de la situation très difficile de notre pays due à la guerre et à l'occupation, les préparatifs ont demandé beaucoup de temps et coûté bien de la peine, mais le 21 juin on pouvait commencer à verser du sable et peu de temps après on pouvait mettre en œuvre le « keileem ». Les premiers matériaux en fagots ou fascines furent bientôt à pied d'œuvre. Vu la situation difficile pour le ravitaillement en carburants, l'exécution se fait principalement avec des machines usant le gasoil.

A la fin de la période traitée dans le rapport, il y avait en action :

- 1 drague avec une capacité (emmerinhoud) de 400 l.;
 - 1 « grondzuiger » dont le diamètre du tuyau a 0,50 m.;
 - 1 « grijperkraan » pour travailler le « keileem »;
 - 8 remorqueurs à moteur,
- ainsi qu'une partie des accessoires et du matériel de secours.

Outre la fermeture de la brèche de la digue, on s'est occupé des préparatifs pour l'assèchement du polder; il est à souhaiter que ce travail soit achevé le plus vite possible. Comme le polder est inondé avec de l'eau douce, il suffit s'assécher le sol et de le labourer pour le rendre propre à la culture. Il ne faut pas faire disparaître de salinité. C'est pourquoi il faut que le polder soit asséché avant l'hiver encore, pour que le sol puisse geler pendant la période de gel.

Toutefois, il est souhaitable que le terrain inondé soit exposé le moins possible aux tempêtes d'automne et d'hiver, parce que à ce moment là avec une profondeur d'eau d'un mètre et de moins, la lame remue tellement les alluvions que d'une part les défauts de structure du sol pénètrent plus profondément et que d'autre part il se produit le danger de voir les fossés et les drains comblés d'alluvions et bouchés. Ceci empêcherait l'évacuation des eaux du sol qui est si nécessaire pour en former la structure et obligerait d'entreprendre un travail coûteux de nettoyage. Ces risques sont si graves que les dépenses pour avancer l'assèchement par une évacuation plus rapide des eaux sont tout à fait justifiées.

Les dragues (gemalen) Lely et Leemans, qui heureusement sont restées intactes, ont une capacité totale d'environ 1800 m³/min. par 5 m. d'élévation et il faudrait environ sept mois pour vider de nouveau le polder. La fermeture provisoire de la rupture de la digue est une question d'un nombre égal de semaines. Pour hâter l'assèchement il fallait tâcher surtout de renforcer les dragages et on en rechercha aussitôt les possibilités ainsi que celles d'évacuation d'une partie des eaux du Wieringermeer.

Pour ce qui est de ce dernier point, il y avait trois possibilités, à savoir : abaisser le niveau de l'Ysselmeer, écoulement par les écluses à Kolhorn et de Houkes sur l'estuaire de l'Amstelmeer, qui évacue en mer à Oostoever près de Den Helder, et évacuation d'eau par le Overlekersluis près de Medemblik sur l'estuaire de l'Ambacht de Vier Noorder Koggen, estuaire qui est évacué dans l'Ysselmeer.

Les deux premières éventualités devaient être délaissées, parce que, comme il a déjà été dit ici, un abaissement du niveau de l'Ysselmeer ne pouvait pas être admis si l'on tenait compte des intérêts des ports des alentours et qu'on ne pouvait pas se servir des écluses d'accès du Wieringermeer. Evacuer de l'eau par le Vier Noorder Koggenboezem semblait pouvoir se faire facilement; c'est pourquoi on négocia avec le waterschap en question.

De l'examen en vue d'établir un dragage auxiliaire à titre provisoire, il ressortait qu'il y avait deux solutions possibles. En premier lieu, le Gouvernement de Londres avait déjà passé une commande en Amérique de pompes avec moteurs Diesel, pour remplir la fonction de dragues pour les polders que les Allemands auraient détruits et pour évacuer l'eau des territoires inondés.

Cette fourniture comprenait une vingtaine de groupes («aggregaten») d'une capacité de 100 m³ par min. par 5 mètres d'élévation, ce qui convenait pour le Wieringermeer. En second lieu, on pouvait se procurer des pompes en tôle de fer avec les moteurs Diesel appropriés, dont la capacité était d'environ 300 m³/min. par 5 mètres d'élévation. Une installation semblable fut utilisée pour assécher le Waterland après la rupture de digue en 1916. Comme les pompes achetées par le gouvernement se trouvaient encore en Amérique et qu'on ne savait pas encore à quel moment elles pourraient être installées aux Pays-Bas, il fut décidé de faire fabriquer aussitôt les installations de pompage en tôle de fer.

