

» RÖVIDEN

Kevés a külföldi turista Romániában

Romániában 14 százalékkal, 21,104 millióra nőtt a kereskedelmi szálláshelyeken eltöltött vendégéjszakák száma az idei első tíz hónapban a tavalyi év azonos időszakához mérten – derül ki az Országos Statisztikai Intézet (INS) által tegnap nyilvánosságra hozott adatsorokból. A belföldi vendégek 7,6 százalékkal több, 18,221 millió vendégéjszakát töltöttek, míg a külföldi turisták 85 százalékkal többet, 2,882 milliót. Mind a külföldi, mind a belföldi vendégek átlagban 2,2 vendégéjszakát töltöttek. A kereskedelmi szálláshelyekre érkezett turisták száma csaknem 19 százalékkal, 9,674 millióra emelkedett. Ezen belül a belföldi vendégeké 12 százalékkal, 8,349 millióra nőtt, míg a külföldiek száma csaknem 85 százalékkal, 1,325 millióra bővült. A legtöbb vendég Németországból (150 ezer), Izraelből (119 ezer) és Olaszországból érkezett, Magyarország a hatodik helyen áll 71 316 turistával.

Visszaesett a használtautó-piac

Csaknem 7 százalékkal nőtt a Romániában forgalomba helyezett új autók száma az idei első tizenegy hónapban a tavalyi év azonos időszakához mérten – közölte a román autógyártók egyesülete. Január és november között 116 891 új járművet helyeztek forgalomba. Márkák szerint első helyen a Dacia áll 34 667 forgalomba helyezett új autóval, második a Toyota 9605-tel, harmadik a Hyundai csaknem 9 ezerrel, negyedik a Ford 8012-vel. A Romániában először forgalomba helyezett használt autók száma az első tizenegy hónapban 20 százalékkal, 293 919-re csökkent a tavalyi év azonos időszakához mérten. Novemberben 15 százalékkal, 25 537-re csökkent a használt autók forgalomba helyezése éves összesítésben.

Nőtt a kiskereskedelmi forgalom

Romániában a nyers adatok szerint 4,5 százalékkal nőtt a kiskereskedelmi forgalom volumene az idei első tíz hónapban a tavalyi év azonos időszakához mérten – közölte tegnap az Országos Statisztikai Intézet (INS). A szezonális és naptárhatással kiigazított érték szerint a növekedés 5,4 százalék volt. Októberben a kiskereskedelmi forgalom volumene a nyers adatok szerint szintén 4,5 százalékkal nőtt a tavalyi év tizedik hónapjához mérten, a szezonális és naptárhatással kiigazított érték szerint a bővülés 4,2 százalék volt a vizsgált időszakban. Az idei első tíz hónapban jegyzett 4,5 százalékos nyers növekedés főként az üzemanyag értékesítésének köszönhető, amely 9,9 százalékkal bővült. A nem élelmiszerekből 4,2 százalékkal többet adtak el, míg az élelmiszerek, italok és dohánytermékek értékesítése 1,8 százalékkal növekedett.

VISSZAÁLLÍTANÁK A MŰEMLÉKKÉ NYILVÁNÍTOTT, DE ELBONTOTT DÉL-ERDÉLYI VASÚTVONALAT

Nosztalgia vonattal a turistákért



Egy kis nosztalgia. Valamikor Szentágota piactérére is beölyögött a keskeny nyomtávon a vonat

A Segesvár és Szentágota között 124 évvel ezelőtt épített, majd 1965-ben felszedett keskeny nyomtávú vasútvonal újraépítésén fantáziál a két kisváros polgármestere. Mindkét település és kistérsége jelentős turisztikai potenciállal bír, a nosztalgia vonatot pedig növelné a látogatók számát.

» SZUCHER ERVIN

Segesvár és Szentágota, a Nagy-Küküllő völgye és a Hortobágy közötti múút teljesen megújult; a két kisváros közti távolságot autóval kevesebb mint egy óra alatt le lehet tekerni. De mi lesz az egykori keskeny nyomtávú vasúttal, amelyet még a 19. század végén avattak, és 1965-ben szedtek fel? Látnak-e esetleges újjáépítésében turisztikai potenciált a helyi előljárók? Egyáltalán felvállalnának-e egy ilyen jelentős beruházást? Ezekre a kérdésekre kerestük a választ Iulian Sîrbu és Alin Ciprian Schiau-Gull polgármesterekkel, valamint Mihai Bloterral, a Prietenii Mocăniței (A Mokanyica barátai) nevű egyesület vezetőjével.

