# 01 01
## “EUSKAL HERRIKO” TRENA”

1879ko martxoaren 22an, izen handiko gasteiztar talde bat bildu zen, Bizkaia, Gipuzkoa eta Nafarroa lotzeko tren bat abian jartzeko izapideei ekin egiteko. Hainbat gorabeheraren ondoren, Joaquín Herrán izan zen proiektuaren burua, eta 1883. urtean, Vitoria-Gasteiz Durango eta Lizarrarekin lotzen zituen trenbide estuko tren bat eraiki ahal izateko administrazio lagapena lortu zuen (Arroniz eta Lerinera zihoan adar batekin).

Eragiketa oso konplexua zenez, ordezkatzen zuen taldeak finantzaketa atzerrian bilatu behar izan zuen. Hori zela eta, 1887. urtean The Anglo-Vasco-Navarro Railway trenbidea sortu zen. 1889. urtean, Gasteiz eta Leintz Gatzaga arteko zati txiki bat soilik inauguratu zelarik, enpresak porrot egin zuen eta lanak eten egin ziren. 1903. urtean, Trenaren emakida berri bat adjudikatzeko ireki ziren hiru enkantetara lizitatzailerik aurkeztu ez zenez, Estatuak obrak kendu zizkion Trenbideen Lege Orokorra oinarri hartuta. Azken horren arabera, emakidadunari egindako obrak kendu ahal zitzaizkion, horrek inolako kalte-ordaina jasotzeko eskubiderik eduki gabe.

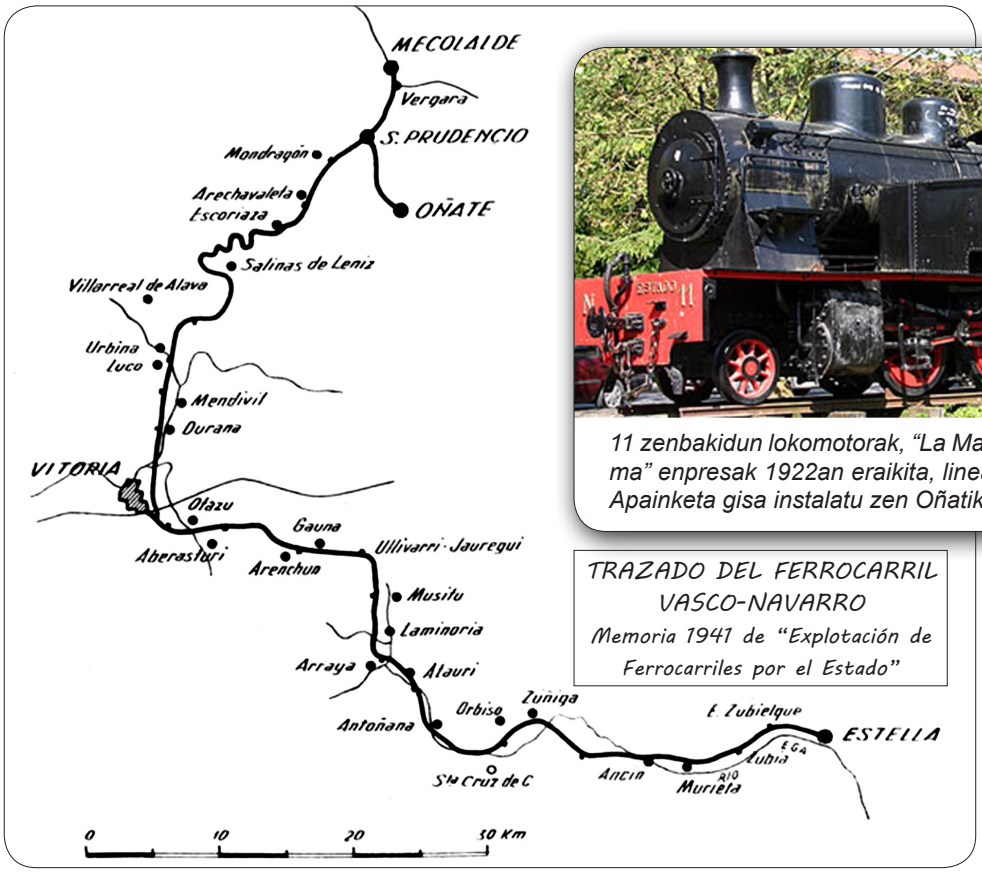
Estatuak Leintz Gatzagarainoko linea ustiatzen jarraitu zuen eta Diputazioen laguntza ekonomikoari esker – diru zenbateko garrantzitsua aurreratu zutela- obrekin jarraitu ahal izan zen.

