

# Smalspoor in Noord-West Spanje



Renfe-Feve 2718-3639 Oviedo 25 juni 2016

Schrijver: Ton Dieben

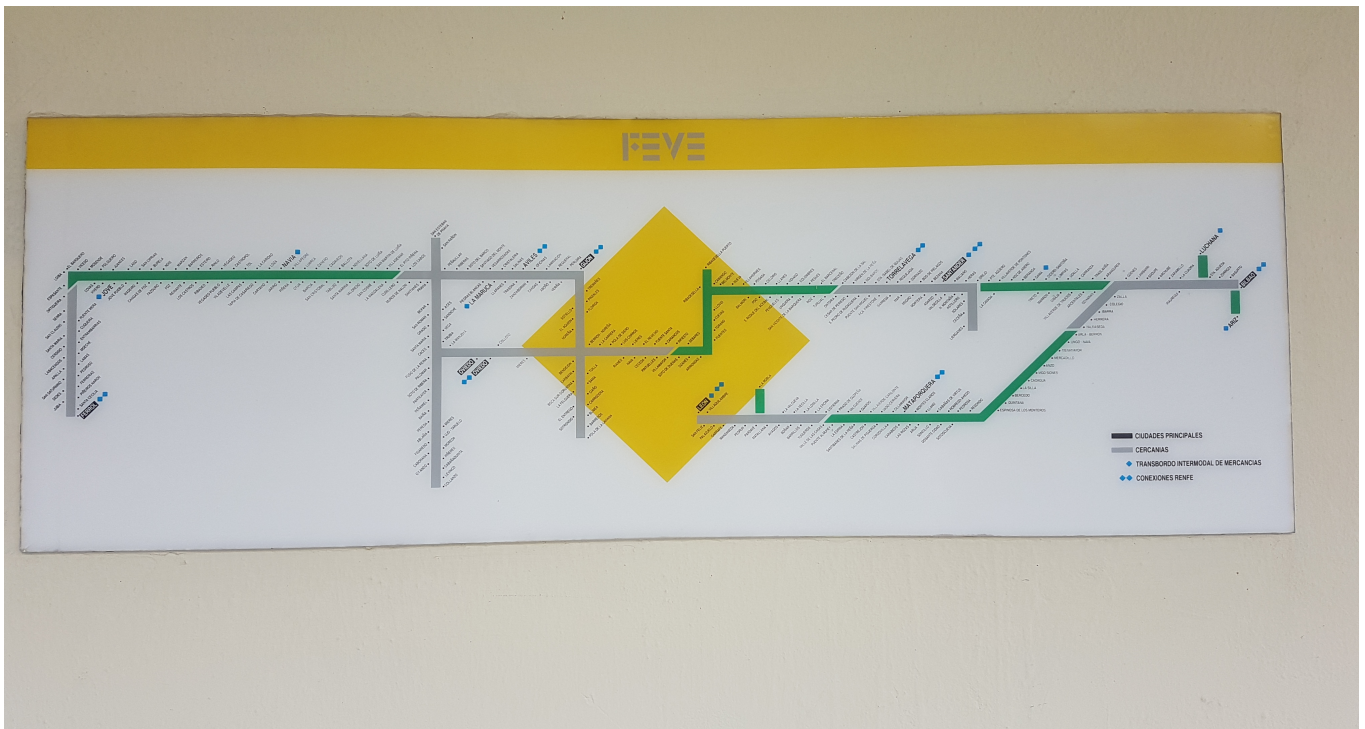
Coverontwerp: Ton Dieben

Foto omslag: Renfe-Feve 2733-2734 arriveert vanuit Leon in Cistierna op weg naar Bilbao, 04 juni 2015

