

En toen? Toen waren er geen overwegen meer!

Wie zal ze missen? De rode knipperlichten en de slagbomen, het loeihard belgeluid zowel overdag als 's nachts aan de overwegen die de zoveelste trein aankondigen. Het soms lang wachten wanneer er een incident gebeurd was.

Diepenbeek is eindelijk verlost van zijn overwegen. Maar! Het is ooit anders geweest.

In 1825 laat Stephenson een eerste goederentrein rijden die wordt getrokken door een stoomlocomotief, op een spoorlijn tussen Stockton en Darlington, in het noordoosten van Engeland. De eerste spoorwegverbinding voor reizigers werd in 1829 in gebruik genomen tussen Liverpool en Manchester.

De nauwelijks uit haar wordingscrisis gegroeide Belgische natie was het de eerste op het Europees continent, die over een spoorweg beschikte.

Op 5 mei 1835 werd de spoorlijn Brussel – Mechelen plechtig geopend met drie treinen. De eerste met zeven rijtuigen vastgehaakt aan de locomotief: “De Pijl”. Kort daarop vertrokken “De Stephenson” eveneens met zeven rijtuigen en de “De Olifant” met maar liefst zestien rijtuigen die tussen 45 en 55 minuten over deze afstand deden, hoewel het toen al sneller kon en men bij proefnemingen op deze lijn snelheden had bereikt tot 37 km/u. In dit verband signaleerde de “Moniteur Belge” dat zelfs bij dergelijke snelheid de ademhaling helemaal geen hinder ondervindt - ook niet in de open wagons.

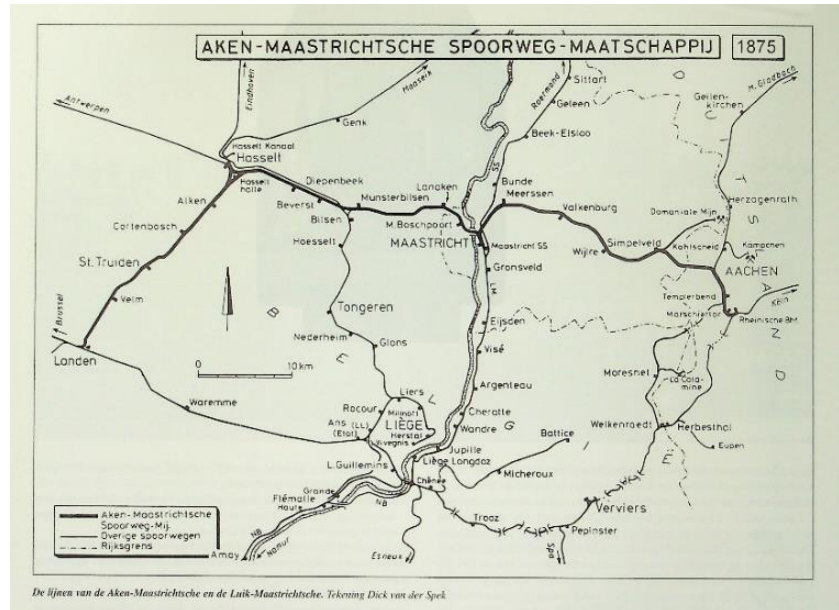
Laten wij toegeven dat wij in dit opzicht niet achteraan zijn gekomen, want pas op 24 augustus 1837 was in Frankrijk de eerste spoorlijn (Parijs - St.-Germain 18,4 km) voor het verkeer geopend, op 7 december 1835 de eerste in Duitsland (Neurenberg - Fürth), op 20 september 1839 de eerste in Nederland (Amsterdam - Haarlem) en op 4 oktober 1839 de eerste Italiaanse tussen Napels en Portici.

Iets meer dan vier jaar later, nauwelijks 130 jaar voordat de mens voor 't eerst voet op de maan zette, stoomde de eerste trein Limburg binnen. Op zondag 6 oktober 1839, even vóór vier uur in de namiddag, kwam hij, vanuit Landen, puffend tot stilstand in de feestelijk bevlagde en versierde “oude statie” van Sint-Truiden. In de trein, ministers, verantwoordelijken van de spoorwegen, burgemeesters en andere genodigden. Ze werden opgewacht door het vorstenpaar (die verkozen hadden Tienen-Sint-Truiden met de koets af te leggen), de gouverneur van Limburg, de burgemeester en duizenden saluutschoten waarbij ook het klokkengelui en de beiaard weerklonken.

