

Sprawozdanie z wyprawy studenckiej “Transylwania 2004” w dniach 7-28 sierpnia 2004 organizator: Wydziałowa Rada Samorządu EiT

W sprawozdaniu zamieszczamy dużo informacji praktycznych które mogą być przydatne dla organizatorów następnych imprez. Przygotowujemy też elektroniczną wersję relacji ze zdjęciami, na stronie <http://www.samorzad.pw.edu.pl/pttk/trans.html> – po zebraniu zdjęć od wszystkich uczestników.

Przygotowania

a) Mapy, przewodniki, źródła informacji

Korzystalismy głównie z map węgierskiej serii Dimap: szczegółowe mapy gór w których byliśmy – “Zona Padiş” i “Muntii Fagarasului”; oraz obejmujące większy obszar “Szigethegység” i “Țara Secuilor” (wyd. Cartographia Budapest), a do pozostałych obszarów wystarczyła mapa samochodowa Rumunii. Dostępne w Polsce mapy Dimap były w wersji językowej węgierskiej, (z zielonym paskiem) co bywa mylące – bo o ile nazwy miejscowości na tych mapach są na ogół w dwóch językach, to np. nazwy szczytów już często tylko po węgiersku, a więc zupełnie inaczej brzmiące niż w przewodnikach czy na stronach internetowych. W Polsce te mapy kupowaliśmy w Sklepie Podróżnika, a w Rumunii bywały na straganach w popularniejszych miejscach turystycznych (w tym niektóre tytuły serii Dimap także w rumuńskiej wersji językowej, z niebieskim paskiem). Z przewodników dostępnych w Polsce dość dobry jest “Transylwania” wydawnictwa Bezdroża (zawiera opis większości rumuńskich gór, także tych na północy), trochę słabszy “Rumunia” wydawnictwa Pascal, ale obejmuje niektóre miejsca w których byliśmy, a nie ma ich w “Transylwani” (Bukareszt, Timișoara, wybrzeże)

Dużo informacji praktycznych można znaleźć w internecie, we wspomnieniach turystów którzy jeździli do Rumunii w ostatnich latach, i to nie tylko polskich, my przy układaniu trasy, wyszukiwaniu nazw ciekawych miejsc, korzystaliśmy głównie z czeskich stron.

b) Organizacja przejazdu

Poszukując najbardziej opłacalnego sposobu przejazdu (wypadkowa kosztów, planowanego czasu przejazdu, z preferencją dla kolei) zdecydowaliśmy się na: przejazd od Warszawy do granicy na biletach krajowych ze zniżką grupową 50%, przejściówki na odcinek graniczny Zwardoń – Čadca (po 2.00 EUR, kupuje się w dniu wyjazdu np. w Polresie na Grójeckiej 17 albo w kasie międzynarodowej na Dworcu Wschodnim) i dalej na bilecie międzynarodowym-grupowym CityStar. Zasady posługiwania się tymi biletami i ceny są podane na stronie [www](http://dop.slovakrail.sk/zlava_city_star.html)

http://dop.slovakrail.sk/zlava_city_star.html i http://dop.slovakrail.sk/c_city_star.html

Jeżeli się jedzie grupą, i na długi dystans w Rumunii, tak jak my (czyli od granicy węgierskiej aż do morza) to taki bilet staje się konkurencyjny nawet dla wewnętrznych taryf węgierskich i rumuńskich, a przy tym umożliwia swobodne przejeżdżanie granic koleją. Można też go kupić w Polsce (np. w kasie Wasteels na Centralnym) pod nazwą “Rumunia Specjal”, ale wyliczyłem, że jego cena proponowana przez PKP jest około 80 zł na osobę wyższa niż przy naszej kombinacji, poza tym polska wersja tego biletu ma jakieś dziwne ograniczenia na czas przejazdu.

