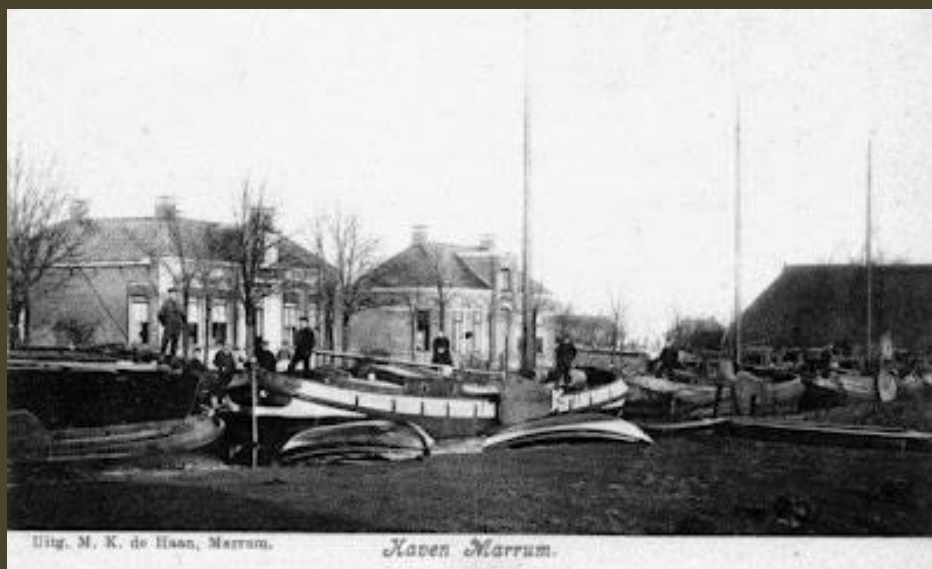


Marrum door de eeuwen heen, deel 4

geschreven door Henk Hoekstra

De vervoersmogelijkheden werden steeds gunstiger, ook ten gevolge van meer verharde wegen. De wegen naar de zeedijk werden verhard met steenslag, dit werd met paard en wagen uitgevoerd. Maar de waterwegen bleven voorlopig nog belangrijk. Beurtschippers en 'karriders' (vrachtrijders) waren niet weg te denken persoonlijkheden van en naar Leeuwarden en Dokkum. Iedere bestelling kostte minstens een dag. Het moet voorgekomen zijn, dat bij een bestelling van 10 bloembollen in de herfst, het volgend voorjaar één exemplaar niet boven de grond kwam. Bij het opgraven bleek deze half verrot te zijn, de *karrider* moest toen weer naar de stad, om die te ruilen voor een gaaf exemplaar. Het commentaar van de *karrider* is ons helaas niet bekend.

De zeilschepen op de binnenvaart hadden ook vaak te kampen met te weinig of met tegenwind. Op zo'n binnenvaarttocht kon men vanwege te weinig ruimte niet laveren en dan moest er getrokken worden, waarbij op de roerganger na het hele gezin in 'de beage' hing via het jaagpad langs het water.



Htg. N. K. de Haan, Marrum.

Haven Marrum.

Drukke in de haven van Marrum, ca. 1910 (Bron: Fries fotoarchief)

Het was ook in 1901, dat begonnen werd met het afgraven van de terp in Hogebeintum. Meerdere terpen waren al afgegraven of volgden daarna. De terp van Ferwert werd ook aangepakt, dit duurde tot aan 1933. De vruchtbare bovengrond werd per praam afgevoerd naar de veengebieden in midden en oost-Friesland. Marrum werd voor afgraven gespaard vanwege de bebouwing.

Reeds lang waren de zeekeringen langs onze kust aangelegd, verlegd en weer verhoogd, maar het bleef af en toe riskant, want bij hoge vloed in de herfst kwam het woeste water soms tot de kruin van de zeedijk en spoelden hekken, palen en ander juttersgoed over de dijk heen. De lichtste voorwerpen lagen soms in de dakgoot van de dijkbewoners. Gelukkig is de dijk hier nooit doorgebroken, maar het risico was groot. Soms kwam een hoge vloed al in oktober en waren de pinken en de schapen nog niet binnendijks gehaald en verdronken er ettelijke dieren. In die tijd werd daar toen niet veel ophef over gemaakt, maar het gebeurde wel.

Bewoners langs de kust werden wel gevraagd door grotere veehouders om een oogje in het zeil te houden bij hoge vloed en om eventueel het vee naar de zeedijk te drijven. Een gevaarlijke bezigheid, want schapen zijn kuddedieren en blijven bij elkaar, ook al gaat het de verkeerde kant op.