Strikt gesproken zijn de allereerste “Limburgse” stations Gingelom en Roost-Jeuk. Zij lagen op de staatsspoorweg Brussel – Ans tussen Landen en Waremme.

Op 8 december 1847 reed de eerste trein vanuit Landen, Sint-Truiden, het station van Hasselt binnen. De spoorlijn Landen – Sint-Truiden - Hasselt werd aangelegd door de groep Mackenzie en Barry, die ook concessiehouders waren van de lijn Orléans - Bordeaux. De Mackenzie Compagnie werd ondertussen bij K.B. omgevormd tot “S.A. des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt” maar de exploitatie gebeurde door de Belgische staat.

De Aken - Maastrichtse Spoorwegmaatschappij (Duits: Aachen-Maastrichter Eisenbahn-Gesellschaft) afgekort AM was een spoorwegmaatschappij die in 1845 werd opgericht om een spoorweg tussen Aken en Maastricht aan te leggen en te exploiteren. De benodigde concessies werden in 1846 verkregen en in 1847 werd met de aanleg van het tracé begonnen. Op 20 oktober 1853 werd de dienst op deze lijn geopend.



In 1853 verleend de Belgische regering aan de AM de concessie voor de aanleg van een spoorlijn tussen Maastricht en Hasselt waarmee een doorgaande verbinding van Keulen naar Antwerpen werd gerealiseerd. Tegelijkertijd neemt de AM de exploitatie van de spoorlijn Hasselt - Landen over van de Belgische staatsspoorwegen waardoor de spoorlijn Landen – Hasselt – Maastricht – Aken tot stand komt voor exploitatie.

Midden jaren zestig van de negentiende eeuw kwam de Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij in financiële moeilijkheden. In 1867 werd zij overgenomen door het consortium Grand Central Belge (GCB).

Op 1 juli 1900 werd de lijn genationaliseerd en kwam volledig in handen van de Belgische Staatsspoorwegen, vanaf 1926 de NMBS. Wat nu nog zo is.

Wat Diepenbeek betreft.

Voor 1850 was er nog geen spoorlijn met overwegen in Diepenbeek en werd Diepenbeek ook niet doormidden gesneden met een Albertkanaal en met een autostrade.

Het is de spoorlijn Hasselt – Maastricht, toen ook de "Hollandse lijn" genoemd, die Diepenbeek voor het eerst in één rechte lijn van oost naar west zal doormidden snijden.

De aanleg van de spoorlijn verliep niet zonder de nodige problemen. Zo kon men in het gehucht Rooi moeilijk een akkoord vinden met de eigenaar van de gronden waarover de spoorlijn moest komen. Daarom werd alle overtollige aarde voor zijn deur gekipt tot een hoge heuvel. Het was een monument van administratieve wraaklust. Deze heuvel, later nog beplant met eiken is na verloop van de jaren volledig verdwenen.

Ook de Demer speelde een rol in de aanleg van de spoorlijn. In Diepenbeek ligt de spoorlijn in de winterbedding van de toen meanderende Demer en moest voor de aanleg van de spoorlijn op enkele plaatsen rechtgetrokken worden. Een overblijfsel daarvan is een vijver in Grendel, die er nog altijd is en ligt tussen de Bentstraat en de spoorlijn.

Op 1 oktober 1856 kwam de spoorverbinding Landen- Aken in exploitatie en werd ook het station van Diepenbeek geopend.



De stationsomgeving omvatte een seinhuis met telefoon- en telegraafcentrale, de woning van de baanmeester*, een magazijn, het stationsgebouw met loketdienst en wachtzalen 1^{ste}, 2^{de} en 3^{de} klas. In het stationsgebouw woonde ook de stationschef samen met zijn gezin.

Tenslotte de goederenkoer, eigenlijk een derde spoor om goederen te laden en/of te lossen.