Wskazówki praktyczne – o czym trzeba wiedzieć przy kupowaniu biletu CityStar:

- to jest bilet w dwie strony, ale stacja wyjazdu i powrotu może być różna – więc my mieliśmy stację wyjazdu Žilina, a stację powrotu Plaveč, przez który wracają wagony bezpośrednio Bukareszt-Kraków;
- jeżeli chce się wracać przez inne przejścia graniczne lub inną trasą niż w drodze tam, to musi być na bilecie zaznaczone i trzeba o tym pamiętać przy kupowaniu – bo chociaż cena przy tym

nie ulega zmianie, to konduktorzy mogą się czepiać. Ale pani w kasie międzynarodowej w Żilinie była bardzo spolegliwa pod tym względem i miała w komputerze różne warianty trasy.

Zniżki 50% na przejazd odcinkiem polskim załatwialiśmy, jak to podczas wakacji, na dworcu Wschodnim w biurowcu przy Lubelskiej (Mazowiecki zakład przewozów regionalnych, 2 piętro) Mam jednak wrażenie, że za każdym razem to załatwianie jest o oczko trudniejsze. Teoretycznie jest tam czynne do 14-tej, ale nie wiadomo czy zostanie załatwione tego samego dnia, a jeżeli ktoś przyjdzie pod koniec godzin przyjęć to już jest mało prawdopodobne, “bo szefowa musi podpisać” Dla porównania, na kolejach czeskich i słowackich wystarczy pójść do kasy i poprosić o bilet zniżkowy dla grupy, bez żadnego podania i pieczętek, kasjerka daje go od ręki.

Podróż

Z Warszawy wyruszyliśmy przez Zwardoń i Čadcę do Żiliny, gdzie kupiliśmy bilety CityStar według powyższego schematu, a dalej pociągiem InterCity “Gerlach” do Bratysławy. Mając bilety CityStar, w InterCity płaciliśmy już tylko za miejscówkę – po 80 koron za jedną (niestety drożej niż przed rokiem, kiedy były po 65 koron, a i to był “słaby dzień” - możliwe że w silne dni są jeszcze droższe – ale to i tak dużo taniej niż miejscówki w Polsce). Z Bratysławy pociągiem pospiesznym, już bez rezerwacji, do Budapesztu. Pociąg przyjechał na dworzec Keleti, dalsze w kierunku granicy rumuńskiej w większości odjeżdżały z dworca Nyugati – z dworca na dworzec można przejechać metrem, służy do tego jeden z wielu możliwych biletów “metro section transfer ticket – *metrószakasz-átszállójegy*” za 160 Ft. W czasie naszego pobytu akurat był wyłączony do remontu odcinek metra przy dworcu Keleti, ale z bardzo sprawnie zorganizowaną zastępczą komunikacją autobusową. Było jeszcze kilka godzin na spacer po Budapeszcie, potem pojechaliśmy pociągiem relacji Budapeszt-Debreczyn do stacji węzłowej Püspökáldány. Wsiadłszy tam w środku nocy, rozłożyliśmy się, tak jak to często się robi, żeby się przespać na peronie pod budynkiem stacyjnym. Wtedy zawiadowca zaczął nam coś nawijać, wyraźnie poirytowany, ale nie dało się z nim porozumieć w żadnym innym języku niż jego własny więc my specjalnie nie reagowaliśmy, wreszcie sobie poszedł. Ale to był jedyny jak dotąd przypadek że na Węgrzech ktoś miał pretensje o spanie na stacji.

Trasa w Rumunii

a) początek – Oradea i dojazd w góry

Z Püspökáldány pojechaliśmy bezpośrednim pociągiem – to były dwa małe wagoniki motorowe – do leżącego już w Rumunii miasta Oradea. Na granicy nikt nam nie robił żadnych problemów, kontrola celna też była bardzo pobieżna. Nie sprawdziły się więc plotki o wymaganych przez celników minimalnych (ale dużych) kwotach dolarów na pobyt, ani o wymuszaniu łapówek (choć to nie musi znaczyć, że takich praktyk już nie ma nigdzie)

Oradea wygląda dość biednie i brudno, ale w centrum jest ładnie utrzymany deptak z odnowionymi domami i zielenią. (Zresztą we wszystkich miastach Rumunii, które widzieliśmy, były takie fragmenty zabytkowo-parkowe, ładnie utrzymane). Oprócz centrum warto obejrzeć starą cytadelę położoną w pobliżu mostu – przejętą od wojska przez wydział sztuki miejscowego uniwersytetu. Te obiekty łatwo znaleźć posługując się planem zamieszczonym w którymś z przewodników.