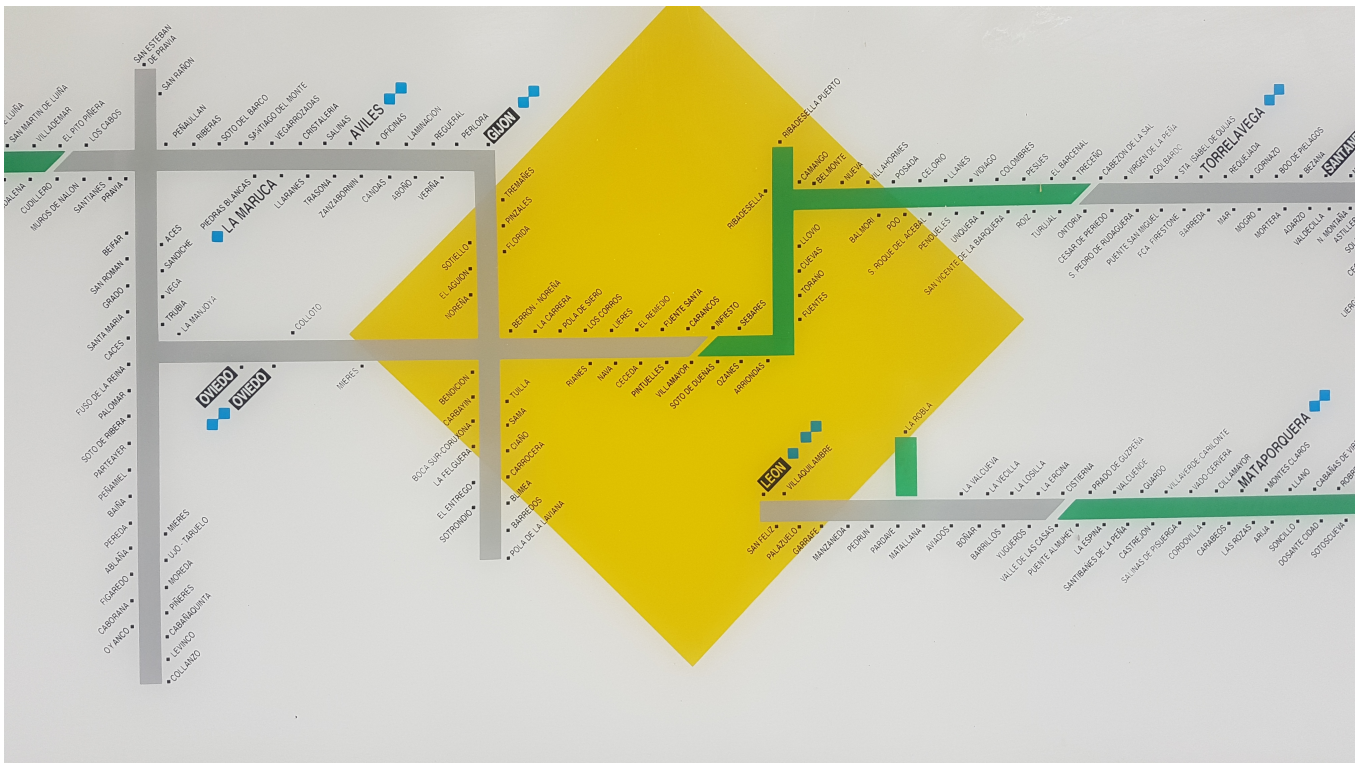
ISBN: 9789464351859



Hieronder kaartjes van het Renfe-Feve netwerk, foto's genomen op het station van Luarca



Detail route tussen Bilbao en grens Cantabria met Asturias en een gedeelte van de lijn Bilbao-Leon



Detail tussen Cantabria en Asturias, plus een stuk van de lijn Bilbao-Leon



Detail route tussen Asturias en Ferrol

## Inleiding

In het Lonely Planet boek 'Mooiste treinreizen' wordt summier het Spaanse smalspoortraject tussen Bilbao en Ferrol beschreven. Het is mij niet bekend of er in Nederlandse literatuur een boek bestaat waarin met woord en foto's over dit smalspoor wordt geschreven. Althans ik heb er niks over gevonden.

Met dit boek wil ik trachten om invulling dan wel aanvulling te geven over hetgeen er niet dan wel over is geschreven.

In 2015 maakte ik de treinreis van Bilbao naar Ferrol zoals beschreven in het boek Lonely Planet en van Leon naar Bilbao. In 2016 en 2017 ben ik kort in het gebied geweest en in 2019 liep mijn Pelgrims wandeling van Irun naar Santiago de Compostela tot aan Ribadeo redelijk evenwijdig aan de trajecten Irun-Bilbao(van Euskotren) en Bilbao-Ferrol(van Renfe-Feve). Met name na Gijon was dit het geval.

In alle gevallen is er veel tijd geweest om het smalspoorbedrijf(lees meterspoorbedrijf) te bestuderen. Ik wil benadrukken dat bijna alles wat in dit boek beschreven staat is gebaseerd op eigen waarnemingen dan wel zelf vergaarde informatie. Alle getoonde foto's zijn gemaakt door de auteur van dit boek.

Om mijn reisverslagen voor de lezer te verduidelijken heb ik gemeend me er aan te wagen om dit boek te beginnen met in het kort algemene informatie van het smalspoorbedrijf in Noord-Spanje te beschrijven. Deze informatie hiervoor is van Internet(onder meer Wikipedia) gehaald, maar ook uit Spaanse spoorwegtijdschriften. Gelukkig ben ik de Spaanse taal machtig om uit deze tijdschriften dié informatie te halen wat nodig is voor dit boek. Welke tijdschriften dit waren staan op de laatste bladzijde onder 'Geraadpleegde bronnen'.

Vervolgens beschrijf ik het Feve materieel met de informatie die ik tot mijn beschikking dan wel gevonden heb, daarna een fiks aantal stations en dan de verslagen van mijn treinreizen dan wel bezoeken aan Noord Spanje.

Daarnaast besteed ik in een hoofdstuk aandacht aan het smalspoor tussen Hendaya-Irun en Bilbao om de redenen dat dit gedeelte ooit behoorde tot het Feve bediengebied en tijdens mijn Pelgrims wandeltocht in 2019 heb ik verscheidene stations gezien en foto's van diverse treinen gemaakt. Tot slot een klein hoofdstuk over de tram en de metro in Bilbao. Een stad waar ik in 2015, 2016 en 2019 ben geweest.

Bij het lezen van dit boek is het wellicht handig om de kaart van Noord Spanje of Google-maps te raadplegen ter orientatie.



