

# Megfizetett zsúfoltság a vonatokon

## Egyre kevesebb a vasúti kocsi, a régieket javítják

• Lassan, de biztosan fogynak a vasúti személykocsik a romániai vasútvonalakon közlekedő Regio besorolású szerelvényekről. A zsúfoltság egyre zavaróbb, a személyvonatok többsége már csak két vagonnal közlekedik, de gyakran ennyire sem futja, és előfordul, hogy mindössze egy kocsit húz a mozdony.

KOVÁCS ATTILA

A Román Vasúttársaság (CFR) által jelenleg közlekedtetett vasúti személykocsikban átlagban 80 ülőhely van, és a Regio besorolású személyvonatokon sokszor előfordul, hogy ennek kétszerese vagy még több az utasok száma egy vagonban. Főként akkor, ha az átlagos kocsiszám helyett ennek fele közlekedik – azaz kettő helyett egy. A pontatlanságon, a közlekedés lassúságán, az undorkeltő, büzlő illemhelyeken és a silány körülményeken túl a helyhiány a legzavaróbb azok számára, akik a napi vonatozáson kívül más módon nehezen jutnának el városi munkahelyükre vagy az iskolába. Az utasok – főként a bérletesek – kénytelenek jól meg is fizetni és naponta kibírni a zsúfoltságot.

### Elfogynak a vagonok

Évek óta vasúti kocsik hiányával küzd a jelentős veszteséggel működő Román Vasúttársaság, amely hosszú ideje nem vásárolt újakat – idén júliusban például a CFR teljes állománya, 1200 személyvagon közül 400 műszaki okokból nem volt forgalomban. A személykocsik egyre jobban elhasználódnak, rozsdásodnak, berendezésük, körülményeik visszatetszőek. Négy-öttről háromra, majd a legtöbb esetben kettőre csökkent az utóbbi néhány évben az utasszállító vagonok száma egy-egy Regio besorolású szerelvényen. Ezt egy bizonyos pontig lehet magyarázni a kisebb utasszámmal, viszont a naponta munkahelyükre vagy iskolába ingázók

száma jóval meghaladja a helyekét, akiknek ezért aztán zsúfoltságot, emberhez nem méltó körülmények között kell utazniuk.

A 400-as fővonalon például, amely Brassótól egészen Szatmárnémetiig tart több leágazással, és áthalad Székelyföld jelentős részén, az elmúlt negyedszázadban szinte kizárólag más vonalakról leselejtett, felújított, esetenként korábban első osztályú kocsikként is szolgáló személyvagonok közlekedtek a Regio besorolású szerelvényeken. A Kék Nyílként is megnevezett korszerű motorvonatok itt teljesen ismeretlenek, helyettük a külföldről használtan beszerzett, helyi érdekű közlekedésre készült motorvonatok járnak néha, amelyeket a népnyelv konzervvonatnak hív, és amelyek több esetben ki is siklottak.

### Összepréselődni a folyosón

Egy havi bérlet 21-40 kilométeres távon 92-112 lej közötti összegbe kerül egy alkalmazottnak, ezért pedig sokszor a szerelvény folyosóján vagy az előtérben kell összepréselődni. Nemcsak a nyári időszakban történik meg ez, amikor a vasúti személykocsik javát a tengerpartra tartó vonatok számára csoportosítják át, hanem szinte bármikor, mert elég egy meghibásodás, hogy a két személyvagonból csak egy maradjon a mozdony mögött. Ingázóktól tudjuk, hogy a 400-as fővonalon ez nem olyan ritka, az utasszám viszont többnyire mindig ugyanakkora. Egy rendszeresen alkalmazott megoldás az emeletes személykocsi, amelyet rendszeresen egyedül kapcsolnak a mozdonyhoz, mert több férőhellyel – 132 – rendelkezik, de ez nyilván nem egy átlagos utasszállító



Van utas, de egyre kevesebb a vagon. Csapdahelyzetben

FOTÓ: PINTI ATTILA

tó vagon kapacitásának kétszerese, hanem ennél kevesebb.