Jako że była to nasza pierwsza miejscowość w Rumunii, mieliśmy też w nim zadania praktyczne: zdobyć rumuńską walutę i wydostać się z miasta w góry. Kantory z najkorzystniejszym kursem znaleźliśmy przy bazarze (za mostem i cytadelą) – 40650 lei za euro, 33250 za dolara. Przy wymianie trzeba uważać na prowizję, bo czasami przy dobrym kursie potracają dużo od całości. Tam przy bazarze prowizji nie było.

Trochę bardziej skomplikowaną sprawą okazała się dalsza podróż Chcieliśmy wejść w góry

Bihor od południowego zachodu, od miejscowości Beiuș, Pietroasa albo Vașcau – ale pociągi w tym kierunku odjeżdżają z Oradei tylko ok. 2 w nocy i 7 rano, więc już było po herbacie. (Gdybyśmy już mieli książkowy rozkład jazdy, to udałoby się znaleźć połączenie z przesiadką ok. 14-tej, ale z rozkładów dworcowych nijak to nie wynikało) Biuro informacji turystycznej znaleźliśmy w hotelu w centrum, i tam kobieta, wprawdzie bardzo sympatyczna i znająca angielski, doradziła nam gdzie szukać busiarzy i żeby im nie dawać za tą trasę więcej niż 30 euro (jak się potem okazało, jej rady raczej słabo się sprawdzały), wyjaśniła gdzie jest dworzec autobusowy, ale o rozkład jazdy autobusów nie dowiedziała się nawet ona, i to po kilkukrotnym wydzwanianiu. Do dworca autobusowego można z centrum dojechać autobusem nr 12 spod gmachu biblioteki, ale jest on przy bocznej ulicy około 200m od trasy autobusu i niczym nie oznakowany – trzeba pytać kierowcy. Dworzec wygląda tak, jak w Polsce wyglądały dworce autobusowe za wczesnego Gierka: zakurzony plac z paroma autobusami, brudny przeszklony pawilon, ale żadnego rozkładu jazdy; znają go pewnie miejscowi, znają kierowcy i babka w informacji, ale nikt z nich nie rozumie innego języka niż rumuński. W końcu się dowiedzieliśmy że autobusy w tym kierunku jadą tylko wcześniej rano. Żeby nie kiblować na brudnym dworcu w towarzystwie Cyganów, postanowiliśmy wyjechać wieczornym pociągiem ok. 20-tej do stacji Holod, i tam złapać ten nocny z Oradei. Stacyjka w Holod była zupełnie pusta, zagubiona wśród lasów; zawiadowca tam uprzedził nas jednak, że trzeba wrócić kawałek tym samym pociągiem, bo ten na który czekaliśmy, jedzie inną drogą; potem pokazał nam gdzie jest woda i doradził żebyśmy spali w pociągu. W końcu po jeszcze jednej nocnej przesiadce dotarliśmy o świcie do Beiuș.

b) ogólne uwagi o podróżowaniu w Rumunii

- Kolej: trochę inaczej wygląda podróż pociągiem osobowym (tren de persoane) a inaczej przyspieszonymi i pospiesznymi (accelerat, rapid, ew. InterCity). Po trasach, które zawierały się na naszym bilecie, jeździliśmy tylko tymi szybszymi kupując miejscówki, a po innych – tylko osobowymi na normalnych biletach miejscowych. Kiedy się wsiada do pociągu, najlepiej mieć bilet kupiony w kasie. Warto w tym celu być na stacji wcześniej, bo zdarza się zwłaszcza na małych stacyjkach, że bilety sprzedaje zawiadowca, i na 5 minut przed przyjazdem pociągu zamyka kasę i idzie go odprawić. Natomiast konduktorzy na sprzedaż biletów w pociągu mają oddzielne tabele taryfowe (o ile mi się udało zorientować, około 50% droższe od normalnych). Ale właściwie regułą jest (spotkałem się z tym także podczas poprzednich przejazdów przez Rumunię), że dla cudzoziemców konduktor proponuje jakąś cenę z kosmosu: albo wg taryfy 1 klasy, albo w osobowym na rapid. Można wtedy albo znać na tyle dobrze język żeby się z nim kłócić, albo – co on zresztą sam proponuje – dogadać się, czyli dać łapówkę. Poza tym osobowe jeżdżą dosyć powoli i podobno, tak jak na PKP, ogranicza się ich ilość.

