

## Tren Museoa "Juanjo Olaizola"

Ez dira asko izango buzo urdina soinean lanean aritzen diren zuzendariak. Azpeitiko Tren Museoko bisitariak halaxe ikusi izan dute Juanjo Olaizola, lokomotora artean, eskuak olio zikinduta. Gaur ez. Ez darama buzorik eta elur giro hotzetik babestuta bulego zereginetan ari da.

Haurtzarotik datorkio trenekiko lilura Juanjo Olaizolari. Donostian jaio zen, baina gutxira Logroñorako bidea hartu zuen familiarekin: "Trenekin dudak harremana han hasi zen. Renfeko tren geltokiaren ondoan bizi ginen. Garai hartan oraindik lurrunezko lokomotorak zeuden -nik hamar urte egin arte jarraitu zuten- eta harriztuta begiratzen nien kea zeriela zebiltzan munstro beltz handi haiei.

Aitaren lanbidea zela-eta, 11 urte zituela, Valentziara joan ziren bizitzera. "Tren museoa bultzatzeko elkarte bat zegoen eta asteburu guztiak pasatzen nituen haiei laguntzen, tranbia zahar bati pintura kentzen edo beste edozertan. 13 urte izango nituen -kontatu du-. Amak zenbatetan esan zidan: ' Ikas ezazu eta ahaztu trenak, horrek ez du etorkizunik '. Egia esan, garai hartan trena espezie en extincion zen, gaur egun etorkizuna den arren.

Logroño eta Donostia arteko bidea autoz egiten zuten. Baina oportretan Donostiara bueltatzen zirenean amaren jaioterrira, Mutrikura, trenez joaten ziren. "Vascongadas konpainiako tren zaharra hartzen genuen Debara eta niretzat sekulako esperientzia zen. Askotan amamarekin joaten ginen. Bidaia hura beti zen oso polita, azaldu du.

Ikasketak egiteko garaia iritsi zenean Geografia eta Historia aukeratu zuen. Eta handik pixka batera, oraindik karrera amaitu gabe zuenean, trenak eta historia, bi zaletasunak elkartzeko modua ikusi zuen. "Eusko Jaurlaritzak 1989an beka bat atera zuen burdin-ondarearen inbentario bat egiteko. Urte askoan errepideen aldeko apustua egin zuten erakunde publikoek eta inbertsio eza egon zen trenbideetan. Trena ahaztuta geratu zen. 80ko hamarkadaren bukaeran hasi zen joera hau nolabait aldatzen -oraindik ere asko geratzen da egiteko- eta gutxienez tren zahar haiek berritzen hasi ziren. Eusko Jaurlaritzako Garraio Sailean, zorionez, tren haiek zaharrak bakarrik ez -batzuk 60 urte zituzten- antzinakoak ere bazirela jabetzeko kontzientzia egon zen. Balioa zuela ikusi zuten.

Ondarearen kopuruaren eta kalitatearen berri jakin nahi zuten ezer egin aurretik. "Beka lehiaketara aurkeztu nintzen eta eman egin zidaten. Ordurako baneukan esperientzia txiki bat, Trenaren Lagunen Elkarteko kidea nintzen eta Renfek kaleratzen zuen aldizkarian artikuluak ere idazten

nituen. Inbentarioa egin nuen eta ikusi zuten nahikoa kantitate eta kalitate bazegoela museo espezifikoa bat osatzeko. Euskal Herriko makina bat txatartegitatik pasa zen bere ikerketa lana egiteko. "Telefonoz deitzen zidaten eta hara joaten nintzen zer zen ikustera, dio.

Urte gutxi ziren agintariak Urolako trena bertan behera uztea erabaki zutela, polemika bizia sortu zuena. 1926. urtean inauguratua, 60 urtez izan zen trena martxan. "Erabaki hura gaur egun ez dut uste hartuko zenik. Nik orduan ez neukan erabakirik hartzeko aukerarik, baina ez zen gauza garbia izan, esan du. Gaur egun EuskoTrenen ardurapean dago museoa.

Kontuak kontu, museoa irekitzea erabaki zuten. Olaizola izango zen arduraduna. Azpeitian aurkitu zuten panoramak dezenteko lana eskatu zuen. "Hiruzpalau urtez trena geldirik egon ondoren, pentsa ezazu nola aurkitu genuen hau guztia... Batetik, instalazioak berritzen hasi ginen eta, bestetik, trenak. Oso arraroa izan da trena aurkitu, hautsa kendu eta erakusketan jartzeko moduko baldintzetan egotea. Ia 80 ditugu eta bizpahiru kasutan bakarrik gertatu zaigu hori, kontatu du.

Tren bat konpontzea artisau lana da. "Modelo bereko tren gutxi egin ziren eta, gainera, gerta daiteke bagoi bakoitza desberdina izatea. Ezin duzu automatizatu eta eskuz egiten dira. Noski, urteen poderioz barneko teknologia aldatu egin da baina ez egiteko modua, azaldu du.

Europar zehar ugariak dira Azpeitikoaren moduko museoak. Ez, aldiz, Estatu espainolean. "Britainia Handian, esaterako, 200 inguru daude. Alemanian ere beste 60 -adierazi du Olaizolak-. Euskal Herriko gizartea, bere gauza onekin zein txarrekin, sortzen lagundu zuena Industria Iraultza izan zen. Eta lan asko egin da ondarea mantentzen.

