

Nederlands Volkslied en daarna speelde de Grote Harmonie het "God save the King".

Na korte tijd ving de terugreis aan onder stromende regen. Op 23 oktober werd de lijn opengesteld voor het publiek. Per dag reden toen vier reizigerstreinen en een goederentrein tussen Maastricht en Aken op en neer. En daarmee kwam er een einde aan het tijdperk van de postkoetsen in onze omgeving. Het verkeer per trein ging vlugger en goedkoper: dure overnachtingen behoorden tot het verleden en de prijs voor de derde klasse was juist de helft van het postkoetstarief. Begrijpelijk waren er protesten tegen de nieuwe spoorweg geweest, van de zijde van koetsiers, wagen- en zadelmakers, en niet te vergeten de officiële postmeesters.

naar: Pastoor Delissen in Bocholtzer Kerkberichten, 1966-1976

HET BELANG VAN HET SPOOR VOOR SIMPELVELD

De aanwezigheid van het spoor was voor ons dorp van groot belang. Honderden pendelende arbeiders uit de buurt kwamen te voet naar Simpelveld en namen daar de trein naar hun werk in en rond Aken en Maastricht. De reis van Maastricht, via Meerssen, Valkenburg, Schin op Geul, Wijlré, Eys, Simpelveld en Bocholtz naar Aken duurde 1 uur en 25 minuten. Een kaartje 3e klas kostte 90 cent. De verschillen tussen de 1e, 2e en 3e klas waren opvallend. 's Winters hadden de reizigers 1e klas schapevachten op de vloer, de 2e klas gevlochten matten en de 3e klas kale vloer. Roken mocht in de 3e klas, in de 2e klas alleen als de banken met leer bekleed waren en in de 1e klas mocht men roken als er geen dames in de coupé waren. 's Avonds brandden er olielampen als verlichting; hoe hoger de klas, hoe meer lampen.

Het eerste station van Simpelveld werd gebouwd in 1853. Het gebouw had een lengte van + 15 meter. In de jaren 1882-1887-1894 en 1903 werd het pand gewijzigd en verder uitgebreid. (zie foto). In 1903 had het station een lengte van 75 m. Op 29 december 1908 had de aanbesteding plaats voor een geheel nieuw station met twee bovenwoningen en een overkapt perron. De aanbestedingsprijs bedroeg f 82.500,00.

De bouw werd uitgevoerd door aannemer Muyrers uit Sittard. Het nieuwe station lag ongeveer 30 m. ten oosten van het oude.

Simpelveld kreeg hiermee een van de grootste stationsgebouwen in Limburg. Jammer genoeg is men in 1975 overgegaan tot gedeeltelijke afbraak. Van het 100 m. lange gebouw bleef slechts 38 m. over. De grote goederenloods maar vooral de prachtige wachtzaal vielen onder de slopershamer. Het centrale gedeelte werd erg veranderd. Op de begane grond is nog slechts een plaatskaartenbureau en enkele lokalen voor de Nederlandse en Duitse douane. De hal is tevens wachtkamer geworden. De visitatiezaal van 12 bij 8 m. met het prachtige balkenplafond is voorlopig behouden. Voor hoelang ? Het zou een schitterende locatie zijn voor een "Heemkundig museum". Wie weet !!!

Aan het station lagen acht cafés. Dat duidt er op dat er veel passagiers waren. Nu is er geen enkel café meer. Verder bevonden zich aan de stationstraat verschillende pakhuizen voor fruit- en aardappelhandel. Als het fruit (vooral appels) rijp was, brachten tientallen boeren hun oogst naar het station van waar het in goederentreinen naar Duitsland geëxporteerd werd.



Rolduc
Bemmen
Ruiters
Meerster
1909

Bij de opkomst van de mijnen (+ 1900) kwamen uit de regio Maastricht honderden arbeiders met de trein tot Simpelveld. Van daar ging het te voet via het "Vinkenbergske"-Irmstraat-Panneslagergetske-Stamp-Grachtstraat-Kempke-Molsberg-Amsterrade-Wienweg naar Spekholzerheide of der "Sjtaat" (Terwinselen). Deze arbeiders (zgn de Peere va Mestreech) waren voor veel mensen waar ze voorbij kwamen

een grote schrik. Veldvruchten en fruit waren niet veilig voor hen als ze van hun werk terugkwamen op weg naar het station. Ook studenten en toekomstige priesters die op Rolduc studeerden, kwamen met de trein tot Simpelveld. Van daarging men te voet naar Rolduc. Hun bagage en koffers werden op een kruiwagen of hondenkar geladen waarvan de eigenaars tevoren bericht hadden gekregen en zich op de afgesproken tijd aan het station bevonden. De kosten van dit vervoer bedroegen meestal 5 "silbergroschen" ($\frac{1}{2}$ mark of krentje).

Alle treinen, ook internationale, moeten in Simpelveld stoppen. Zelfs toen Hitler zich in 1940 per trein naar het westfront begaf, stopte de "Führertrein" er. Deze trein werd voorafgegaan door een pantser trein en een vliegtuig bleef er voortdurend boven cirkelen. Langs het traject stond om de 10 m. een SS-soldaat, terwijl de bewoners van de woningen langs de spoorbaan de ramen gesloten moesten houden (zo gaat het verhaal).

15 mei 1949 werd het miljoenenlijntje, de Blauwe Engel, voor personenvervoer opengesteld (Simpelveld-Schaesberg). 25 mei 1954 werd het internationale verkeer Simpelveld-Aken weer opengesteld (de Rode Duivel). Simpelveld was het eerste grensstation van Nederland. Eigenlijk had dit station in Bocholtz moeten liggen. Maar de burgemeester van Bocholtz (Dhr. Vincken) en de gemeenteraad waren mordicus tegen.