Durango-Zumarragako trenbidea eraikitzearen ondorioz (“Eusko Trenbideak”), Bergarara iristeko ibilbidea aldatu zen (Mekolalde, bertan trenbide horiek bat egiten zuen). 1915ean, zerbitzua Eskoriatzaraino luzatu zen, 1918an Arrasateraino eta 1919an, berriz, Mekolalderainoko ibilbidea osatu egin zen.

Oñati garrantzi handiko herria zenez, adar bat egin behar izan zen, beraz, 1923. urtean inauguratu zen Oñati eta San Prudentzio batzen zituen trenbidea (Arrasate eta Bergara artean kokatutako hirigune txiki bat). Gasteiz-Lizarra arteko ibilbidea ez zen 1929. urtera arte inauguratu. Horrek, hasieratik trakzio elektrikoa zuen. Elektrizitatea 1938. urtean iritsi zen Gasteiz-Mekolalde sektorera eta Oñatiko adarrera. Bere luzera, guztira, 143 kilometrokoa zen, eta trenbidearen zabalera, berriz, metro 1ekoa zen.

1920. urtean, Gasteiz-Mekolalde arteko ibilbide nagusia bukatu ondoren, 204.800 lagun Trenez bidaiatu ziren eta 90.800 tona merkantzia garraiatu ziren. Azken horiek diru-sarrera ekonomikoen %60 ekarri zuten. 1932.urtean, bidaiarien kopurua 325.600era igo zen eta merkantziak, berriz, 179.000 tona ziren. Merkantzien garraioak bidaiarienak eragindako diru-sarrerak bikoizten zituzten. Trenbidea 1967. urtean itxi egin zen.

