

# EUROPAKO ABIADURA HANDIKO TRENEN BURDINBIDE-SAREA

Andoni Sarriegi Eskisabel

**J**oandako hamarkadaren hasieran (1981ean), Paris-Lyon linea 260 km/h-ko abiadura zirkulatzen hasi zen. Amaieran (1989-09-24ean) Nantes eta Rennes jarri dira Parisetik 2 ordura (gisako abiadurarekin). Iaz Akitaniara hedatu zen, Bordele Parisetik 3 ordura jarriz eta Ipar Euskal Herria 5 ordura utziz. AHT/TGV Atlantiarra da berau; lehengo (Mediterraniokoa) baino lasteragoa. Hedapena hasia da eta badi-rudi, gauzak normal joanez gero, mugak ere iragaten hasiko dela.

Aurreko ale batean (Elhuyar 41.ean), Espainiako Estatuan RENFEk egindako PTFz eta Eusko Jaur-laritzak proposatutako Y grekoaz edo H-az ihardun nintzaizuen. 2.000. urtea da guztientzat ere hur-bileko lehen jomuga eta helburu.

Asmoen arabera beraz, Europa erre gaineko abiadura handiko ibil-gailuentzako burdinbidez kateatuta geldituko da. Trenbideetan, Hamabien Europa Hamalau partaiderekin

izango da abiapuntutik. *L'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)* erakundeak, EEEko hamabi Estatuak, Suitza eta Austria barnean ditu. Gainera, orain arte ekialdekoetan sailkatutako Ekialdeko Alemania ere barruan izango du Alemania birbatuarekin. Lehengo hamabost beraz, egun hamalau bilakatuta.

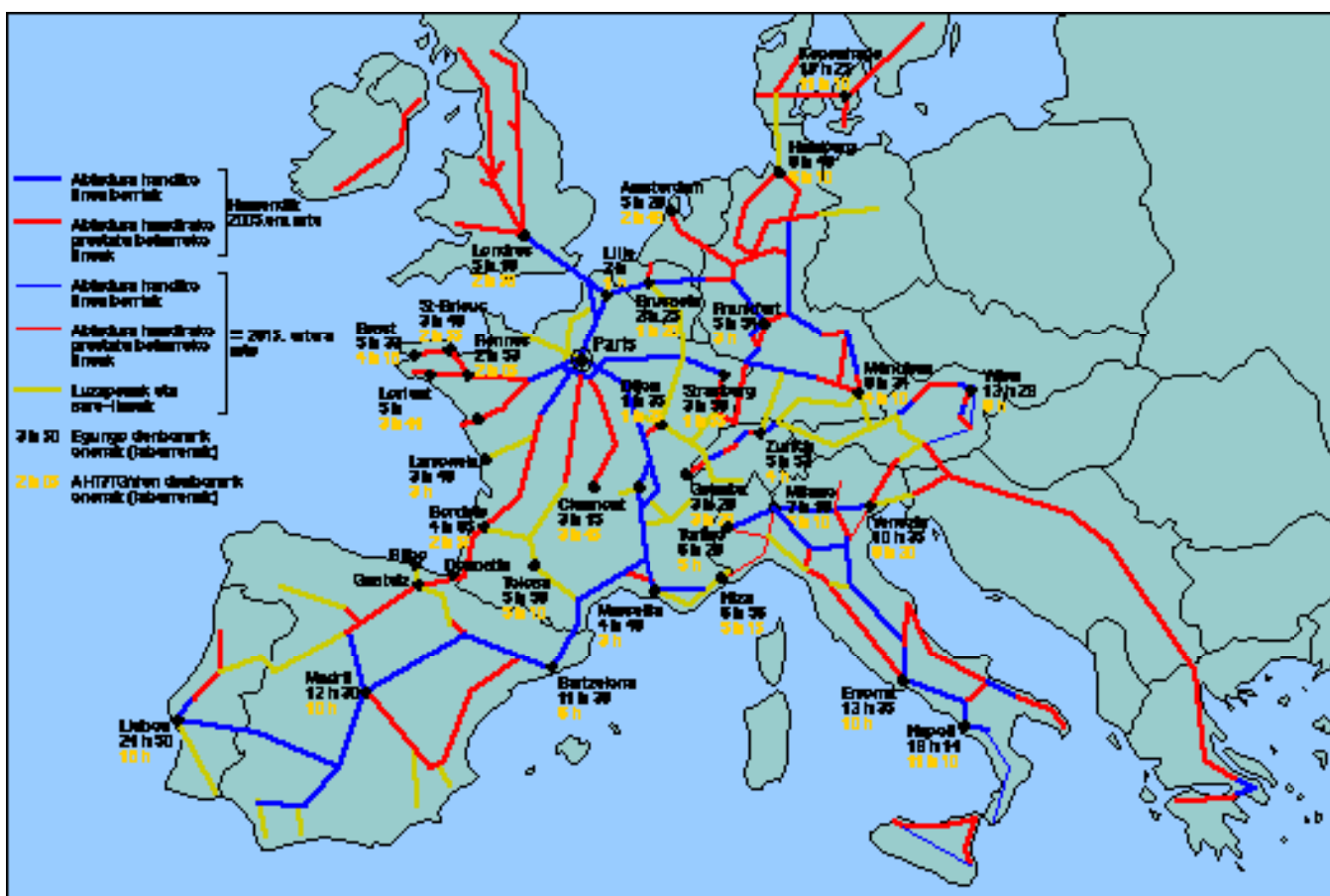
*Hamalauko* sarearen aitzin-aipamena 1989ko urtarrilean Bruselan *Propositions pour un réseau européen à grande vitesse* izenburua zeraman argitarapen batean egin zen. Estatuka egindako proiektuetatik abiatuta, hiru ekinaldi nagusi aurrikusiak dira datozen urteetarako. Lehengo biak 1.995. eta 2.005. artekoak dira eta hirugarrena aldiz *grand avenir* izenekoa, mugadatarik ematera ausartu ez direna.