Fejtőrésrel és pénzkidással járna, de megérné

Bár a két városkát összekötő kisvasút már régóta történelem, egyik település előljárója sem veti el a sín pár újjáépítésének gondolatát. Abban egyetértenek, hogy az órákon keresztül zötykölődő vonat már nem lehet a Segesvár és Szentágota közti személyszállítás alternatívája, azt viszont tudják, hogy idegenforgalmi szempontból újabb löketet adna a térségnek. A Segesvár élén első mandátumát töltő Iulian Sîrbu lapunknak belátta, hogy a kisonvat nem szerepelt a legfontosabb prioritásai között, de fantáziát lát benne, és kimondottan örülne, ha sikerülne újjáéleszteni. Anál is inkább, mivel a gőzmozdony még mindig megvan – tette hozzá. „Egy gond van, hogy a város kijáratá-

nál a nyomvonal helyenként beépült, máshol a kiszélesített múút vagy épenséggel a patak került közelebb hozzá vagy telepedett rá” – magyarázta a Maros megyei város előljárója, aki szerint a legjobb megoldás az lenne, ha a sínek Angofa másik oldalán kerülnék meg a városrészt. Hasonló probléma áll fenn Ágotán is, ahol már lehetetlen bevezetni a vasutat a város főterére. Ettől eltekintve Alin Ciprian Schiau-Gull polgármester úgy véli, a nosztalgia vonatot vonzóbbá és ismertebbé tenné a Szeben megye főútvonalaitól félreeső kisvárost. Az egyesületbe szerveződött hobbivasutasoknak sikerült rendbe tenniük a hortobágyi fennsíkon, Szentágótól nyugatra fekvő Holcmány és Hortobágyfalva közti mintegy kilenc kilométeres szakaszt, ami rendkívül dicséretes kezdeményezés Schiau-Gull szerint. Az előljáró azonban úgy véli, hogy a síkság kínálta látvány messzemenően elmarad attól, amit a Szentágota és Segesvár közti domborzatok és egykori szász falvak képesek nyújtani. „A két város és a közöttük sorjázó kisebb települések erődtplomai oly gazdag látványt és kulturális értéket képviselnek, amit kár lenne nem kiaknázni” – fejtette ki a fiatal városatyja. Bár az 1898-ban átadott 51 kilométeres szakaszt a Segesvár–Szentágotai Vasúti Társaság építette, a két előljáró tisztában van azzal, hogy a jelenlegi jogi és pénzügyi keretek közt a két város beleegyezése és hozzájárulása messzemenően nem elegendő a terv megvalósításához. A legnagyobb gondot a nyomvonal kialakítása és a tulajdonjogi viszonyok rendezése jelentené. A több mint 125 évvel ezelőtt épített töltés még sok helyen látszik, helyenként egy-egy udvart szel keresztül. Máshol benőtte az erdő, vagy rátelepedett a megyei út. „Valóban szebb a táj Ágotától keletre, mint Szeben irányába. Csakhogy ennek van egy hátulütője is: a dombok között sokkal nehezebb vasútvonalat építeni, majd karbantartani, mint a síkságon – hívta fel a figyelmet a Prietenii Mocăniței képviselője, Mihai Blotor. Szerinte azzal is számolni kell, hogy sokkal több turis-

» „Egy gond van, hogy a város kijáratánál a nyomvonal helyenként beépült, máshol a kiszélesített múút vagy épenséggel a patak került közelebb hozzá, vagy telepedett rá” – magyarázta Sîrbu, aki szerint a legjobb megoldás az lenne, ha a sínek Angofa másik oldalán kerülnék meg a városrészt.

ta látogatja Nagyszeben, mint Segesvárt, ezért a hortobágyi, jelenleg használt szakasz – amelyet bővíteni szeretnének – jövedelmezőbb, mint a majdani Küküllő menti. Ráadásul az a gőzmozdony, amelyről Iulian Sîrbu beszélt, és valóban hosszú éveken keresztül Segesvár egyik terét ékesítette, már két esztendeje a Szeben megyei civilek tulajdonát képezi.

A monarchia megépítette, a kommunizmus tönkretette

A Királyföld két kisvárosát összekötő vasútvonalat három év alatt építették ki, az ünnepélyes megnyitót 1898. november 17-én tartották. Kezdetben három, Bécsújhelyen gyártott gőzös vontatta a naponta többször közlekedő szerelvényeket. Tíz éven keresztül a Segesvár–Szentágotai Vasúti Társaság, majd 1908 után a Magyar Államvasutak üzemeltette. Szintén ekkor kezdődött el a második szakasz építése is, amely Ágotát Nagyszebenhez kötötte össze. Az újabb 61 kilométeres sínpart 1910. szeptember 26-án adták át. Ugyanakkor Hortobágyfalvától elkészült a vörpódi leágazás is, amely további 13 kilométernyi vasutat jelentett. A hortobágyi kisvasút egyik érdekessége a szentágotai főtéri megálló volt. A város szélén ugyan megépült az állomás, viszont a gőzös bepöfékelt egészen a piactér közepéig. Az impériumváltást követően még hosszú ideig működött a Segesvár–Szentágota–Nagyszeben-járat, mígnem 1965-ben a kommunista rendszer felszámolta az első szakaszt. Szintén a 60-as évek végén került ki Ágota főteréről is a sínpart. A két Szeben megyei város közti forgalom az 1989-es rendszerváltást követő évtizedben állt le. Előbb a teherszállításról mondtak le, majd az egyetlen megmaradt személyszállító járatot szüntették be. Szentágótól mindkét irányba, Nagyszeben, illetve Segesvár felé a vasútvonalat sikerült B kategóriás műemlékké nyilváníttatni – függetlenül attól, hogy a sínparok még léteznek, vagy évtizedekkel ezelőtt beolvasztották.