Zeedijk bij Marrum. Goed is te zien dat de zeedijk veel minder hoog en breed was dan nu. De foto is overigens niet heel oud, nl. uit 1976. (Bron: Fries fotoarchief)

In 1914 brak de eerste Wereldoorlog uit. Het begon in midden Europa en breidde zich weldra als een olievlek uit over bijna het gehele continent. Nederland bleef angstvallig neutraal, maar voelde wel terdege de gevolgen. Veel voedingsmiddelen en ander materiaal werden schaars of waren niet meer te verkrijgen. België was wel bij de oorlog betrokken en veel vluchtelingen daar vandaan trokken de grens over en vonden hier tijdelijk onderdak. Het Nederlandse leger was volledig gemobiliseerd. Vooral de grenzen werden streng bewaakt, maar of dat genoeg was? Het moest natuurlijk niet teveel kosten! Ook hiervandaan bleven sommige soldaten vrij lang in dienst en kwamen zelden thuis. Veel brieven en kaarten werden verstuurd en net zoals tegenwoordig werd er druk gehamerd op energiebesparing.

Zo waren er ansichten in omloop, waar een soldaat met een meisje op zijn knie stond afgebeeld, waaronder de tekst:

*Marie houdt van Jantje, die is nu soldaat,
hij zit met haar in de keuken tot 's avonds heel laat.
Doch licht is er niet, daar de kolen zijn schaars.
Ze vrijen nu maar bij het licht van een kaars!*

Verder was de motivatie van het leger vaak ver te zoeken, ook bij een deel van de regering. Koningin Wilhelmina noemde de Minister van Marine “Zo’n onkwalificeerbaar uilskuiken!” Krasse taal, maar onze koningin hield niet van halve maatregelen, vandaar deze uitspraak van haar. Maar de gastvrijheid van de bevolking was groot, toen na het bombardement van Antwerpen op 1 oktober 1914 zo’n miljoen Belgen onze grens overstaken, één op de zes Nederlanders! Gelukkig konden velen nog datzelfde jaar weer naar huis terugkeren, want het

was hier wel een extra belasting op het levensonderhoud. En in 1918 kwam er een einde aan de eerste Wereldoorlog, die miljoenen mensen het leven had gekost.

De vrede gaf een grote opluchting, maar politiek gezien, bleef het in ons land erg onrustig. Die jaren na 'de oorlog' werden gekenmerkt door politieke en economische ontevredenheid, werkloosheid, armoede en uiteindelijk de crisis van de twintiger en dertiger jaren. In 1918 werd er getornd aan de monarchie en de bezuinigingen op allerlei gebied verwekten veel wrevel. Veel losse of werkloze arbeiders werden buitendijks tewerkgesteld voor landaanwinning en voor de steuntrekkenden waren er conserven in blik beschikbaar voor een gereduceerde prijs. Maar ook een lichtpuntje trok de aandacht. In 1922 kwam er kiesrecht voor vrouwen, dit tot grote tevredenheid van Alletta Jacobs, die daarvan al jaren voorvechtster was geweest met vele anderen.

Op kerkelijk terrein valt er tussen 1920 en 1940 in Marrum weinig opzienbarends te vermelden. Alleen de bouw van de Gereformeerde kerk in 1924 was daarop een uitzondering. Hun eerste predikant aanvaardde zijn ambt op 19 Mei 1846. Ds. D.N. Oosterhof was degene die in Marrum het langst heeft gestaan, hij was predikant van de Geref. kerk van 6 nov. 1922 tot 17 nov. 1938, dus 16 jaar lang.

Wat de Hervormde gemeente betrof, hun eerste predikant in 1567 was Ds. Sufriedus Teitema en zo'n dertig predikanten zouden hem volgen. Hun aanwezigheid alhier varieerde nogal. Ds. Gerardus Kobertie verbleef hier slechts twee jaar, van 1606 tot 1608. Maar Ds. Ernst Vegelus (1674 tot 1715) bracht het tot 41 jaar, evenals Ds. Jater Balthuzer de Boer (1811 tot 1852), ook 41 jaar. Van andere 'langjarigen' wordt vermeldt, dat ze hier 34, 32, 29, 28, 25, 18 en 11 jaar 'stonden'.

Maar op ander gebied waren er veel activiteiten in Marrum. Wat de brandstof voorziening betrof, waren de gebrs. Zeemans actief, zoals Sietse, Gerrit, Hendrik en later Jentje Zeemans. Ook Bernardus en Jurjen Visser zorgden voor brandstof, evenals Hendrik en Tabe van der Ley. De schipper Albert Rink zorgde ook voor de aanvoer van turf in de herfst en nam dan suikerbieten mee terug voor de fabriek in Groningen.



Nog een foto van de haven, met op het skûtsje met schipperspet Henrik van der Ley, brandstof-handelaar. Op de wal staan korven met turf.

(Bron: Ferwerderadiel in oude ansichten deel 2 en Fries fotoarchief)

Er werden verenigingen opgericht, sommige beleefden een hoogtepunt en bleven sterk, maar anderen zwakten na een tijd weer af of verdwenen weer geruisloos.



Muziekkorps uit Marrum, vermoedelijk 1925-1930 (Bron: erfskipterpdoarpen.nl; eigenaar George Regnerus)

De oudste en langst bestaande vereniging is de Begrafenis- of zoals nu genoemd de Uitvaartvereniging, die in 1903 werd opgericht en nu dus nog steeds bestaat. Ook het Groene Kruis was een lang leven beschoren, maar deze bestaat inmiddels niet meer.