

Met de tram van Sittard via Leijenbroek naar Heerlen

Leijenbroek was maar een klein dorp maar het lag niet geïsoleerd. De Broekstraat was de doorgaande weg van Sittard naar Heerlen. Pas met de komst van de tram in 20tiger jaren veranderde dit. De Broekstraat was te smal en te steil en vormde een obstakel voor de tram; daarom werd de Leijenbroekerweg doorgetrokken en vanaf de Kapellerweg kreeg deze weg een nieuwe naam: Heerlenerweg. Op de hoek Heerlenerweg/ Kapellerweg moest de boerderij van Ubachs plaats maken voor de tram.

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. De trammaatschappij besloot uiteindelijk om het tracé 'buiten de wallen' aan te leggen en koos voor de Engelenkampstraat (toen nog Slachthuisstraat geheten).

De elektrische tram reed van Sittard naar Heerlen maar men kon ook via de Akerstraat in Hoensbroek naar de Staatsmijn Emma. Een andere tram reed van het station in Sittard via de Windraak-Doenrade- Oirsbeek naar Amstenrade. Deze laatste lijn werd op 31 juli 1949 opgeheven. Na de Tweede Wereldoorlog kwamen de kosten om de tramlijn te exploiteren onder druk te staan. Dit werd o.a. veroorzaakt door de hoge onderhoudskosten van het trammaterieel dat toch al te lijden had van het intensieve gebruik in het bergachtig gebied. In 1949-1950 werden daarom dan ook de elektrische tramlijnen vanuit Heerlen naar Sittard, Brunssum en Kerkrade vervangen door bussen.

In eerste instantie werd de tramlijn aangelegd om de mijnwerkers te vervoeren.

Algauw maakten velen gebruik van de tram. Niet alleen kon men dankzij de tram kon gemakkelijk op de werkplek komen maar men kon ook gaan winkelen in Heerlen of Sittard, uitgaan met carnaval, naar de markt gaan met St Joep, naar de Rosakermis of de voetbalwedstrijden bezoeken. Nadat de kloosterkerk van Leijenbroek ook dienst ging doen als parochiekerk kwamen de bewoners van de Windraak met de tram naar de kerk. De tram stopte er voor de deur.

De tram puilden soms uit en dan werden er nog 2 extra wagons aangekoppeld maar was hij te vol dan stopte hij niet meer in Leijenbroek.

De weg op de Windraak was ook erg smal; dat betekende dat de tram naar Heerlen en de tram komende van Heerlen op elkaar moesten wachten. Dit gebeurde op de wissel in Leijenbroek, gelegen tussen de halte Watersleijde en de kerk in Leijenbroek. Hier konden de trams elkaar passeren. Deze wissel lag aan de Heerlenerweg, daar waar zich nu het woonwagencampje bevindt. Als het gesneeuwd of geijzeld had in de winter zich moest er eerst een tram uit Heerlen komen. Deze zorgde er dan voor dat de sneeuw of het ijs op de rails smolt en dan pas kon de tram uit Sittard de Windrakerberg nemen.

Ook inwoners van Munstergeleen, Sanderbout en Ophoven maakten gebruik van de tramhalte in Leijenbroek.

Het eindstation van de tram lag begin twintiger jaren nog op de Rijksweg, daar waar nu Hotel de Prins is gelegen. In 1924 werd de lijn doorgetrokken tot vlakbij het station.

De tram had ook nadelen. Hij liep vlak langs de huizen, maakte ontzettend veel lawaai en de bovenleiding vonkten als bevroren waren. Dan zag je de tram al van heel ver aankomen. Toch zijn er bijna geen ongelukken gebeurd met de tram.

Bron: Frits Fleischeuer, Chris Rutten