Renfe-Feve 6530-3318 Oviedo 24 mei 2017

Haarlem, april 2022

## Algemene informatie

Tot 23 september 1965 kende Spanje een veelheid van smalspoorwegen met een spoorwijdte van 1 meter, die door de staat werden geëxploiteerd onder de naam EFE (Exploitation de Ferrocarriles por el Estado). Op deze 23<sup>ste</sup> september 1965 werd er van overheidswege besloten om alle smalspoorlijnen onder te brengen onder de naam Feve 'Ferrocarriles de Via Estrecha'. Dit werd vastgelegd in de wet 11/1965 en bekend gemaakt in de Staatskrant nummer 230 van 25 september 1965. In de jaren daarna werden vele smalspoorlijntjes om uiteenlopende redenen gesloten of geïntegreerd in het Renfe breedspoorbedrijf, na ombouw uiteraard. Uiteindelijk bleef er 786 kilometer Feve spoorlijn over.

Overigens gebeurde het omgekeerde ook dat een Renfe traject werd omgebouwd tot Feve smalspoor traject. In Asturias gebeurde dat bijvoorbeeld met het Renfe traject Oviedo-Trubia. De Feve had ook al een traject Oviedo-Trubia-Fuso de la Reina (aan de lijn naar Baina en Collanzo). Alle Renfe gebouwen en infrastructuur werd afgebroken. De ombouw van het traject Oviedo-Trubia vond plaats in de periode 1997-1999.

In de tweede helft van de jaren '70 werd delen van het Feve bedrijf over gedragen aan de autonome regio's. Zo gingen onder andere de lijnen tussen Bilbao en Irun(Hendaya) naar de regio Viscaya(Baskenland) en werd Euskotren opgericht. Uit onderstaande tabel blijkt dat er overigens nog steeds een verbinding bestaat tussen het Renfe-Feve net en het EukoTren net. Op internet zijn foto's en filmpjes te vinden van Renfe-Feve treinen in San Sebastian, het Euskotren gebied.

De volgende tabel is overgenomen uit Revista Historia Ferroviara en geeft een overzicht van het Renfe-Feve-net anno 2007 , dit is tevens de situatie tijdens mijn bezoek in de jaren 2015/2016/2017/2019

Traject	Lengte in km's	Soort spoor	Geëlektrificeerd	Soort vervoer	Observaties van de auteur van dit boek
Aftakking Ariz-Basuari naar La Industrial-Basurto	7,363	Enkel spoor	Nee	Vracht	Dit is de verbinding tussen de Feve lijn Bilbao-Santander (La Industrial-Basurto) en Euskotren(Ariz-Basauri)
Bilbao-Aranguren-Orejo-Santander	118,633	Gedeeltelijk enkel/dubbel spoor	Gedeeltelijk	Passagiers en vracht	1)
Aftakking Luchana-Irauregui	5,730	Enkel spoor	Nee	Vracht	Deze aftakking is in de lijn Bilbao-Aranguren
Aranguren-Balmaseda-La Calzada	8,951km	Enkel spoor	Ja	Passagiers en vracht	
Balmaseda-La Calzada-La Robla	283,700	Enkel spoor	Nee	Passagiers en Vracht	Tussen Matallana en La Robla alleen vracht
Aftakking Guardo naar Centrale Termica de Velilla del Rio Carrion	2,171	Enkel spoor	Nee	Vracht	Guardo is aan de lijn Bilbao-Leon
Aftakking Matallana-Leon	29,591	Enkel spoor	Nee	Passagiers	2)

Traject	Lengte in km's	Soort spoor	Geëlektrificeerd	Soort vervoer	Opmerking
Aftakking Orejo-Lierganes	9,848 km	Enkel spoor	Ja	Passagiers	Is in de lijn Bilbao-Santander
Aftakking Maliano-Santander Haven	3,314	Enkel spoor	Nee	Vracht	Is in de lijn Bilbao-Santander
Santander-Oviedo	216,395	Gedeeltelijk	Gedeeltelijk	Passagiers en vracht	3)
Gijon-Laviana	52,454	Gedeeltelijk	Ja	Passagiers en Vracht	4)
Aftakking Sama-Modesta	2,835	Enkel spoor	Nee	Vracht	Is in de lijn Gijon-Laviana
Aftakking Sotillo-Gijon haven(El Mussel)	8,352	Enkel spoor	Nee	Vracht	Is in de lijn Gijon-Laviana
Oviedo-Trubia-Pravia-San Esteban de Pravia	52,532	Enkel spoor	Ja	Passagiers en Vracht	Pravia-San Esteban alleen passagiers
Trubia-Collanzo	33,326	Enkel spoor	Nee	Passagiers en vracht	5)
Aftakking Soto de Ribera naar Centrale Termica de Soto de Ribera	1,533	Enkel spoor	Nee	Vracht	
Gijon-Ferrol	320,676	Enkel spoor	Gedeeltelijk	Passagiers en vracht	6)
Aftakking La Maruca-Puerto San Juan de Nieva	4,018	Enkel spoor	Nee	Vracht	
Cartagena-Los Nietos	19,570	Enkel spoor	Nee	Passagiers	Mij onbekend

