

Wat heeft de komst van de trams in Sittard te maken met de aanleg van de Walramstraat (Chris Rutten)

Inleiding:

Weinigen herinneren zich nog de tram naar Heerlen en weten van de heftige debatten over de tracékeuzes door Sittard. Nog minder mensen weten dat er ook nog een andere trambaan heeft bestaan. En helemaal onbekend is dat er nog veel meer plannen voor tramlijnen vanuit Sittard op de plank hebben gelegen.

Zuid-Limburg, en dus ook Sittard, liep achter bij de ontwikkeling van de landelijke traminfrastructuur. Toen hier eindelijk de eerste tramlijn werd aangelegd, was de tram al op weg een anachronisme te worden, spoedig achterhaald door de komst van de auto(bus) en de verbeterde wegenstructuur. De tramhistorie heeft Sittard veel geld, bestuurlijk en politiek gekrakeel, moeizaam overleg en procedures met de trammaatschappijen gekost.

Vervoersinfrastructuren:

Zeeroutes en karrensporen: boot, paard en (post-)koets. Wegenimpuls door Romeinen en Napoleon
Spoorstaven (vanaf 1830): stoommachine>>, trein en tram

Interlokale en internationale wegen (vanaf 1900): brandstofmotor>> auto, bus

Tramtractie: paard, stoom, elektra, (diesel)

Spoorbreedte: normaal (143,5 cm), smalspoor (100 cm), breedspoor (166,8 cm)

Trams in Limburg en Sittard

Treinen en trams kunnen niet goed klimmen (slippen). In geaccidenteerd terrein moeilijk en duur. Daarom kwam de ontwikkeling van de tram in Limburg pas op gang nadat het voor de mijnindustrie rendabel leek. Sittard kreeg overigens wel al in 1896 een treinverbinding met het Oostelijk Mijng gebied.

Lang is in Sittard gedebatteerd om de bestaande Duitse 'Kleinbahn' vanaf het eindstation aan de grens bij Broeksittard (Tuddern) door te trekken naar het station in Sittard. Telkens ketste dit af op de bekrompen eisen van de lokale middenstand en dus van (de meerderheid in) de gemeenteraad.

Kansrijker werd een oud tramplan naar Heerlen (Sarolea). Maar na jarenlange gepalaver over het tracé, hakt de tramonderneming (LTM) de knopen door met de aanleg 'buiten de wallen' en niet door het lokale politieke voorkeurstracé door het stadscentrum van Sittard. Op 27 oktober 1923 rijdt eindelijk de eerste (elektrische) tram Sittard-Heerlen. Eind 1949 wordt hij opgeheven.

De Tram naar Heerlen en de Walramstraat

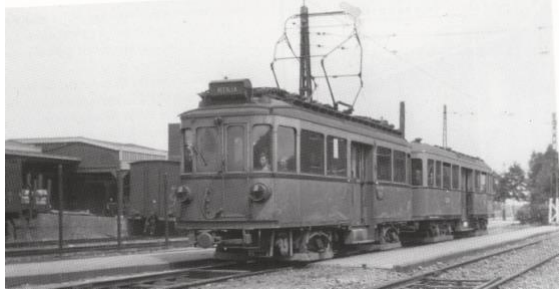
Omdat Sittard fors participeerde in de kosten, wilde het stadsbestuur en de middenstand de tram vanaf Leyenbroek over de (oude) markt laten lopen. Om vervolgens bij het station te komen moest er na het Kapittelplein een verbinding komen naar het Westen, het nieuwe ziekenhuis passerend aan de Heinseweg. De gemeente maakte daarom haast en begon een nieuwe straat aan te leggen in 1921/22, die naar Walram, de stichter van het kapittel van de Grote Kerk in 1299, werd genoemd. Toen de trammaatschappij toch besloot tot het 'buiten de wallen' tracé, was de Walramstraat er net en werden de eerste woningen gebouwd.