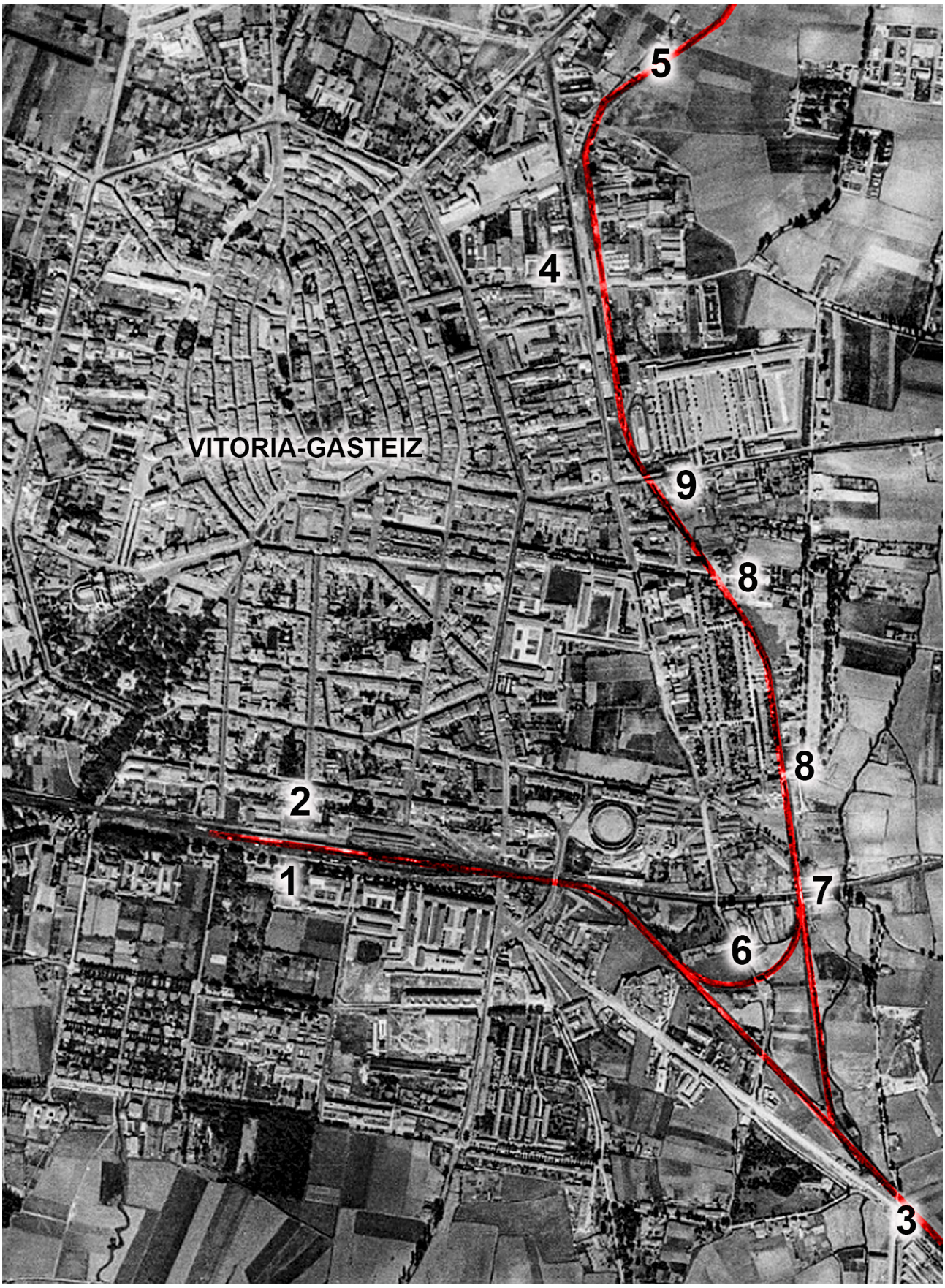
Trenbidearen ibilbideko zati bat bizikleta eta oinezkoentzako bide berde bilakatu da, eta Antoñanzako trenbide zaharreko hiru bagoidun trenbide baten itxura duen interpretazio zentro bat dago. Horietako batek Arabako Mendiko eskualdeko turismo bulegoa hartzen du barne eta beste biek, berriz, bisitariari Trena ezagutzera ematen dioten hainbat panel eta museoko elementu eskaintzen ditu.