- 1) Tussen onder andere de stations Bilbao-Zamarillo, Astillero-Maliano, Nueva Montana-Santander is dubbel spoor en geëlektrificeerd tussen Bilbao-Aranguren en Orejo-Santander
- 2) Uit de tabel blijkt dat van de verbinding Bilbao-Leon de eigenlijke hoofdlijn Bilbao-Matallana-La Robla is en dat bij Matallana een aftakking is naar Leon.
- 3) Tussen de stations Santander-Torrelavega en La Carrera-Oviedo is dubbel spoor en geëlektrificeerd tussen Santander-Cabezón de la Sal en Infiesto-Oviedo. Pas in 2011 is het stuk Arriondas(Ribadesella)-Infiesto onder de draad gebracht.
- 4) Tussen de stations La Florida en Felguera is dubbel spoor
- 5) Op enig moment is het passagiersvervoer tussen Trubia en Baiña gestaakt. Vanaf Felguera tot aan Collanzo alleen passagiersvervoer
- 6) Vanaf Pravia tot aan Cudillero rijden elektrische treinen. Vanaf Cudillero tot aan Ferrol is alleen dieselexploitatie mogelijk.

Zie ook verderop onder 'Het Renfe-Feve net en de exploitatie'.

Tot aan 31 december 2012 werd de exploitatie uitgevoerd door de Feve. Echter vanwege oplopende verliezen ging het spoorbedrijf naar de Renfe en de infrastructuur naar de Adif. Mijn vermoeden bestaat dat sindsdien ook het Renfe logo op de treinen verscheen. Ik zal dan ook in het vervolg van dit boek spreken over Renfe-Feve. Tijdens mijn bezoeken aan de Renfe-Feve in de diverse jaren kreeg ik het idee dat er voor de passagier zo op het oog blijkbaar niet veel veranderd was. Zoals ik het zag en ervoer bleef de Renfe-Feve gescheiden van de Renfe opereren. Men heeft eigen vervoersbewijzen, eigen tarieven en veel (grotere) stations werden afgesloten met poortjes. Als een station wordt gedeeld met de Renfe zijn vaak de Renfe-Feve perrons met poortjes afgesloten en die van de Renfe niet. Zover ik weet zijn de Feve vervoersbewijzen niet (en anno 2019 ook niet) bruikbaar op de Renfe treinen en omgekeerd.

Vanaf ongeveer 2016 ondergingen alle treinen een opknapbeurt en kregen meteen een nieuwe kleurstelling. De Renfe-Feve kent ook goederenvervoer. Een onderzoek op internet leert dat sinds augustus 2021 deze vrachttak van Feve is overgedragen aan Construrail maar ik zie op Instagram nog geen foto's met lokomotieven die het logo van Construrail hebben. Men blijft nog met de Renfe-Feve opschriften en kleuren rijden. Zover ik weet is er slechts een lokomotief overgeschilderd in nieuwe kleuren.

Medio najaar 2021 zie ik wederom op Instagram dat Renfe zich van het Feve logo/naamgeving aan het ontdoen is. Men noemt de Feve op de Renfe internetsite 'CercaniaAM' waar de letters AM voor Ancho Metrico staan, letterlijk vertaald breed-meter, en in gewoon Nederlands 'meterspoor'.

Eveneens van Instagram begrijp ik dat sinds najaar 2021 de Renfe-feve treinen worden uitgerust met het ASFA digital systeem (iets wat ze blijkbaar niet hadden). Volgens internet is het ASFA digital systeem een treinbeïnvloeding systeem dat blijkbaar wordt toegepast in Spanje.





### Het Renfe-Feve net en de exploitatie

In het hoofdstuk 'Algemene informatie' is er in een tabel een overzicht van de trajecten van het Renfe-Feve net. In dit hoofdstuk ga ik verder in detail in op de diverse trajecten. En zal ik proberen de lezer duidelijk te maken hoe het net eruit ziet. Per traject zal ik wat schrijven over de geschiedenis ervan zo ver mij dit uit de lectuur bekend is. Alle beschrijvingen zijn gebaseerd op eigen waarneming en ervaringen. Een opmerking vooraf, het spoorwegnet is overwegend enkelspoor.



De groene lijnen zijn die van de Renfe-Feve welke hier beschreven worden.

De rode lijnen zijn de Renfe breedspoortrajecten en de gele van het smalspoorbedrijf Euskotren

Renfe-Feve kent zogenaamde regionale treinen en zogenaamde cercania (voorstads) treinen. De regionale treinen rijden de hele trajecten Bilbao-Santander, Santander-Oviedo, Oviedo-Ferrol en Bilbao-Leon terwijl de cercania's slechts gedeeltes van een traject berijden.



## **De Regionale treinen tussen Bilbao en Ferrol**

Dit is het langste gedeelte van het Renfe-Feve spoorwegnet. Er zijn bij mijn weten geen doorgaande passagierstreinen ofschoon dit wel mogelijk is. Uitzonderingen zijn de toeristische treinen en goederentreinen. Het hele traject is opgedeeld in drie, zoals ik ze wil noemen, (exploitatie)gedeeltes namelijk Bilbao-Santander, Santander-Oviedo en Oviedo-Ferrol. Per 'deel-traject' probeer ik hieronder een zo volledig mogelijke beschrijving te geven en zoals eerder gemeld is alles gebaseerd op eigen waarneming.