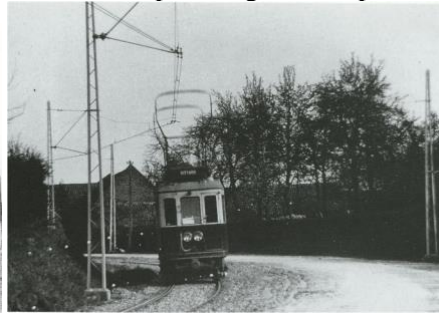
Tram naar Heerlen bij station Sittard



tram op de Engelenkampstraat



Electrische tram bij station



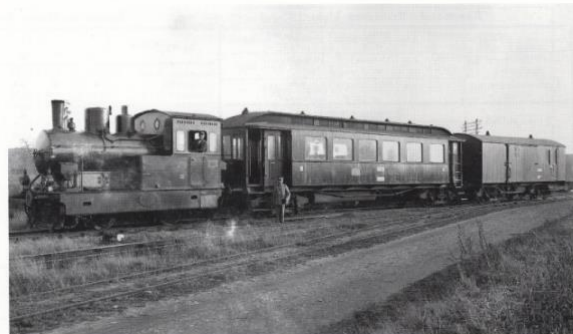
tram op de Windraak

De Tram naar Grevenbicht en Roermond

Omdat er tot Roosteren een tram vanaf Roermond reed, was het interessant deze te verbinden naar het station in Sittard. Er reden stoomtrams over normaal spoor. Ook over het tracé is lang gesjteggeld. In 1931 reed de eerste tram via het Drakenveld, de spoortunnel, Limbrichterveld via Born naar Roosteren en Grevenbicht. Al in 1933 werd de lijn opgeheven en aan de spoorwegen overgedragen om kolen te vervoeren naar de haven van Buchten. Het tramspoor over het Drakenveld en onder de tunnel werd verwijderd. (NB: daarom loopt dit treinspoor nog altijd langs de weg en over de Platz in Limbericht).



Aanleg tramlijn naar Grevenbicht (spoortunnel) Links boven bocht in tramlijn op Drakenveld



Stoomloc op de tramlijn naar Roosteren

De Tram naar Geleen (Maurits)

De beoogde tramlijn naar Geleen en de mijn Maurits is er nooit gekomen. Hetzelfde lot waren de vele tramplannen in Zuid-Limburg beschoren. De tram had het nakijken bij de auto en de bus.

De Walramstraat

Omdat het ziekenhuis aan de Heinseweg een nieuwe infrastructuur kreeg door de aanleg van de Walramstraat tussen Heinseweg en Overhovenerstraat in 1922, werd de noordzijde van die straat voor de uitbreidingen van het ziekenhuis gereserveerd en verscheen alleen aan de zuidzijde woningbouw. De straat liep nog niet door naar de Rijksweg; dat gebeurde enige jaren later en ook daarna werd pas vanaf de Rijksweg de straat als Deken Tijssenstraat doorgetrokken naar de wal en het Kapittelplein.

De Linde

Naast de Walramstraat lag als verbinding tussen de Overhovenerstraat en de Geleenbeek de Linde. In de 20^{ste} eeuw een woongebied met vooral ambulante handel. De gemeente wilde de Linde amoveren en dat is rond 1960 ook gelukt. Tussen de bewoners van de Linde en de Walramstraat bestond geen contact. In de laatste straat woonden vooral ziekenhuisspecialisten, leraren en een paar ondernemers (Muyres, de Kok, Ruers). Sittard kende vele paden achter in de nabijheid van de straten, zoals die langs de beek, langs het kerkhof, achter de Steenweg. De Walramstraat was een kinderrijke straat. De sociale cohesie was er in grote mate. Daar was geluk nog heel gewoon.



Sleetjes achter auto winterpret



Kötelbeek en pad naar Brandstraat



Linde boom bij Max



Trina van de Linj