Hain zuzen ere, hiru ekinaldi horiek jotzen dira beharrezkotzat

19.000 km-tan burdinbide berriak egiteko eta Glasgow, Atenas, Kopenhage, Lisboa, Berlin eta Madril lotzeko dauden 11.000 km-ko burdinbide zaharrak egokitzeko. Oraindik marrazkia baino ez den irudi hori lortzeko ordea, (ikus mapa) bada puntu beltzik eta kezkarik, hala nola Alpeak Italiako Iparraldean zeharkatzea. Guzti honen lehen ekinaldia, AHT/TGV Atlantiarrekin jada hasia da eta Iparraldeko AHT/TGVk darraio; hau izango bait da Paris-Londres eta Paris-Brussela-Kolonia-Amsterdam ardatzak bizkarrezur gisa eratuko dituen.

Errepublika Federal Alemaniarrak eginak ditu jada egitasmoan aurrikusitako 4.500 km lineetako zati batzuk abiadura handirako. Italiarrek, 1.977az geroztik, 122 km ustiatzen ari dira Erroma eta Florentzia arteko *direttissimaren* bidez; beren 1.200 km-ko sarearen muina alegia. Espainiako Estatuan presaka dihardute, baina arazo-mor-doa dute bertako sarea arau europaa





M.K. Urdangarin

*Abiadura Handiko Tren Europarrak elkar ikusterantz doaz jada. 1.990eko urrian iritsi da TGV Atlantiarra Bordenara. 1.991n alemaniarrek ICE lasterra kaleratzekoak dira. 1.992an Italian ETR 450 zerbitzuan jartzekotan dira eta Espainian Madril-Sevilla. 1.993an Iparraldeko lehen TGVak. Ekialdeko TGVak 2.005. urtean argia ikustekotan dira...*

retara egokitzen. Besteren artean erreiarteko distantziaren arazoa daukate (Hego Euskal Herrian ere gauza bera); egungo 1.672 mm-tik 1.435 mm-ra pasatu beharra alegia, ezen, joan zen mendean, Espainian burdinbidegintzan zihardutenek, militarren prezioz eta Napoleon III.ak inbadituko zuen beldurrez, erreiarte desberdineko burdinbideak egin bait zituzten. Aurreko batean (Elhuyar 41.ean) aipatutako PTF egitasmoak (Madrileko Gobernuak 1.988an onetsiak) 2.750 km erreibide berri egitea aurrikusia du hemendik 2.000. urtera bitartean.

Bestalde eta historiaren paradoxa dirudien arren, Britainia Handia, - burdinbide-gaietan sortzaile eta aitzindari izana - jarraika dabil. Iparraldeko AHT/TGVak konformatu egin beharko du 1.993tik aurrera Mantxako tuneletik irten eta Londresera 100 km/h-ko abiaduran joatearekin eta zalantza handirik gabe, 2.000. urtera arte behintzat horrela ibili beharko du.

Baina, zein tren-motak errodutuko du abiadura handian ibiltzeko erreibide horietan? Teknologia lehia

ez da baztertzen noski bateratze-eta elkartze-ikuspegiekin. AHT-/TGV frantziarra lasterrena da, ustiutzen ari dira eta gainerakoen aurretik doa, Alemania eta Japonia atzetik harrapatzen ahalegindu arren. Iparraldeko lineako materialak, 320 km/h-ko abiaduran ibili beharko du eta alemaniarrek ere hor daude, Siemens-Krupp-AEG partzuegoak fabrikatutako ICerek (*Inter Cyt Express*) nahiz beren industriaren beste edozein material-motaren fabrikazioarekin.