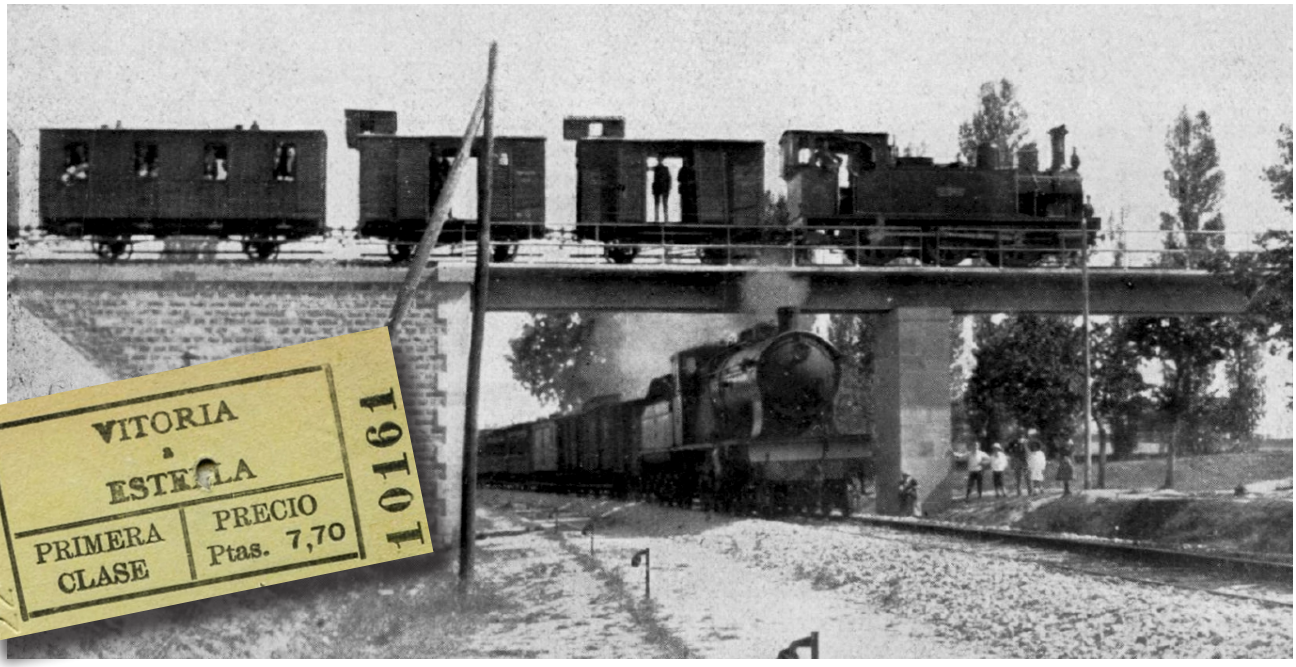

TRAZADO DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO
Memoria 1941 de “Explotación de Ferrocarriles por el Estado”



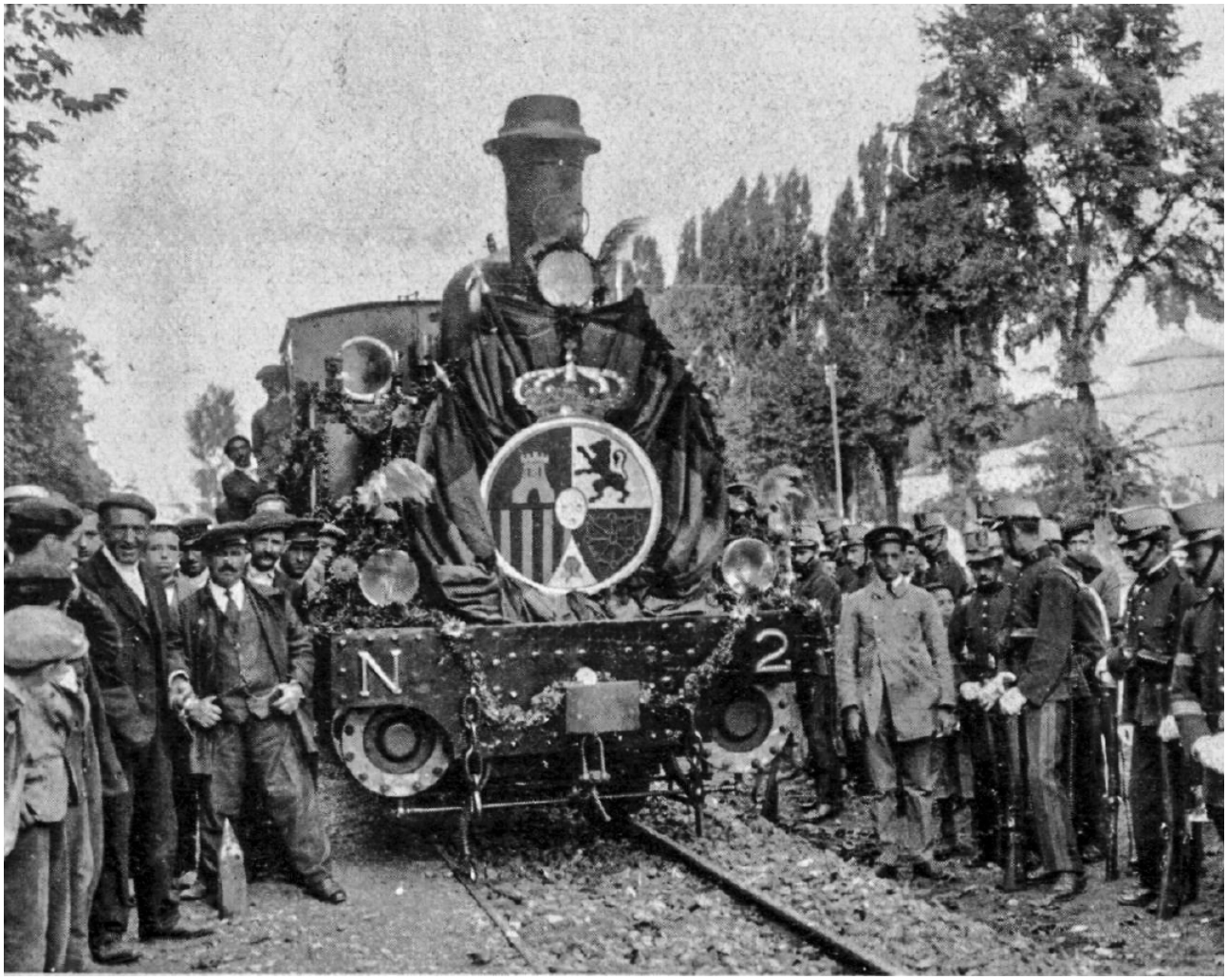
*11 zenbakidun lokomotorak, “La Maquinista Terrestre y Marítima” enpresak 1922an eraikita, linean zerbitzua eskaini zuen. Apainketa gisa instalatu zen Oñatiko geltoki zaharrean.*