### Bilbao-Santander vv

Vanaf Bilbao rijdt de trein eerst door een tunnel. Hier zijn twee stations namelijk Ametzola en Basurto/Hospital, beiden nog gelegen in Bilbao. Op weg naar Santander passeert de trein onder meer de stations Sodupe, Aranguren, Gibaja, Orjeo en Valdecilla. De hele rit Bilbao-Santander duurt 3.13 uur. Op het hele traject rijden drie keer per dag doorgaande regionale treinen(lijnnummer R-3). Omdat tussen de stations Arranguren en Orejo geen bovenleiding aanwezig is, wordt het hele traject met dieseltreinen gereden. Een keer per dag rijdt er een regionale spitstrein tussen Marron en Santander in de ochtend en tussen Santander en Marron in de avond. Het traject tussen Bilbao en Arranguren wordt ook gebruikt voor de treinen richting Balmaseda en Leon vv. Ook hierover verderop meer.

Het traject Bilbao-Sodupe (en verder tot Balmaseda-La Calzada) is onder de draad gebracht 16 oktober 1996. Totale lengte van de elektrificatie is 32,8 kilometer.

Vanaf Orejo is het traject tot aan Santander geëlektrificeerd. Op dit traject rijden naast de regionale treinen ook de (elektrische) voorstadstreinen van/naar uit Lierganes. Zie verderop bij de cercania-treinen.

### Santander-Oviedo vv

Vanaf het kopstation in Santander rijden de treinen onder meer via Valdecilla, Torrelavega, Puente San Miguel, Unquera, Llanes, Nueva, Ribadesella, Infiesto en El Berron naar Oviedo. De hele rit Santander-Oviedo duurt 4.58uur.

Tussen de stations Cabezon de la Sal en Infiesto Apdro is geen bovenleiding en derhalve wordt het gehele traject Santander-Oviedo met dieseltreinen gereden, twee keer per dag is er een rit vv(lijnnummer R-2). Ook twee keer per dag rijdt er een regionale trein Llanes-Oviedo vv. Op het traject Infiesto Apdro-Oviedo rijden aanvullend cercania treinen. Verderop meer hierover.

In 1981 is men begonnen met de elektrificatie vanuit Santander tot Cabezon de La Sal. Voltooiing vond plaats op 20 december 1984. De elektrificatie van het gedeelte Oviedo - Arriondas begon in 1995 en werd op 6 oktober 2011 voltooid. Echter heb ik ook gezien dat het traject Arriondas-Ribadesella onder de draad gebracht was. Alleen is mij onbekend wanneer dat gedaan is.

### Oviedo-Ferrol vv

Na een rit van een kwartier komt de trein vanuit Oviedo aan op het station van Trubia. Zoals eerder is beschreven was tot 1997 was het traject Oviedo-Trubia van de Renfe en met 1668mm spoorbreedte. Het traject werd omgebouwd tot 1000mm spoorbreedte. Het oude station van Trubia en de bijbehorende infrastructuur werd afgebroken. Ongeveer op dezelfde plek ligt het huidige station van Trubia.

Van origine was het traject Gijon-Pravia-Ferrol. Later, de schrijver vermoed dat vanaf het moment dat Oviedo-Trubia een spoorbreedte van 1000mm kreeg, het beginpunt van de treinen naar Ferrol verlegd werden van Gijon naar Oviedo. Op diverse plekken zie je nog borden F.C. Gijon-Ferrol bij overwegen staan. Na Trubia rijdt de trein via onder meer Pravia, Cudillero, Cadavedo, Luarca, Navia, Ribadeo, Viveiro en Xubia naar Ferrol. Vanaf Cudillero is er geen bovenleiding meer en derhalve wordt het gehele traject gereden met dieseltreinen. De rit van Oviedo naar Ferrol duurt 7.14uur. Twee keer per dag rijdt er een doorgaande trein Oviedo-Ferrol vv. Op het traject Pravia-Cudillero rijden cercania treinen vanuit Gijon-Aviles Zie ook onder 'cercaniatreinen'. Het traject Pravia-Cudillero werd in 1994 geëlektrificeerd en het traject Oviedo-Trubia-Pravia (en door naar San Esteban de Pravia) in 2002. Tussen Oviedo en Ferrol passeert de trein 89 stations dan wel haltes.

### Bilbao-Leon vv

Van Bilbao naar Leon passeert men onder meer de plaatsen Balmaseda, Mataporquera, Cistierna en Matallana. Op dit traject Leon-Bilbao vv rijdt slechts een keer per dag een doorgaande regionale trein. Vanaf Balmaseda-La Calzada naar Leon is er geen bovenleiding en derhalve wordt het gehele traject gereden met een dieseltrein. De rit van Bilbao naar Leon duurt 7.31uur. Zie ook bij cercania teinen.