Szybsze pociągi w całości są objęte rezerwacją miejsc; system rezerwowania nadal nie jest skomputeryzowany, informację o wolnych miejscach kasy dostają telefonicznie i sprzedają je teoretycznie godzinę przed odjazdem (w praktyce lepiej być przy kasie 1,5 do 2 godzin przed odjazdem) albo w przedsprzedaży od 1 do 30 dni naprzód w biurach kolejowych “Agentie de voiaj CFR”. Nam się jednak zdarzyło, że zawsze kiedy chcieliśmy jechać, to miejscówki były. Być może same bilety na pociągi są już za drogie dla przeciętnego pasażera rumuńskiego – można porównać sobie ceny biletów podane na stronie <http://www.cfr.ro/calatori/ro/tarife.htm> Miejscówka na przyspieszony i pospieszny kosztowała 14 tys. lei (w przeliczeniu ok. 1,50 zł) – ale teraz, półtora miesiąca później, kosztuje już 15 tys. Jeden odcinek przejechaliśmy rumuńskim InterCity (z Cluj-Napoca do Sighișoary), dopłacając do biletu CityStar (dopłata na IC + miejscówka) po 27 tys. lei od osoby. Nasze bilety często wzbudzały sensację wśród kasjerek i naradzały się jakie dopłaty do nich sprzedać.

Naprawdę warto mieć książkowy rozkład jazdy – kosztował 60 tys. lei, a można z niego wyciągnąć sporo informacji których próżno szukać w rozkładach dworcowych. Dostaliśmy go dopiero na dworcu w Cluj-Napoca.

- Autobusy: powszechne jest i w miastach i na wsiach, że nie ma rozkładów jazdy i tylko

miejscowi wiedzą kiedy autobus jeździ; zdarza się też, że przystanki nie są oznakowane i też trzeba dowiadywać się u miejscowych, w wiejskich sklepach itp. Pierwszy rozkład jazdy na dworcu autobusowym widzieliśmy w Sibiu, czyli czwartym z kolei dużym mieście (naprawdę!). Z kolei na wybrzeżu rumuńskim jest dużo linii prywatnych mikrobusów, wręcz tworzą sieć.

- Autostop, busy i “łębki” - mieliśmy tylko tyle doświadczeń jak opisałem w całym tekście.

c) góry Bihor

W Beiuş na stacji czekali busiarze, i z pierwszym dogadaliśmy się na przewiezienie całej grupy do Pietroasy (ok. 20 km) za 20 euro. Może można było taniej, ale zmęczenie podróży już trochę osłabiło naszą chęć do targowania. Z Pietroasy ruszyliśmy już piechotą – najpierw przez przedgórze, chcąc zobaczyć Jaskinię Niedźwiedzią (Peştera Ursilor) Mieści się ona przy sąsiedniej wiosce Chişcau – przyjemny spacer przez pagórki, ale sama jaskinia obrosła komercją; parkingi, stragany z pamiątkami (dużo map) Jaskinia jest oświetlona i zwiedza się ją grupami z przewodnikiem – wstęp normalny 60 tys.lei, ulgowy 30, honorują karty ISIC i EURO26. Sama jaskinia w środku jest średnia, porównywalna z tatrzańskimi Mroźną czy Bielską, choć ma kilka oryginalnych elementów rzeźby. Od jaskini poszliśmy drogą idącą przez wieś w stronę masywu górskiego, i około kilometra od końca wsi, przy ujściu bocznego potoczku, było dobre miejsce na biwak.