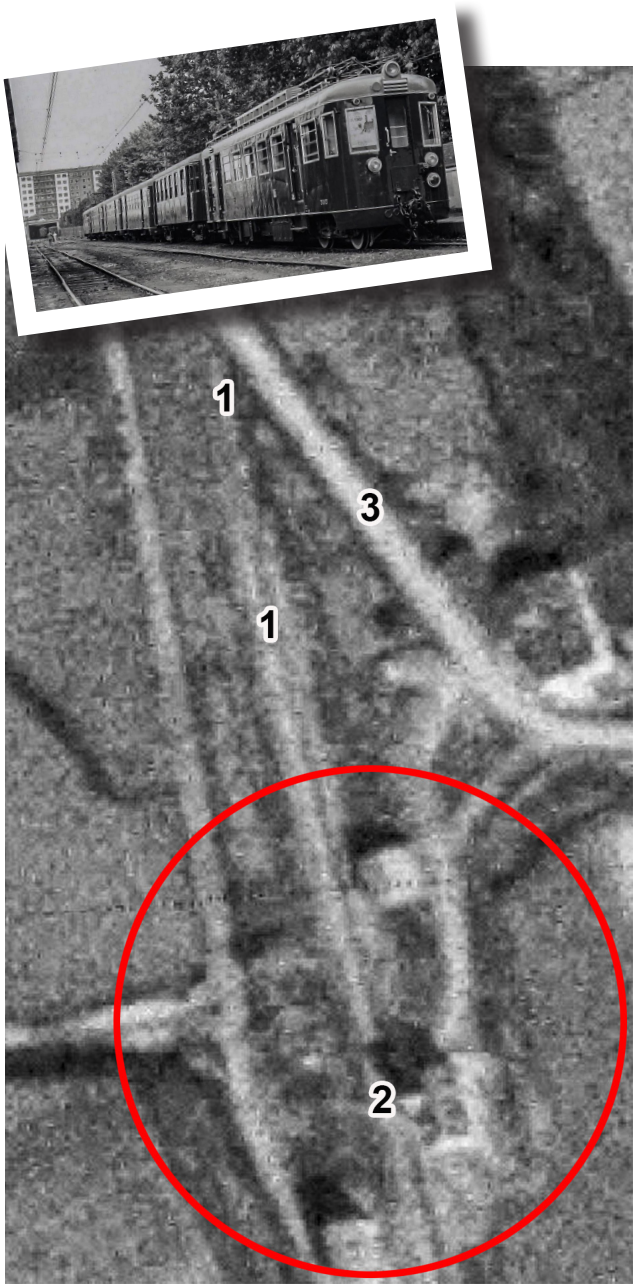

*Ortoargazkia 1956-57. Hegaldi amerikarra, B segidakoa. Iturria: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi. Geografia Institutu Nazionala. Euskal Herriko Trenbideko Ibilbidea Vitoria-Gasteizeko inguruan; 1 Gasteiz Iparraldeko Geltokia, hala deitzen zen (hiriko hegoaldean egon arren) Iparraldeko Tren Geltokiaren aurrealdean kokatuta izateagatik. Bidaiariak eta merkantziak aipatutako Trenaren eta Euskal Herriko Trenaren artean garraiatzea zen bere eginkizuna 2 Iparraldeko Tren Geltokia. 3 Lizarrarako adarra Olarizu geltokitik gertu. 4 Gasteiz Hiriko Geltokia, "los Herrán" edo "de Salinas" izenekin ere ezagututa. 5 Mekolalderantz doan adarra. 6 Iparraldeko geltokiaren lotura, 1915ean inauguratuta. 7 Gaineko pasabidea Iparraldeko Trenbidearen ibilbide gainean. 8 Trenbide pasaguneak. 9 Santiagoko gaineko pasabidea.*



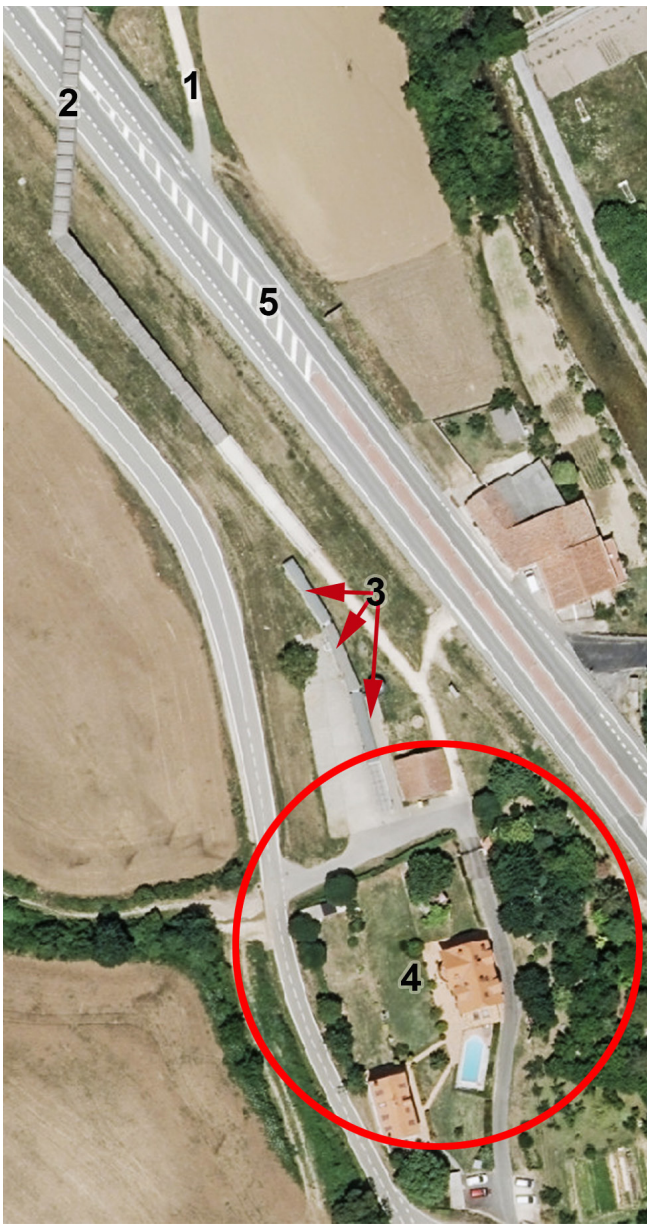

*Euskal Herriko Trenbideko gaineko pasabidea Vitoria-Gasteizen (7) Iparraldeko Trenbidearen gainean, konboi banaren pasatzearekin bat eginez. Gaineko pasabide hau gaur egungo Osasun Iturri kalearen aurrealdean kokatuta egon zen (gaur egun haren zati bat bakarrik kontserbatzen da, oinezkoentzako igarobide bilakatuta). Irudiaren iturria: Revista Novedades aldizkaria (1915eko urriaren 3).*