Het moet vermeld worden dat er een aantal jaren geen passagierstreinen op traject Bilbao-Leon reden. Alleen goederentreinen bleven rijden. Pas na een opknopbeurt van de lijn rijden er weer passagiers treinen. Aan de zijde van Leon rijden de treinen tot Ascuncion. Het traject Ascuncion-Leon bestaat maar wordt vanwege een politieke issue niet bereden. Ik begrijp dat men uiteindelijk wil om het laatste stuk als een soort van metro rijden. Nu rijdt er een treinvervangende bus op de tijden dat er treinen rijden.

Origineel is de lijn Bilbao-Matallana-La Robla. In Matallana is de aftakking naar Leon. Op het traject Matallana-La Robla rijden slechts nog goederen treinen. De lijn Bilbao-La Robla leeft nog onder de bevolking en personeel van de trein, want men spreekt nog steeds over La Robla als men het over deze lijn heeft. Vanaf station Guardo liepen verschillende spoorlijnen naar de inmiddels gesloten kolenmijnen.

### **De Cercania treinen**

Op elk 'lang' traject worden op gedeeltes ervan door treinen korte retour ritten gereden. Deze treinen hebben de naam cercania. Letterlijk 'dichtbij' of zoals we in Nederland noemen, voorstadstreinen. Meestal worden deze diensten alleen op werkdagen uitgevoerd of soms alleen in de spitsuren.

### Regio Santander

Cercanias in de regio van Santander zijn:

C-2f – Santander-Cabezón de la Sal (is richting Oviedo).

Tussen Santander en Cabezón de la Sal stoppen de trein op elk station. De rit tussen beide plaatsen duurt 1u 18min.

C-3f – Santander-Lierganes (is richting Bilbao).

Tussen Santander en Lierganes stoppen de treinen op elk station. Een rit duurt 40 minuten. Op werkdagen rijden er ook treinen tussen Santander en La Cantrabrica en Santander-Solares.

Op het traject Bilbao-rijdt er op werkdagen vroeg in de morgen cercania R3b van Carranza naar Bilbao. Terugrit is er niet. Men moet met de reguliere regional naar Santander reizen die hier ook stopt.

Een toelichting op de twee lijnen:

C-2f – Op dit traject rijden op werkdagen treinen die vanuit Santander keren in Torrelavega of in Puente San Miguel. Doorgaande treinen Santander-Cabezón de la Sal rijden elke dag in een regelmatige uursdienst. De treinen tot Torrelavega zijn meestal sneltreinen met een of twee stops onderweg.

C-3f – Op dit traject rijden er op werkdagen treinen vanuit Santander die keren in La Cantabrica of in Solares. Doorgaande treinen Santander-Lierganes rijden elke dag in een regelmatige uursdienst.

Ik heb niet kunnen achterhalen wanneer de lijn naar Lierganes onder de draad werd gebracht.

Op beide trajecten wordt met elektrisch materieel gereden.

Er is een voorstadslijn C-1, maar deze wordt door de Renfe(breedspoorstreinen) gereden en gaat van Santander naar Reinosa en rijdt maar 8x per dag. De beschrijving van deze lijn is verder out-of-scope voor dit boek en is ook niet door mij bezocht.

### Asturias

Het voorstadsnet rondom de steden Oviedo en Gijón is nogal gecompliceerd om goed te beschrijven. Alle diensten worden uitgevoerd onder de 'paraplu' van het Consortio Transporte Asturias, kortweg CTA. Ook de

Renfe cercaniatreinen en diverse (stads) busdiensten worden onder deze paraplu uitgevoerd. De meeste treinen hebben de CTA sticker op de voorruit.

Men kent de volgende lijnen:

C4 – Gijon-Aviles-Pravia-Cudillero.

C5 – Gijon-El Berron-Laviana.

C6 – Oviedo-El Berron-Infiesto Apeadero

C7 – Oviedo-Trubia-Pravia-San Esteban.

C8 – Baíña-Miers-Collanzo.

C9 – Gijon-El Berron-Oviedo

Een toelichting dan wel extra informatie op de genoemde lijnen:

C4 – Er wordt tussen Gijon en Aviles een half uurdienst gereden. Een keer per uur rijdt men door naar Pravia en Cudillero. Het gedeelte Gijon-Aviles was al bij integratie geëlektrificeerd en op 1 december 1986 werd het gedeelte Aviles-Pravia onder de draad gebracht. Reeds eerder had ik vermeld dat Pravia-Cudillero pas op 22 juni 1994 geschikt was voor het berijden met elektrische treinen.

Dagelijks rijden er treinen op het hele traject met dien verstande dat tussen Aviles en Cudillero op zondag de frequentie lager ligt.

De rit Gijon-Aviles duurt 50 minuten en Gijon-Cudillera 1u en 50 minuten.

C5 – Vanaf 18 mei 1993 was het mogelijk om het traject met elektrische treinen te berijden. Het traject Gijon-Laviana wordt elke dag in een regelmatige uursdienst bereden. Een rit over dit traject duurt 1u 15 minuten. Deze lijn kruist in El Berron met de lijn Santander-Oviedo.

C6 – Naast de treinen Oviedo-Infiesto rijden er tussendoor ook treinen Oviedo-Nava vv of Oviedo-Pola de Siero vv. Deze rijden vaak niet in de weekenden. De treinen Oviedo-Infiesto Aprdo vv rijden elke dag.