Następnego dnia weszliśmy dosyć wysoko w górę, w obszar krasowy “zona Padiş”. Z samej wsi Chişcau idzie żółty szlak po grzbietach, ale nam spotkany miejscowy pokazał drogę doliną, dłużej przy wodzie – po drodze było kilka dobrych miejsc na biwaki i postoje. Po kilku godzinach dochodzi się na rozległą, widokową polanę na wysokości 1400-1500 metrów – od tej chwili można iść według dokładniejszej mapy, prowadzi tam też dobrze oznakowany czerwony szlak przemierzający całe góry Bihor. Niedaleko tuż przy szlaku jest porzucona, ale dobrze zachowana sztolnia, którą też warto zobaczyć. Szlakiem zeszliśmy do leśniczówki Pauleasa, gdzie jest dość prymitywne, ale spokojne pole namiotowe. Płaciliśmy tam za biwakowanie 100 tys. lei dziennie od całej grupy, a leśniczyna sprzedaje podstawowe artykuły żywnościowe (chleb, makaron) – to ułatwiło nam zrobienie dwóch wycieczek “na lekko” po najciekawszych miejscach.

Pierwsza z nich – wąwóz Galbenei, dość blisko – ok. pół godziny drogi od pola biwakowego. Jednak nawet na tej dokładniejszej mapie zaznaczenie drogi jest mylące – bo na mapie szlak wchodzi w wąwóz po północnej stronie potoku, i po północnej stronie jest tablica informacyjna. Ale tak szlak biegł kiedyś, przy użyciu zdezelowanego wiszącego mostka, który już nie istnieje – prawdopodobnie w 2002 roku został zdjęty. Obecnie szlak wchodzi wzdłuż południowego brzegu i jest słabo widoczny. Najtrudniejsze miejsce jest na samym początku, bo trzeba przetrawersować kawałek ścianki trzymając się stalowej liny i zapierając nogami o ścianę – bez stopni na nogi – a z tej ścianki zejść na rozpięty nad potokiem łańcuch, i przejść po nim trzymając się rękami liny. Ten najtrudniejszy kawałek można też przejść w bród potokiem. Dalej jest już wygodniej, chociaż zdarzają się miejsca trudne. Szlak przechodzi przez naturalny tunel w skale, później dochodzi do miejsca, gdzie potok wypływa wprost ze ściany wąwozu tworząc solidny wodospad. Idąc dalej w górę spotyka się ten potok jeszcze parę razy na powierzchni, gdzie tworzy kaskady, aż dolina kończy się ścianą z wywierzyskiem; ten sam potok który w nim wypływa, można oglądać kilka kilometrów dalej, jak wpada pod ziemię w Twierdzy Ponorów. Szlak wychodzi stromą ścieżką z doliny na słoneczną polanę, ale boczny odcinek do punktów widokowych “Balcoane” kończy się ślepo; można stamtąd zajrzeć w głąb wąwozu, ale fragment szlaku sprowadzający z tego miejsca na dno doliny został zlikwidowany, a ułatwienia pod sam koniec zdjęte. My wprowadziliśmy nim zeszliśmy, ale z pewnymi trudnościami.

Druga wycieczka, do chyba najciekawszych w górach Bihor obszarów Twierdzy Ponorów (Cetatile Ponorului) Dochodzi się do niej dalej tym samym czerwonym szlakiem; około 4 godzin przez spore wzniesienia, z punktem widokowym przy bocznej odnodze szlaku. Po drodze jest też