In het begin waren dat de stammen van de dennen die gekapt werden in de Diepenbeekse bossen. Zij werden per spoor naar Hasselt vervoerd. Daar in de zagerij werden er steunpilaren van gemaakt voor de steenkoolmijnen.

Tijdens de tweede wereldoorlog werd het goederenspoor gebruikt voor de aanvoer van munitie. Na de oorlog werden er veelal wagens met kolen en kalk geleverd.



**Een baanmeester kreeg een bepaalde sector van het spoorwegnet toegewezen. Hij was verantwoordelijk voor het vlot verlopen van het spoorwegverkeer binnen deze sector, door ervoor te zorgen dat de sporen werden onderhouden en repartiewerken werden uitgevoerd. Hij had toezicht over enkele ploegen spoorleggers.*

Het doel van de spoorlijn Landen - Aken was de realisatie van een rechtstreekse spoorverbinding tussen de Antwerpse haven en Duitsland. Na de eerste wereldoorlog werd dat de Montzenlijn of de Voerlijn. Dit is tot op heden nog steeds zo.



Wat het reizigersverkeer betrof had Diepenbeek een station met internationale allures. Men kon er rechtstreeks sporen naar Maastricht en Aken en later naar Eindhoven via Hasselt, Houthalen, Achel. Ook naar Luik via Bilzen, Tongeren, Herstal en naar Leuven via Hasselt, Diest kon er gespoord worden.

De rechtstreekse verbinding naar Aken werd al vlug gestopt omdat men in Maastricht veel problemen had. De treinen komende van Hasselt kwamen toe in het station Maastricht Boschpoort. Dat was een kopstation wat wil zeggen dat bij aankomst de kop-locomotief afgekoppeld diende te worden en aan staart een andere locomotief aangekoppeld moest worden om de rit naar Aken te kunnen verder zetten, wat dikwijls voor veel vertragingen zorgde.

AKEN-LANDENSCH-SPoorWEG.					
Van Landen naar Maastricht en Aken.					
STATIONS.	1, 2 en 3 klas.	4 klas.	5 klas.	6 klas.	7 klas.
Landen V.	9.10	3.40	7.15		
Velm.	9.23	—	7.28		
St. Truiden.	9.34	3.57	7.35		
Cortenbosch.	9.53	—	8.10		
Aken.	10.08	—	8.26		
Hasselt (Station).	10.30	—	8.58		
„ (Haltplaats).	—	4.21	—		
Diepenbeek.	10.48	4.31	9.16		
Beverst.	11.00	—	9.28		
Munsterbilsen.	11.14	4.45	9.43		
Eygenbilsen.	11.29	—	9.56		
Lanaken.	11.58	5.02	10.16		
Maastricht (Wijk) A.	12.12	5.14	10.30		
„ V.	8.20	12.30	8.24		
Meerssen.	8.30	12.40	8.35		
Valkenburg.	8.41	1.03	8.47		
Wyre.	8.53	1.29	9.00		
Simpelveld.	9.03	1.50	9.13		
Aken (Templebeend) A.	9.30	2.24	9.38		
„ V.	9.40	2.35	9.50		
„ (Marschierp.)	9.43	2.40	9.53		

AKEN-LANDENSCH-SPoorWEG.					
Van Aken naar Maastricht en Landen.					
STATIONS.	1, 2 en 3 klas.	4 klas.	5 klas.	6 klas.	7 klas.
Aken (Marschierp.) V.	7.00	10.50	4.45		
„ (Templebeend) V.	7.03	10.57	4.53		
Simpelveld.	7.30	11.03	5.01		
Wyre.	7.34	—	5.14		
Valkenburg.	7.48	11.22	5.37		
Meerssen.	7.50	—	5.38		
Maastricht (Wijk) A.	8.10	11.35	5.47		
„ V.	8.30	11.45	5.57		
Lanaken A.	8.45	11.58	6.11		
„ V.	8.53	12.13	6.21		
Eygenbilsen.	9.03	—	6.33		
Munsterbilsen.	9.21	12.28	6.43		
Beverst.	9.33	—	6.53		
Diepenbeek.	9.44	12.43	7.02		
Hasselt (Station).	7.18	—	7.22		
„ (Haltplaats).	—	12.54	—		
Aken.	7.39	—	7.34		
Cortenbosch.	7.48	—	7.40		
St. Truiden.	8.15	1.19	8.00		
Velm.	8.29	—	8.11		
Landen A.	8.40	1.35	8.20		