C7 – Origineel was het traject Trubia-San Esteban onderdeel van de lijn Collanzo-Baina-Trubia (C8). Pas toen het traject Oviedo-Trubia was omgebouwd van 1668mm spoor naar 1000mm spoor konden er treinen van Oviedo via Trubia naar San Esteban rijden. Zie ook onder lijn C8.

Dagelijks in een regelmatige uursdienst rijden er treinen tussen Oviedo en San Esteban de Pravia. Op zondag is de frequentie lager. Een rit Oviedo-San Esteban de Pravia duurt 1u17 minuten.

C8 – Dit is de enige lijn die met (passagiers)dieseltreinen wordt gereden. De lijn Collanzo-Trubia-San Esteban de Pravia werd geopend om het mijnengebied van Caudal (bij Collanzo) en de fabrieken bij El Felguera qua spoor te ontsluiten. Het spoor werd voornamelijk gebruikt voor het vervoer van kolen uit de aanwezige mijnen in dit gebied naar de havenplaats San Esteban de Pravia. Hier werden de goederen overgeslagen in boten voor verder vervoer naar de diverse fabrieken in het Baskenland.

Elke dag rijdt men in een regelmatige uursdienst met dien verstande dat het ene uur de trein vanuit Collanzo doorrijdt tot Baíña en het ander uur in Alblaña, keert.

Overigens dient te worden opgemerkt dat de lijnen C1, C2 en C3 door de Renfe worden verzorgd.

Maar deze zijn 'out of scope' voor dit boek.

### Oviedo-Ferrol

Vanuit Ferrol zijn ook treinen die onder meer keren in Xubia, San Sadurnino, Ortigueira en Ribadeo. Eerder is al opgemerkt dat vanaf Cudillero naar Ferrol het traject alleen met dieseltreinen kan worden bereden. En dus ook de korte retourritten vanuit Ferrol. Deze laatste treinen rijden niet in de weekenden behalve de treinen die tot Ribadeo rijden, deze rijden alle dagen. Of men dit ook cercaniatreinen noemt weet ik niet.

### Bilbao-Leon

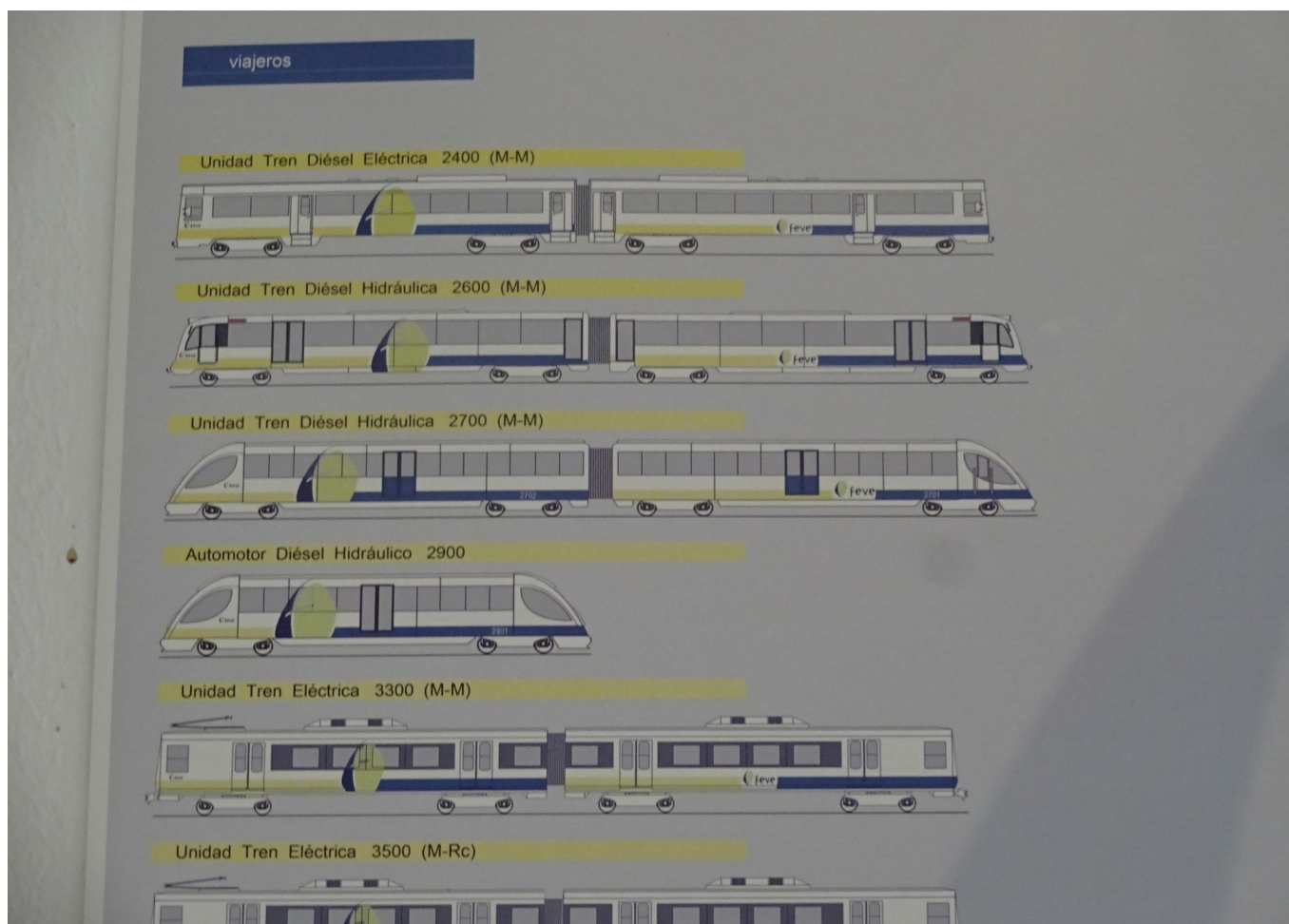
Op het traject Bilbao-Balmaseda-La Calzada rijden in een frequente dienst elektrische cercania treinen onder lijnnummer C1f. Tot aan Aranguren volgt de trein de lijn naar Santander.