### A lehetőségek határán

A CFR utasszállító ágazata, a CFR Călători sajtóosztálya arra a kérdésre, elfogadhatónak tartják-e, hogy egy szerelvény mindössze egy személykocsival közlekedjen, úgy válaszolt, hogy jelenleg a Brassó-Maroshévíz vonalon legalább két vagonnal közlekednek a Regio besorolású vonatok. Még egy sokat sejtető magyarázatot is kaptunk, miszerint ezt a vagonszámot csúcsgalomban idején a jelenlegi szerelvénypark műszaki lehetőségeinek végső határához igazítják. Arra is kíváncsiak voltunk, hogy új személykocsik vagy szerelvények beszerzésére van-e lehetőség a vasúttársaságnak. „Jelenleg a teljes, műszakilag üzemképes gördülőállomány a szerelvények

részeként közlekedik, az utasok közlekedésének biztosítása érdekében, és erőfeszítéseket teszünk a megnövekedett forgalom igényeinek kielégítésére. Folyamatosan a rendelkezésre álló erőforrások optimalizálásán dolgozunk, hogy minden kategóriájú állampolgár utazását biztosítsuk” – írják a válaszában. A szépen megfogalmazott mondatok mögötti valóság egyértelmű: nincs tartalék, és egy műszaki hiba már olyan hiányt jelent, amit nem lehet pótolni.

A vasúttársaság ígérete szerint a személykocsi-állomány bővülni fog, mivel 570 vagon megjavítására kötöttek szerződést, ez a többi vagon felújítását is lehetővé teszi a következő két évben. „Ahogy a felújított vagonok ismét forgalomba állnak, folytatni tudjuk a szerelvények kiegészítését az utasok elvárásainak megfelelően” – zárul a vasúttársaságtól kapott közlemény.

### Frusztráló helyzet

Az azóta lemondott szállításiügyi miniszter, Lucian Șova szeptemberben azt nyilatkozta, hogy a CFR Călători 100 használt, „Kék Nyíl”-típusú, kis fogyasztású motorvonat megvásárlása érdekében folytat tárgyalásokat európai cégekkel, amelyeket év végéig szeretnének befejezni. Hozzátette azt is, jövőre több pénzt szeretne a kormánytól a személykocsik felújítására, újakat viszont leghamarabb három év múlva vásárolhat a vasúttársaság, amely tavaly kevéssel több mint 20 millió lejes veszteséget termelt. A miniszter akkor úgy fogalmazott, frusztráló, hogy vannak utasok, de hiányoznak a szállításukhoz szükséges személykocsik.

### JEGYZET

KOZÁN ISTVÁN



## Nyomokban magyar szavakat tartalmaz

Miközben iszom reggelire a finom Szépvízi szánát, döbbenet veszem tudomásul, hogy a Hargita Megye Tanácsa által kitalált Székely termék márkavédjegyű élelmiszer csomagolásán mindössze két szó olvasható magyarul: szána és tehéntej. A címkén nyilván

minden hasznos információt feltüntetett a gyártó, persze csak román nyelven: például azt, hogy produs natural, illetve azt is, hogy melyek az ingredientek. Mi több, azt is megtudhatjuk, hogy a szána conține lactoză. Mivel kötelező tudatni a vásárlóval a valoarea medie nutritivă is, erről is mindent kiírnak (egyebek közt azt, hogy Lipide 3,6 g, din care acizi grași saturați 2,35 g). Ebédidő. A „szerény” munkaebéd ezúttal töltött káposzta, amihez nyilván tejföl dukál. Rá is loccsantok a főételre egy adagot az ugyancsak Székely termék védjegyű Keresztúri tejfölből, ami a gyártó meghatározása szerint székely minőség. Kíváncsiavá tett mindez, ezért rátérek e termék címkéjének silabizálására is. Nos, az ingrediente szerint nyilván van benne egyebek közt smântână pasteurizată, illetve culturi lactice selecționate. További hasznos információ, hogy a száz százalékban tehéntejből készített finomságot mindenképp a se păstra la 2–8 °C.

Uzsonna, estebéd. A Székelyföldön oly divatos multiutálat rajtam annyira még nem harapódzott el, ezért az egyik nagyáruház (Lidl) müzlijét kanalazgatom, közben pedig nézem a nagy papírdoboz feliratát. A román és bolgár nyelvű termékfelírás mellett – hoppá – a német vállalat tökéletes magyarsággal annyi információval lát el, hogy kényeztetve érzem magam. Még azt is megtudom, hogy nem akármilyen alapanyagból, hanem szultána mazsolából készült a fincsi müzli.

Késő este. Miután megnéztem egy részt a Columbo bűnügyi sorozatból, fogom a poharam, és megtöltöm somlyói borvízzel, amiről egyetemi kutatások bizonyítják, hogy emberi fogyasztásra alkalmas. Még szerencse, hogy az nem minősített, márkavédett székely termék, mert kiderülne, hogy a víz conține egy kevés sodiu, némi potasiu, egy árnyaltnyi calciu és némi hidrogenocarbonat. Nyomokban pedig magneziumot.