Dienstregeling 16 september 1862

IJzerenweg van 15 October 1896 — van Hasselt											
naar Luik, Eindhoven, Aerschot, Maaseyck, Landen, Thienen naar Diest en naar Moll, van Thienen naar St-Truiden en omgekeerd, enz.											
Luik G.	5.36	3.56	11.38	1.38	4.59	3.08	Eindhoven	5.58	10.06	1.29	6.60
Luik P.	5.47	3.47	11.49	1.49	5.10	3.19	Achel	6.14	10.35	2.11	6.43
Luik V.	5.56	3.54	11.56	1.57	5.19	3.28	Neerpelt	6.44	10.44	2.22	6.74
Tongeren	6.35	4.41	12.54	2.27	6.20	3.34	Ezel	6.54	—	2.32	7.04
Hasselt	7.06	5.02	1.05	6.31	9.45	Wuchmael	7.02	10.58	2.40	7.12	
Bilzen	7.11	5.07	1.10	6.36	9.50	Helchteren	7.14	—	2.58	7.24	
Beverst	7.17	5.13	1.17	6.43	9.57	Zonhoven	7.25	—	3.04	7.35	
Diepenbeek	7.23	5.19	1.23	6.49	10.04	Hasselt	7.34	11.20	3.13	7.44	
Hasselt	7.33	10.16	1.33	6.59	10.13	Diepenbeek	5.31	7.50	11.27	11.40	
Zonhoven	7.45	10.21	1.43	7.10	10.18	Beverst	5.43	8.00	—	8.24	
Helchteren	7.55	10.31	1.53	7.20	10.28	Bilzen	5.51	8.07	—	8.11	
Wuchmael	8.07	10.43	2.03	7.28	10.38	Hasselt	6.00	8.15	11.47	12.02	
Ezel	8.18	10.53	2.13	7.37	10.48	Tongeren	6.06	8.20	—	8.24	
Neerpelt	8.25	11.01	2.23	7.44	10.58	Luik V.	6.24	8.38	12.02	12.25	
Achel	8.35	11.11	2.33	7.54	11.08	Luik P.	6.33	8.43	12.45	1.43	
Eindhoven	8.44	11.19	2.43	8.03	11.18	Luik G.	6.47	8.47	12.49	1.47	
Hasselt	9.21	11.52	3.20	8.31	11.57	Luik G.	7.88	9.58	1.00	1.58	
Hasselt	7.38	10.05	1.25	4.20	7.30	Landen	6.30	8.44	12.50	—	
Aken	7.46	10.16	1.35	4.35	7.40	Velm	6.39	8.58	12.59	—	
Cortenbosch	7.56	10.27	1.45	4.50	7.50	St-Truiden	6.47	9.07	1.07	—	
St-Truiden	8.05	10.37	1.54	5.00	7.59	Diepenbeek	6.49	9.17	1.09	—	
Velm	8.08	11.58	2.56	6.15	8.01	Cortenbosch	6.59	9.23	1.19	—	
Landen	8.17	12.03	3.05	6.29	8.10	Aken	7.09	9.39	1.29	—	
Maastricht	8.25	12.12	3.13	6.38	8.18	Hasselt	7.18	9.49	1.38	—	
Maastricht	6.30	10.58	3.24	5.54	Antwerpen	7.03	9.14	1.17	5.02		
Lanaken	6.54	11.14	3.41	6.15	Aerschot	7.08	10.21	1.24	5.10		
Eygenbilsen	7.01	—	3.48	6.22	Brussel V.	4.49	7.03	9.20	1.29		
Munsterbilsen	7.08	—	3.49	6.29	Leuven A.	5.42	7.37	9.55	2.02		
Beverst	7.15	—	3.56	6.36	Leuven V.	5.48	7.48	10.03	2.06		
Diepenbeek	7.22	—	4.03	6.43	Aerschot	6.15	8.16	10.23	2.29		
Hasselt	7.31	—	4.11	6.52	Stierhem	6.37	8.36	10.45	2.45		
Kermt	4.44	7.41	11.51	4.14	Diest	6.47	8.45	10.53	2.52		
Schuelen	4.52	7.48	12.01	4.23	Zeehem	6.56	8.53	11.01	3.01		
Zeehem	5.04	7.58	12.10	4.32	Schuelen	7.05	9.01	11.08	3.10		
Diest	5.14	8.06	12.18	4.41	Kermt	7.20	9.10	11.17	3.19		
Stierhem	5.25	8.15	12.27	4.49	Hasselt	7.27	9.16	11.25	3.28		
Aerschot	5.35	8.24	12.35	4.58	Diepenbeek	9.20	11.29	3.22	7.27		
Leuven A.	5.46	8.33	12.44	5.07	Beverst	9.29	11.38	3.31	7.37		
Leuven V.	5.56	8.42	12.53	5.16	Munsterbilsen	9.36	—	3.40	7.44		
Brussel A.	6.07	8.51	13.02	5.25	Eygenbilsen	9.43	11.52	3.47	7.51		
Aerschot	6.17	9.00	13.11	5.34	Lanaken	9.50	—	3.56	8.00		
Antwerpen	6.28	9.09	13.20	5.43	Maastricht	9.57	12.06	3.63	8.05		
	6.38	9.18	13.29	5.52		10.05	12.14	4.01	8.13		