Ook vanuit Leon(Ascuncion) zijn er een aantal treinen die keren in Cistierna en Guardo.

Of de treinen Leon-Cistierna vv en Leon-Guardo vv ook echt cercaniatreinen worden genoemd weet ik niet.

## Het Renfe-Feve materieel

In dit hoofdstuk volgt een korte beschrijving van het materieel in gebruik bij Renfe-Feve. Het is de stand per 2015 en volgens mij anno 2022 nog steeds hetzelfde. Bron is een poster van het materieel die in 2015 op het station van Ferrol aanwezig was. Op [listadotren.es](http://listadotren.es) zijn materieellijsten en aanvullende informatie te vinden. Stukken van deze informatie heb ik hier gebruikt. In de regel rijden de dieseltreinen de regionale treinen en de elektrische treinen de cercania ritten. Maar als een traject geen bovenleiding heeft rijdt het z.g. regionale materieel ook de cercania densten.



Detail van de poster

### Diesel-electrische twee wagenstellen in de serie 2400

In de jaren 1985-1986 zijn deze treinen gebouwd door de fabrieken van 'La Maquinista Terrestre y Marítima' in Barcelona. Elk rijtuig werd voorzien van een MAN-motor. Ze kregen de bijnaam 'Apolo'. In de loop jaren werden een aantal treinstellen verkocht aan onder andere het spoorwegbedrijf in Costa Rica en aan spoorbedrijven in Argentinië. Anno 2022 rijden er nog 8 stellen rond. Er kunnen volgens opgave maximaal twee stellen gekoppeld rijden.

Elk rijtuig van een treinstel heeft zijn eigen nummer beginnend met 24. Tussen de twee laatste cijfers zit 50 nummers verschil tussen het ene en andere rijtuig. Bijvoorbeeld het ene rijtuig heeft nummer 2427 en het andere rijtuig heeft nummer 2477. Wat daarvan de reden is, is mij niet bekend. Deze stellen hebben vanaf de datum van in dienststelling op alle Feve lijnen gereden. Anno nu rijden de overgebleven acht stellen voornamelijk op de lijnen Bilbao-Santander, Santander-Oviedo en Oviedo-Ferrol. En vanuit Ferrol ook de korte retourritten.



Treinstel 2478-2428 Bilbao La Concordia 30 mei 2015



Redelijk luxe interieur van rijtuig 2476, leuningen zijn omklapbaar naar gelang men in de rijrichting wil zitten

#### Diesel-hydraulische twee wagenstellen in de serie 2600

Deze treinen waren van origine dieseltreinen in de serie 2300. In de periode 1994-1999 zijn ze verbouwd dan wel omgebouwd door de spoorweg- en busfabriek Sunsundegui en CAF in Alsasua. Hierbij werden de motoren MAN vervangen door motoren Volvo. Tevens kregen ze een nummer in de 2600-serie.

Elk rijtuig heeft zijn eigen nummer beginnend met 26. Maar de twee laatste zijn per tweewagenstel wel opvolgend. Bijvoorbeeld 2611-2612. Volgens de laatste informatie zijn er 3 gestationeerd in Leon, 8 in Asturias voor onder andere de lijn Baina-Collanzo en 1 in het zuiden in Cartagena. Maar dit kan wisselen. Een aantal stellen (21) van dit model werd omgebouwd tot elektrische treinen in de serie 3600. Zie aldaar.



Treinstel 2612-2611 Cistierna 4 juni 2015

#### Diesel-hydraulische twee wagenstellen in de serie 2700

In de periode 2009-2011 zijn er door Sunsundegui en CAF 17 stellen gebouwd. De bedoeling was 29 stellen, maar het bouwcontract voor deze laatste 12 werd gebruikt voor de motorrijtuigen in de serie 2900.

Bij deze serie heeft ook elk rijtuig zijn eigen nummer beginnend met 27 terwijl de laatste twee ook hier opvolgend zijn. Dus bijvoorbeeld 2710-2711. Ze rijden in principe op elke lijn waar geen elektrisch materieel kan rijden.

Afbeeldingen van dit type trein staan op de volgende pagina.



Trenstiel 2729-2720 Ribadeo, 01 juli 2019



Interieur stel 2717-2718



Cabine rijtuig 2734