Egun duten Transrapid prototipoa, 406,9 km/h-ko abiadura lortua da (1.988ko marka). Merkatal zerbitzuan ordea, 250 km/h-ko abiadurara ibiltzeko pentsatua dago, baina makina alemaniar hau, frantziarra baino baldarragoa da. Ardatzeko 20 tonako kargak, egitasmo europarreko muga 3 tonaz gaindi erazten dio. Horrela bada, ICEk tren-moduan, bortxatuta baino ez du pasatzen 160 km/h-ko abiadura. Orain, bertsio "arinagoa" aztertzen ari dira. Bestalde, abiadura handi-handiak ez dira Frantzia bezainbat ustiitzen ari. Gauza

beretsua gertatzen zaie Japoniarrei ere, eta ezin uka hauek Europan ibilgailuak saltzeko duten gogoia, baina ustiapenean ez dute SNCFk adina aurreratu. Gainera, abidurarik handienetakoak ez dira ohizko erreibidetako trenak; lebitaziokoak, etab. baizik. Etorkizuna agian bereina izan daiteke, baina gaurkoz ohizko erreibideak jarraipena izango duela dirudi, baliza eta bestelako laguntzarako tresneriaren instalazioz josita bada ere.

Italia ere hor sartuta dabil FIAT etxearen ETRrekin. 450. ereduko 6 adar zirkulatzen ari dira urtebetez geroztik 250 km/h-ko abiaduran, baina 500. ereduak (oraindik prototipoan aurkitzen denak) 300 km/h-ko abiaduran ibili beharko du. UICK kezka handiak ditu batasunari buruz. Hori oraindik teorikoa da eta material zirkulatuailerari buruz berak katea europarraren egitasmorako egindako txostenean, *aldi berean zail eta garestia izango dela* dio. Gainera, Estatu bakoitzak dituen kezka handiak dira materialak mugez gaindik iragan eta ibiltzeko eta muga teknikoak ere

badaude, hala nola *elikadura elektrikoa*, *seinaleztapen-sistema* eta *telekomunikazioa*.


Prozesu honek bestalde, motelaldirik ere izan dezake. Egungo arauak, trena "estatuko" gidariak gidatu behar duela diote eta muga pasatzean aldatu egiten da gidaria. Europak muga-arazo asko dauzka oraindik konpontzeko.

## Eta Europan dago Euskal Herria ere

Beste behin ere, Euskal Herria derrigorrezko pasagune da eta AHTk ere hemendik pasatu beharra dauka noizbait. Pasatze horrek ordea, ez du "pasatze" hutsa izan behar. Hala balitz, europarrentzat tunel nahiz zubitza on bat baino ez genuke egingo. Zerbait izatekotan, baldintza batzuk behintzat bete beharko lituzke eta honetan azkar eta presaka egiteak adina edo gehiago, ondo eta behar bezala egiteak balio du. Beste batzuei lekurik kendu gabe, honako baldintza hauek behintzat bete beharko lituzke:

- 1) Euskal Herriko (Ipar eta Hegoaldeko) hiriburu eta populazio-gune nagusiak lotu eta elkartzeko zerbitu eta diseinua horren arabera egin eta gauzatu.
- 2) Euskal Herriko herrialde guztiak Europako beste herrialdeekin erraz komunikatu.
- 3) Burdinbide-sare berri horren ustiapenean, hemengo boterea hemengo sarearen arduradun nagusi izatea lortu.
- 3) Bertatik iragango den garraioaren kontrola bertoko botereak izateko modua lortu.

Baldintza hauek nire ustez, munduko edozein herrik edo naziok exigi ditzake eta Euskal Herriak ere bete daitezten ahalegindu beharko du. Geroak esango du Abiadura Handiko Trenarentzako burdinbidea, Euskal Herriaren giza, kultur, ekonomi eta burujabetza-garapen, batasun eta aurrerapenerako izango den ala bera desagertzeari lagunduko dion. Orain gauzak nola planteatu eta egiten diren edo egiten uzten diren, hala izango dugu geroko etorkizuna.

Historian behin bederen asmatuko ote dugu, arlo honetan gauzak nola egin behar ditugun? 

# EUSKAL HERRIKO HISTORIA

## 2. Jauntxoak, burgesak eta foruak

*Miguel Angel Barcenilla & Iñaki Gonzalez de Garai*

## 3. Euskal Jainko eta Jainkosak, Olentzero eta Sorginak

*Julio Caro Baroja*

## 4. Independentzia. 1936ko aukera galdua

*Alizia Stürtze & Pelai Pages i Blanch*

## 5. Euskal Herria Erdi Aroan (I)

*J. A. Garcia de Cortazar & B. Arizaga*

Harpidedun egin zaituzte. Gure liburuak merkeago lortuko dituzu.

### HARPIDETZA-TXARTELA

Izen-deiturak \_\_\_\_\_  
Helbidea \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_  
Herria \_\_\_\_\_ Post. Kod. \_\_\_\_\_  
Bankua/Aurrezki-Kutxa \_\_\_\_\_  
Sukurtsala \_\_\_\_\_  
Kontu-zenbakia \_\_\_\_\_

GAIK argitaldaria/ S. Bartolome, 36-behea/ Tel. 471304/  
2007-DONOSTIA