



Ha vissza akarunk menni ötven évvel ezelőtre az időben, nem kell mást tennünk, csak be kell állni a vonatállomáson a sínre és hosszan kell nézni. Balra ne nézzünk, mert ott mennek az autók, üzletek vannak, jobbra viszont nézhetünk, ott is az ötvenes években találjuk magunkat.



A Regiotrans egyik tulajdonosának [öngyilkossága](#), illetve a Héjjasfalva-Székelyudvarhely

szárnyvonal katasztrofális állapota oda vezetett, hogy

[hetek óta nem jár a Székely Gőzös.](#)

Két szerelvény az udvarhelyi vasútállomáson vesztegel, az utasok kénytelenek voltak alternatív megoldást keresni, hiszen dolgozni kell, iskolába is járni kell, az életnek mennie kell.

Életveszélyes híd, szemetes környék

A [szárnyvasutat](#) 2006-ban vette bérbe a Regiotrans a CFR-től (Román Államvasutak). A szerelvényeket azon nyomban kicserélték, a régi, lerobbant mozdonyok és vagonok helyett modernebb kocsik kezdték járni a Segesvár-Udvarhely útvonalat. Nem lehetett dohányozni benne végre, normális időben teljesítette a távot, a kocsikra nem igazán lehetett panasz – [ezt egyszer mi is leellenőriztük egy évfordulón.](#)



Azonban a sín melletti állapotok borzalmasak, [főként a városi szakaszon](#) – ha az állomáson nézünk szét, jól látható, hogy sem az állomásépületen, sem a többi építményen évtized óta nem végeztek semmilyen felújítást. Annyi történt, hogy 2012-ben lebontották az egykori mozdonygarázst.

A néhány száz méterrel lennebb levő vasúti híd évekig életveszélyes volt, hiányoztak a deszkák róla (szerencsére nem történt baleset), a cég a több jelzés ellenére a füle botját sem mozdította, végül egy közelben levő vállalkozó tette biztonságossá a hidat a gyalogosok számára, illetve megvilágította a környéket.

Vadcsapás az áruház felé

Akárcsak a víz, vagy az erdőben a vadállat, az ember is a legrövidebb utat választja – ez jól megfigyelhető a Kaufland áruház előtt elhaladó vasúti síneket évek óta keresztező ösvényeken, csapásokon. A 2007. szeptembere óta működő Kauflandba egyetlen alkalommal sem szállítottak árut a vasúton, az áruház jelzett évben szerette volna felszámolni az előtte futó, teljesen fölöslegessé vált síneket, ám ebbe nem ment bele a CFR (Román Államvasutak).



Először a távolságok helyett, és inkább figyeljünk arra, hogy ne ott közelítsük meg az
Ahol a sín végét ér

A vasúti sín egyik vonala a Kaufland mögött elkanyarodik és az ipari övezetbe, a Nagy-Küküllő feletti vashídon a matricagyár mellett megy a sín, majd a mostani Coats Romania székhelye mögött ismét új vonal nyílik, ami egy másik cég lebetonozott udvarán ér véget.

Az ipari termelést nagyon nagyra tartó szocializmus idején ugyanis azt tervezték a megye és a város vezetői, hogy a nagy vasútállomás a mai Sas utca végében fog megépülni. Egészen odáig kanyarodik fel a sín, illetve a gyárakhoz is „bekanyarodik”. Abban az időszakban volt értelme a dolognak, hisz a nyersanyag jött, a készáru ment. Ma már ennek sincs.



A sín másik vonala a Kaufland után párhuzamos a Bethlenfalvi úttal, a Fások utcáján túli, néhány tíz méteres szakaszt idén felszámolták. Mint gyakorlatilag mindenütt, ahol a sín metszi valamelyik utcát vagy utat, itt is problémás a közlekedés, mert a sínen mindenütt döccenni kell.

A 2005-2006-ban is mostohagyereknek számított a Székely Gőzös. Akkoriban a 2005-ös árvíz is megrongálta több helyen a töltést (három napig nem járt a vonat augusztusban), illetve hosszas volt a huzavona a bérbeadás körül is. Nem egészen tíz év után azt értük meg, hogy a vonat megint nem jár és a hangzatos szavak ellenére a gyakorlatban gazdája sincs.

[1888-ban nem erről álmodoztak őseink](#), hogy több mint [125 évvel a szárnyvonal megnyitása után](#) a vonat vesztegetni fog az állomáson.