Kotxe-tokia, azpizentral elektrikoa, geltokia bera, burdinbidearen bulegoa... txukundu eta hartu zituen beretzat museoak.

Urolako trenak garaiko markak hautsi zituen. "Tren elektrikoa zen. Garai hartan, gaur egun abiadura handiko trena baino harrigarriagoa zen. 300 kilometro orduko abiadurak aho-zabalik uzten gaitu. Duela 80 urte erreakzio bera izaten zuten gure aiton-amonek kerik gabeko trena ikustean. Ez zen lehenengoa izan, baina bai lehenengoetariko bat.

Oso ondo eraikia dago, Olaizolaren esanetan. "Garai hartan ez zen ohikoa erakunde publiko batek trenbidea eraikitzea, enpresa pribatuen negozioa zen. Euskal Herrian bi kasu berezi ditugu Diputazioak eraikiak: Urolakoa eta Trianokoa, Muskizetik Barakaldora doana. Zumarragatik Azpeitira etortzen bazara, ikusiko duzu errepidea buelta eta errebuelta, buelta eta errebuelta doala. Aldiz, trena zuzen zihuan. Tren geltokietan ere ikusten da. Enpresa pribatuek eraikin berdinak egiten zituzten herri guztietan. Proiektuetan eta mantentze lanetan aurretzen zuten era honetan. Noski, ez da gauza bera akziodunen dirua edota herritarren dirua gastatzea. Urolaren kasuan, Ramon de Cortazar arkitektoarenak guztiak dira desberdinak, bertako estiloa inspirazio moduan hartuta, adierazi du.

Eraikuntzan eginiko esfortzua bertan behera geratu zen mantentze lanik ezean. Galbidean zegoen dena. "Diputazioak ez zuen sosik inbertitu berritzen. Eta 1966an, egurrezko tren elektrikoa izanik, erretzeko arrisku handia zeukan. Errailak hain zeuden gastatuta, behatzaren zabalerakoak zirela puntu batzuetan. Bihurgune batzuetan ez zen atera Loiolako San Inazioaren babesean egongo zelako....

Kotxe-tokietan zegoen tailer mekanikoa bere horretan utzi zuten museoak ateak ireki zituenean. "Garbitu, makinei grasa eman besterik ez genuen egin, gogoratu du.

Tailerra da, zuzendariaren esanetan, museoaren altxor berezienetakoa. "1925ekoa da. Motor berarekin ibiltzen dira hamasei makina-erreminta. Lurrunezko makinak baino interesgarriagoa da, originala delako. Lurrunezko trenak oso politak dira, baina kanpotik ekarriak dira. Hauek dira bisitarien begirada gehien erakartzen dutenak. Museoak, Aste Santutik aurrera, lurrunezko trenean Lasara joateko aukera eskaintzen du, asteburuetan. Urtean zehar ikasle edo erretiratu taldeek ere alokatzen dute trena bidaiatxo egiteko.

"Jendeari asko gustatzen zaio Lasatik bueltan kedarrez zikinduta etortzea. European oso ohikoa da era honetako bidaiak egitea. Estatuan oso arraroa da ikatza errez ibiltzea. Gure museoaz gain, Rio Tinton hilean behin egiten dute. Bidaiak toki gehiagotan ere egiten dira, baina lokomotorak ' tuneatuta ' daude eta ez dute ikatza erretzen, fuel-olioa edo gasolioa baizik. Erosoagoa da, jakina, baina ez da originala. Ni joan izan naiz Madrilera bisitan eta bidaiariak ' ikatza non dago? ' galdezka entzun -azaldu du-. Trenak jakin du garaietara egokitzen. Eskerrak, ze lurrunezko trenak oso ekologikoak ez ziren. Gaur egun trena da ingurumenarekiko errespetu handiena daukana.

Urtean 40.000 bisitari jasotzen ditu Azpeitiko museoak eta horietatik erdia inguru dira lurrunezko trenean ibiltzera animatzen direnak. "Umek Harry Potter-en lokomotoran doazela esaten dute -azaldu du-. Helduagoek bakeroen pelikulak gogoratzen dituzte. Trenez gain, museoak baditu bi bilduma berezi, erlojuena eta uniformeena. "Burdinbideetako langileen moda guztia daukagu. Uniforme zaharrena 1862. urtekoa da, kontatu du. Erlojuei dagokienez, guztira 30 ikus daitezke, geltokietan hainbat bidaiariren joan-etorriaren lekuko izandakoak. Baita poltsikoko 200 ordulari ere. "Txiste asko egiten dira trenen puntualitateari buruz, baina langileak saiatzen gara garaiz ibiltzen. Gainera, gaur egun dugun orduaren kontzeptua eta trena oso lotuta doaz. Trena sortu zenean, duela 150 urte, ez ginen gaur bezala bizi, minutuak kontatuz. Batetik, erlojuak oso garestiak ziren. Orduan langile xehe baten 5-6 hilabeteko soldata izan zitekeen. Jendea eguzkiari edo kanpandorreko kanpaiei adi-adi egoten zen. Baina trena hartzeko geltokira garaiz iristen ez bazinen, alde egiten zuen. Mundua, zentzu horretan, irauli egin zuen. Ez hori bakarrik. Orain Parisen edo hemen ordu bera daukagu, baina garai hartan herri bakoitzak bere meridianoa zeukan. Azpeitian eta Donostian hamabiak ez ziren une berean. Gobernuek ordua bateratu behar izan zuten. Askok kostatu zen, dio.