

Het openbaar vervoer in Sittard en omgeving

Voor de Coronatijd was het nog heel normaal dat iedereen met het openbaar vervoer mocht en kon reizen. In het nieuwe normaal is dat even niet meer zo maar ik neem u mee naar het Sittard van 1858, zo'n 150 jaar geleden. Reizen was toen ook niet voor iedereen weggelegd.

In dat jaar wendde de gemeenteraad van Sittard zich tot koning Willem III met het dringend verzoek om eindelijk voor een verbinding te zorgen tussen Zuid-Limburg en de rest van Nederland.

“Sittard,” zo schreef men, “is als belangrijke stad binnen het hertogdom Limburg al jaren verbonden met zowel België als Duitsland.” Dat was historisch zo gegroeid omdat Sittard gelegen was aan de van oost naar west verlopende handelsroute en de stad bovendien van ca 1400 tot aan het begin van de 19^{de} eeuw deel had uitgemaakt van het hertogdom Jülich. Daarom was de verbinding naar het oosten en het westen goed geregeld. Vanaf 1839 veranderde dat allemaal want Sittard ging deel uitmaken van het koninkrijk der Nederlanden.

Dat betekende dat men nu voor zaken regelmatig in Amsterdam of Den Haag moest zijn.

Voor een reis naar het noorden had men een buitenlandse pas nodig want het noorden was enkel te bereiken over vreemd grondgebied, hetzij België hetzij Duitsland. Reisde men per spoor dan was men pas 's avonds laat in Amsterdam.

Men vond dat een belangrijke handelsstad als Sittard uit deze isolatie verlost moest worden. Den Haag had, door jarenlange bezuinigingen voldoende geld in kas en men was ervan overtuigd dat de koning het beslist zeer op prijs zou stellen als zijn onderdanen uit de meest zuidelijke provincie zich verbonden zouden weten met Den Haag. Kennelijk was Willem III zijn Sittardse onderdanen gunstig gezind want in 1862 kon men een begin maken met de onteigening van de benodigde gronden en de aanleg van een spoordijk. B&W, vergezeld van de Rijksingenieurs arriveerden in een rijtuig op het nieuwe stationsplein om er de nationale vlag te hijsen en zo het startsein te geven voor de spoorweg die Sittard zou verbinden met Maastricht en Roermond. De aanleg zou voor grote werkgelegenheid zorgen en ook dat was in die tijd van armoede belangrijk.

Er werd een stoomlocomotief besteld en op 20 december arriveerde de “Stad Sittard” op een wagen met 19 paarden bespannen op de Steenweg, begeleid van marsmuziek gespeeld door de fanfare. De locomotief werd verwelkomd door de burgemeester persoonlijk.

De locomotief werd ingezet voor het vervoer van de grond en voor een dergelijk groot en modern gevaarte was speciale vergunning nodig van het locale bestuur maar zelfs ook van de minister.

Op 6 november was het dan zover, het staatsspoor Maastricht –Venlo werd feestelijk geopend in aanwezigheid van minister Thorbecke. Ter gelegenheid hiervan was in Hotel de Limbourg een souper à fl.0,75 p.p.

Nu het spoor er was had Sittard eindelijk een directe verbinding met het noorden en daar maakten zelfs de boeren uit de omgeving gebruik van. De kooplui kwamen per trein vanuit de Randstad om hier fruit te kopen. Ze bezochten de veiling, daarna het café het Zwarte Paard en namen vervolgens de trein weer naar huis. Transportbedrijven zorgden er vervolgens voor dat het fruit op tijd in

Amsterdam en Den Haag kwam, want om vier, vijf uur 's morgens moest het fruit daar op de markt liggen. Klein fruit ging in kistjes per spoor. Dat werd geregeld door het personeel van de veiling.

Appels en peren werden in grotere partijen verkocht. Dat ging met vrachtwagens of ook per trein. Sjeng Dols reed met zijn kar, getrokken door Belgische paarden, 's morgens vroeg om 5 uur naar het station om de wagons te laden.

Voor de komst van het spoor maakte men gebruik van ander openbaar vervoer om naar Maastricht te gaan. Zowel richting Maastricht als ook naar Roermond kon men vanaf 1827 gebruik maken van de postkoets, de "Brieven-Malle", voor zover er plaats was. De postkoets vertrok 's middags om 5.00 uur uit Maastricht en om 6.00 uur uit Venlo.

Drie maal per week reed de char à banc, vrij vertaald een kar met banken, van Frits Haas naar Maastricht. Deze wagen vetrok 's morgens al om 5.00 uur uit Sittard en ging in Maastricht om 5.00 's avonds weer richting Sittard. Men moest wel van te voren een plaats reserveren.

Omdat er ook mensen naar de graanmarkt in Luik wilde bezoeken werd er door J. Alberts in 1862 in de krant bekend gemaakt dat er iedere maandag om kwart voor vijf 's morgens een wagen vertrok naar Maastricht zodat men daar de eerste trein naar Luik kon nemen.

H. van Apere had een vrachtbedrijf en dat gold ook voor van der Lenden en de weduwen Lenten en Webers.

De firma Willems, ook geen onbekende in het transport, onderhield een geregelde dienst voor vrachtvervoernaar Maastricht.

Marie Hermans bracht kleine pakjes en boodschappen naar Maastricht.

Voor iedereen die geen gebruik kon of wilde maken van dit openbaar vervoer bleef alleen de benenwagen over. Die gingen "op de schoester" zoals men toen zei. Men ging te voet naar Aken of Maastricht om inkopen te doen of om zaken te regelen. Zo vertelde Sjaak Meisen dat de knechten van zijn vader, werkzaam in de meubelmakerij op de Steenweg, op zaterdag meubels voor eigen verkoop mochten maken om zo een zakcentje voor de kermis te verdienen. Voorwaarde was wel dat de stoelen niet in deze regio verkocht zouden worden. Zo laadden de knechten 's zaterdags voor de kermis de stoelen op een handkar en liepen naar Maastricht om ze daar te verkopen.

Het spoor was een succes en nu wilde gemeenteraad ook een spoorweg naar Herzogenrath mits Sittard het hoofdstation zou zijn. Er werd lang over gedebatteerd en het duurde tot 30 april 1896 eer deze lijn geopend werd.

Nu moest en zou er ook een tramlijn komen. De lijn was gepland over het Marktpllein, langs het stadhuis en in Amstenrade had men in 1910 al een café met de naam "Halte du tramway". Het traject van de toekomstige tram was als volgt: Putstraat, Markt, Oude Markt, Kloosterplein, langs de school, en het kerkhof en dan verder over de nieuwe Rijksweg naar het station. Daar zijn heel wat jaren en plannen voorbij gegaan eer de tram uiteindelijk gerealiseerd werd. Dat was vooral te danken aan de komst van de mijnwerkers die met de tram naar de mijnen in Heerlen gingen.

De tram en ook het Zügske, de trein van Broeksittard richting Geilenkirchen zijn verleden tijd maar de trein die brengt ons nog altijd van noord naar zuid, tenminste als we weer mogen reizen.

Bron: tijdschrift De Nedermaas jaarjang 1938