De oorspronkelijke gebouwen van het stationscomplex waren gemaakt uit hout. Pas in 1909 werden ze vervangen door stenen gebouwen.

Door de komst van de spoorlijn maakte Diepenbeek kennis met de industriële revolutie en het fenomeen trein getrokken door een stoomlocomotief.

Het was de tijd dat men zich tevoet of met paard en kar verplaatste.

Wat moeten de Diepenbekenaren toen raar opgekeken hebben naar dat nieuwe vervoermiddel op ijzeren rails. Met angst in de ogen aanschouwde men dat grote zwarte monster dat puffend en sissend voorbij kwam geraast aan een snelheid die men niet gewoon was, 30 – 40 km/u.

Zelfs de mooiste blauwe lucht werd verpest met een donker grijze, zwarte rookpluim dat het gevaarte uitbraakte en achter zich na liet.

Een aanleg van een spoorlijn gaat meestal gepaard met een kruising aan een bestaande weg. Zo ook in Diepenbeek waar er een 7-tal bestaande wegen werden voorzien van een overweg. De overwegen die zich op het Diepenbeeks grondgebied bevinden zijn praktisch dezelfde als deze die nu verdwenen zijn. Zij waren enkel voorzien van een Andrieskruis behalve die aan het station zelf. Die werd beveiligd door een "sjaa". Later, zeker toen het spoorverkeer drukker werd kwamen er overwegwachters, zowel vrouwen als mannen.



Zij stonden telefonisch en telegrafisch in contact met het seinhuis in Hasselt en dat in Diepenbeek en met elkaar. De overwegwachters werden telefonisch verwittigd van een naderende trein zodanig dat hij of zij de slagboom kon sluiten om het wegverkeer tegen te houden. Al deze meldingen werden opgeschreven in een logboek. In de tweede helft van de 20^{ste} eeuw werden de overwegwachter stelselmatig afgeschaft. De overwegen werden uitgerust met bellen, rode knipperlichten en meestal ook slagbomen. De aansturing voor het sluiten en openen van de slagbomen gebeurde door de naderende trein zelf via contacten in het spoor. De controle op het sluiten en openen van de overwegen gebeurde in het seinhuis van Hasselt.

Enkele overwegwachters van toen waren Achten Joannes Libertus, Magdeleyns Joannes Wilhelmus, Nelissen Petrus Joannes, Vandepaer Louis, Broux Anna Maria, Crijns Anna Elisabeth, Keppers Maria Louiza, Merken Maria Josephina, Bové Maria.



Paul Houben is één van de laatste overwegwachters. Hij bediende de "sjaa" aan de Stationsstraat en woonde in het toenmalige huis van de baanmeester aan de Spoorstraat.