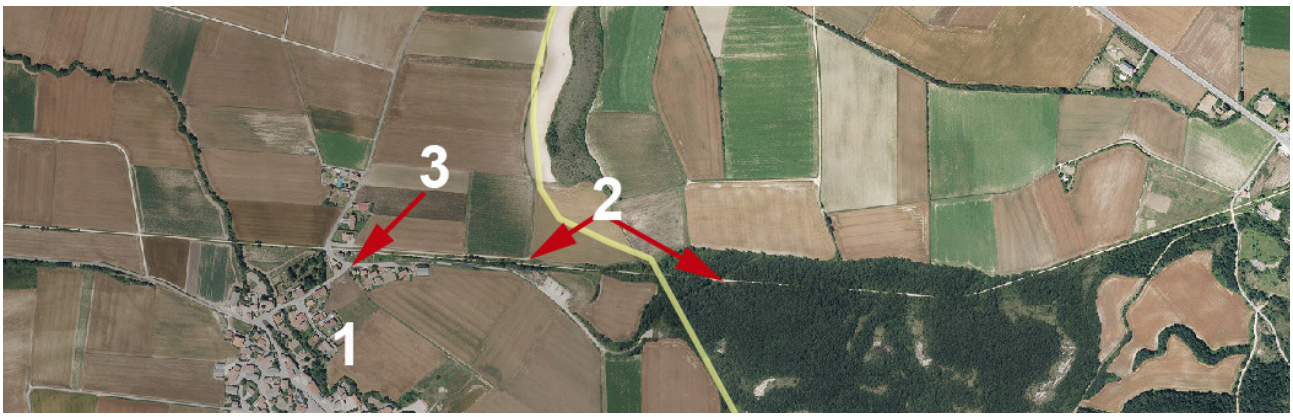

*Gasteiz Hiriko (edo Los Herrán edo Salinas) eta Gasteiz Iparraldeko tren geltokiak batzen zituen adarraren inaugurazio ibilbideko apaindutako trena. Trenaren fisionomia nabarmen aldatuko da linea elektrifikatzen denean. Iturria: Revista Novedades aldizkaria (1915eko urriaren 3).*




*Ortoargazkia 1945-46, Hegaldi amerikarra, A segida. Iturria: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi; Geografia Institutu Nazionala. UTM 30N ETRS89 / X: 549299 m // Y: 4726791 m // Z: 592 m. 1 Trenbideko ibilbidea. 2 Antoñanako Tren geltokia. 3: Vitoria-Gasteiz/Lizarra errepidea.*
*Argz.txertatua: automotore elektrikoa.*




*Ortoargazkia 2015. Iturria: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi. 1 Euskal Herriko Trenbideko jatorrizko ibilbidea. 2 A-132 errepide gaineko (Vitoria-Gasteiz/Lizarra) bide berdearen igarobidea. 3 Euskal Herriko Trenbideko Interpretazio zentroaren bagoiak. 4 Antoñanako geltoki zaharra (gaur egun erabilera pribatuduna). 5 A-132 errepidea (Vitoria-Gasteiz / Lizarra).*




*Ortoargazkia 2015. Iturria: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi. UTM 30N ETRS89 // X: 533170 m // Y: 4741855 m // Z: 558 m. 1 Aberasturi hirigunea. 2 Bide berde gisa berrerabiltzen den trenbideko ibilbidea. 3: Aberasturiko Trenbideko geraleku zaharra (egun erabilera pribatuduna).*