Après quelques recherches, on retrouva 3 pompes en tôle de fer, qui avaient été acquises par l'Etat en 1940 pour l'inondation de la Grebbelinie, mais qui, n'ayant pu être placées, avaient été cachées. On apprit que la N.V. Werkspoor

disposait de six moteurs Diesel pouvant servir à actionner ces pompes et qu'elle était disposée de les louer pour assécher le Wieringermeer. Quand on apprit également qu'on disposait d'assez de tôle de fer pour fabriquer outre les tuyaux nécessaires, trois pompes en tôle de fer, on décida d'user de ces moyens. Pour finir, on trouva tout ce qu'il fallait comme matériel nécessaire pour cette installation.

On chargea le N.V. Werkspoor de préparer avec la collaboration d'autres usines néerlandaises une installation de 6 groupes de pompes en tôle de fer avec tous les accessoires, de les monter, de les faire fonctionner et de les enlever après l'assèchement du Wieringermeer. Un grand effort fut fait pour exécuter cette commande.

Cette installation aura donc une capacité égale à celle de Lely et de Lee-mans réunies, de telle sorte que la capacité de dragage (d'évacuation) sera doublée. Si les pompes américaines sont disponibles à temps, on pourrait en placer 18 et la capacité de l'évacuation auxiliaire serait doublée.

Une pareille augmentation de la capacité d'évacuation permettra l'assèchement du polder avant l'hiver. Toutefois un facteur défavorable, qu'on ne peut pas calculer jusqu'ici, entre encore en jeu. Dans le polder inondé beaucoup de matériaux ont été détachés qui flottent dans l'eau et que le vent pousse vers les bords; pour l'installation Lely cet inconvénient se fait sentir très fort par suite des vents dominants. Ce sont surtout les paquets de paille qui semblent devoir causer des difficultés. Il faut tenir compte de l'obstruction des conduites menant aux pompes et des arrêts dans l'évacuation des eaux qu'elle provoquera.

Il faudra essayer autant que possible de protéger les pompes contre cet inconvénient, tandis qu'il est à recommander de répartir l'évacuation auxiliaire sur les différents points qui peuvent entrer en ligne de compte pour l'installation de pompes sur le bord du polder.

.....

ANNEXE B

(Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap. Amsterdam, 2e reeks, dl. 62, n° 2, p. 180-184). — Extrait.

L'ASSECHEMENT DU WIERINGERMEER ET DE WALCHEREN

Par suite des faits de guerre deux régions agricoles sont encore restées inondées : 20.000 ha dans le nouveau Zuiderzeepolder et 15.000 ha à Walcheren.

Le 17 avril 1945 les Allemands firent sauter la digue du polder du Wieringermeer qui avait été achevée durant l'été de 1930. Ils avaient fait sauter des charges d'explosifs placées dans des trous de 5 mètres de profondeur à quelques kilomètres au sud de Wieringen. Par la violence du courant de l'eau qui pénétra par les brèches ainsi créées, celles-ci furent agrandies de façon à n'en former que deux, l'une de 200 m. de large et 30 m. de profondeur, l'autre — à proximité de la première — de 160 m. de large et de 22 m. de profondeur. Une nouvelle ferme située devant une des brèches fut enlevée par les eaux et à son emplacement se trouve un trou de 16 m. de profondeur.

Il n'y eut pas de vies humaines à déplorer — la population, comptant environ 6.000 personnes, avait pu se sauver à temps — mais comme l'eau monte de 2 à 5 m. au-dessus des terres, les dégâts occasionnés aux bâtiments sont fort importants. L'action des vagues surtout fut destructrice et l'on peut se demander combien de canaux, de fossés et de drainages ont été endommagés.

Le 21 juin on commença à verser du sable dans les brèches et le 5 août celles-ci étaient fermées. On n'avait pas ici l'action des marées, ce qui hâta la fermeture des brèches. La nouvelle digue fut établie à environ 125 m. en dehors de la digue primitive, ce qui fait que sur une distance d'environ 500 m. elle présente une courbe vers l'Ysselmeer. On espère assécher le polder avant la fin de l'année.

.....