De eerste stationschef van het Diepenbeeks station was de Maastrichtenaar Franciscus Rutten. Een jaar later werd hij vervangen door de Rotterdammer David Vansteenhoven. Hij bleef chef tot de uitbating van de spoorlijn werd overgenomen door Le Grand Central Belge. Daarna kwamen Hyppolytus Peeterbroek, Omer Defranche, Mathieu Coulonval en Gillis Vandendijk. De laatste stationschef van Diepenbeek was Eugène Schapmans.

In de beginjaren van de 20^{ste} eeuw was het verkeer op het spoor zeer aanzienlijk. Een 36-tal reizigerstreinen stopten in het station Diepenbeek. Nog maar niet te spreken van het aantal goederen treinen die er passeerden of kwamen laden of lossen.

Voor zij die werkten in de staalfabrieken en de steenkoolmijnen in het Luikse was de trein het ideale vervoermiddel.

Wel waren er vele klachten. Zo was er geen sanitair voorzien. Wanneer het regende moest men door plassen en modder gaan om het station te bereiken. In 1935 was er in het stationsgebouw niet eens een wachtzaal meer. Alleen een doorgang tussen twee deuren waar de treinkaartjes werden genomen. Verwarming was er niet of nauwelijks. In de winter gegarandeerd bibberen geblazen. Op het perron was het al even erg. Schuilen voor de regen, wind, sneeuw ging niet. Er was gewoon niets voorzien. Soms na lang aandringen bij de diverse overheden werden er enkele vrachtwagens met kiezel aangevoerd om de verschillende gaten in de stationsomgeving te vullen.

In 1932 waren er nogthans mooie plannen getekend om het Diepenbeeks station te verbouwen. Oude delen zouden gesloopt worden, nieuwe bijgebouwd. Jammer! Daar is niets van in huis gekomen.

Door de komst van de auto en zeker van de vrachtwagen kwam er een kentering. De vrachtwagens waren gemakkelijker, goedkoper en rendabeler. Het ging met de vrachtwagen veel vlugger om goederen in een fabriek te laden en rechtstreeks bij de klant te leveren.

Ook begon het de NMBS, voor het onderhoud van al haar spoorlijnen en stations, zeer veel geld te kosten

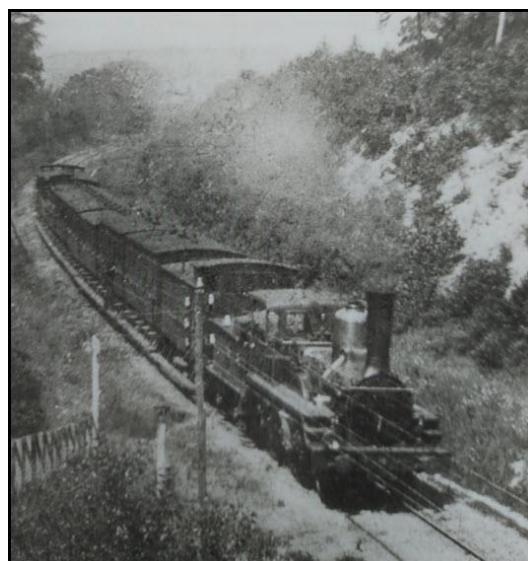
In 1954 kwam de NMBS met een groot reorganisatie- en hervormingsplan waarbij verschillende stopplaatsen, stations en zelfs volledige spoorlijnen zouden worden gesloten. Het station van Diepenbeek stond ook op de lijst.

Het reizigersverkeer tussen Hasselt naar Maastricht werd gestopt in 1954. In de plaats van de trein nam de groene lijnbus 20A deze reizigersdienst over. Waarom 20A? In 1926 heeft de NMBS al haar spoorlijnen die zij exploiteerden genummerd. Voor de spoorlijn Landen - Aken werd dat: Lijn 21 voor het baanvak Landen – Hasselt. Lijn 34 voor het baanvak Hasselt – Luik via vertakking Beverst, Bilzen, Tongeren, Herstal. Lijn 20 voor het baanvak: vertakking Beverst, Lanaken, Maastricht, Aken.

Busbedrijf Heidebloem, later “De Zigeuner” heeft gedurende vier jaar met vier lijnbussen dienst gedaan tussen Hasselt en Maastricht.

Op 29 september 1957 werd het station van Diepenbeek gesloten.

In 1966 heeft de laatste stoomtrein gereden. Voortaan werden de treinen gesleept door diesellocomotieven.



Maar al vlug worden er plannen gemaakt om het hele spoorwegnet te elektrificeren.

Op 23 mei 1982 werd de lijn 34 geschikt om treinen te verzekeren met elektrisch aangedreven locomotieven.

Door de komst van het Limburgs universitair centrum in Diepenbeek, de groei van de Provinciale school en de steeds maar overvolle lijnbussen heeft men besloten om het station van Diepenbeek te heropenen.



Op 2 juni 1991 wordt het station van Diepenbeek heropend.

Voortaan van 's morgens vroeg tot 's avonds laat elk uur een trein naar Luik en naar Antwerpen.

's Morgens pendeltreinen naar Brussel.

In het kader van het Spartacusplan, dat het openbaar vervoer in Limburg moet bevorderen zal er onder andere een sneltram Hasselt – Maastricht voorzien worden??? die in Diepenbeek naast het bestaande spoor zal komen.



Om de veiligheid van de weggebruiker en het spoorverkeer te verhogen heeft men besloten om alle overwegen op het Diepenbeeks grondgebied te sluiten. Zij zullen vervangen worden door drie bruggen ter hoogte van de Nierstraat, Waardestraat en Molenstraat en één fiets-en voetgangerstunnel ter hoogte van het station.

De overweg aan de Waardestraat werd eerst gesloten. De Bentstraat volgde op 7 februari, vervolgens Peperstraat en Stationsstraat op 1 april. De laatste drie, Molenstraat, Nierstraat en Rooistraat sloten het rijtje af op 8 april 2022.

De omgeving van het station zal een ware metamorfose ondergaan. De perrons zullen volledig vernieuwd en langer worden. Ook zullen de perrons verhoogd moeten worden naar de nieuwe norm van 76 cm, zodat reizigers met een beperkte mobiliteit zo zelfstandig mogelijk gebruik kunnen maken van de trein. Er komen extra parkeerplaatsen en een overdekte

fietsenstalling aan beide kanten van het spoor, alsook een bushalte en perron voor de sneltram, dit laatste onder voorbehoud. Een omleidingsweg wordt voorzien om het Diepenbeeks centrum te ontlasten.

Het geheel zal voltooid zijn voor de zomer van 2022.

Maar! Het derde spoor is verdwenen. De gebouwen van weleer zijn er niet meer. De loketdienst is vervangen door een elektronisch biljetten automaat. Door de luidsprekers op het perron kondigt een computerstem de aankomende trein aan. Treinen zoeven nu voorbij aan 120 km/u, haast onhoorbaar, over lang gelaste rails, geen kedengedeng meer, later misschien nog sneller als eens het etcs (European Train Control System) beveiligingssysteem op de spoorlijn 34 is uitgerold.



In het station van Diepenbeek stoppen vandaag tijdens de weekdays zo'n 73 treinen. In het weekend zijn dat 56 treinen. Dagelijks nemen gemiddeld meer dan 500 reizigers de trein. Het treinaanbod in Diepenbeek is elk uur een trein naar Tongeren. Elk uur een trein naar Maastricht via Luik-Wezet. Elk uur een trein naar Hasselt. Elk uur een trein naar Gent via Hasselt, Diest, Brussel. 's Morgens twee pendeltreinen naar Antwerpen via Zaventem- Luchthaven.

In het zomerseizoen twee toeristentreinen naar Oostende.

In 1856 duurde het traject Diepenbeek-Maastricht 58 minuten.

Vandaag duurt een treinrit van Diepenbeek naar Maastricht 1u29. Van een vooruitgang gesproken!?!

De sneltram is ondertussen ook afgevoerd en zal vervangen worden door een tot op heden nog niet gekend vervoermiddel.

Maar Diepenbeek is verlost van zijn overwegen. Het zal vlug wennen, om zich te verplaatsen zonder al die wachtbeurten. Na een jaar voelt het alsof het nooit anders is geweest.





Een video is gemaakt over de afschaffing van de overwegen in Diepenbeek en kan je zien op onze website
heemkundiediepenbeek.be
of
YouTube: <https://youtu.be/JRvAS05jEHE>

Romain Vanaken