ciekawa mała jaskinia lodowa Focul Viu – niestety wejście zagradza drewniany balkonik, a schodki prowadzące do środka zdemontowano, więc nie da się już oglądać odbłasków słońca w lodzie, które nadały jaskini nazwę. Szlak dochodzi do polany Glavoi, gdzie stało znacznie więcej namiotów niż na naszym polu. Sama Twierdza Ponorów to trzy potężne kotły krasowe, połączone bardzo wysokim skalnym tunelem kilkuset metrów długości. Zejście do nich nawet szlakiem jest strome i z miejscami nieco trudnymi, a czy da się przejść tunelem – to zależy od stanu wody; można to sprawdzić przy wejściu, gdzie trzeba ominąć wodospad przeciskając się wąską szczeliną między głazami, i jeżeli tam nie cieknie woda to prawdopodobnie uda się przejść cały tunel. I naprawdę to robi wrażenie. Normalny szlak obchodzi tunel górą i doprowadza do trzeciego kotła, a dalej wróciliśmy nim do doliny Galbenei. Warto z niego odskoczyć na punkty widokowe, z których można z wysoka zajrzeć w głąb ponorów.

Nie zdążyliśmy zobaczyć trzeciego ponoć bardzo atrakcyjnego szlaku “Cheile Someşului Cald” (Wąwóz Gorącego Samoszu), w północnej części gór – udało się jednak poznać charakter tych krasowych obszarów. Nasycenie tych gór turystami oceniam na podobne, jak było w Bieszczadach 20 lat temu – w najciekawszych miejscach już się kręci sporo ludzi, ale obok są przestrzenie zupełnie puste. Obawiam się jednak, że ilość ludzi może szybko rosnąć, bo góry są za łatwo dostępne dla prywatnej motoryzacji. Niby jest tam park narodowy, ogranicza się możliwość biwakowania (zresztą w najlepszych punktach są oficjalne pola namiotowe), ale nic nie robią żeby ograniczyć ruch samochodowy, sytuację ratują tylko kiepskie drogi. W górach Fogarasz, w które pojechaliśmy później, ilość turystów była zdecydowanie mniejsza niż w polskich Tatrach 20 lat temu – taka skala porównawcza przychodzi mi na myśl.

Z naszego pola biwakowego zeszliśmy kilkanaście km dolną częścią doliny Galbenei do Pietroasy, stamtąd autostopem lub autobusem (też wskazanym przez miejscowych) do stacji Sudrigiu, a z niej wieczornym pociągiem wróciliśmy do Oradei. Tam niestety po 3 godzinach kiblowania w nocy na dworcu pojechaliśmy nocnym pociągiem osobowym, który rano dotarł do Cluj Napoca.

d) miasta Siedmiogrodu

W Cluj byliśmy dosyć krótko, zresztą wtedy nastąpił pierwszy atak chorób przewodu pokarmowego, który skutecznie osłabił aktywność grupy. Tego dnia pojechaliśmy ten jeden odcinek pociągiem InterCity, z Cluj do Sighișoary. Chociaż ten odcinek ma 200 km, IC pokonywał go prawie 3 godziny (!). W Sighișoarze znaleźliśmy 2 campingi; jeden nieco tańszy (50 tys. lei od osoby) ale wysoko, na wzgórzu, po przeciwnej stronie torów niż właściwe miasto; drugi za 60 tys. ale blisko – 5 minut drogi od dworca w kierunku centrum, przy miejskim basenie.

Sighișoara jest szeroko rozreklamowana jako zabytkowe miasto średniowieczne; zagraniczni turyści, stragany z pamiątkami itp. komercja gromadzą się jednak głównie przy wieży zegarowej i na rynku; odchodząc dalej można znaleźć całkiem spokojne uliczki i parę ciekawych obiektów, jak np. średniowieczne baszty w murze albo drewniany tunel ze schodami prowadzący na wzgórze szkolne. Zegar na wieży podobno ma dużo ruchomych figurek, ale przy obserwacji o 13.00 ruszyło się tylko kilka, i to bardzo krótko.

Po drodze w Fogarasz zatrzymaliśmy się jeszcze w mieście Sibiu – większym, i szukanie noclegu też trwało dłużej. Też był to camping, położony przy wylotowej szosie na południe w stronę gór. Dojechać można autobusem T1 (teoretycznie jest to linia trolejbusowa) od dworca, aż do pętli przy cmentarzu i jeszcze ok. 1 km dalej szosą, camping jest po lewej stronie. Jeździ tam też stary wąskotorowy tramwaj, ale z częstotliwością chyba raz na godzinę. Jeszcze niecały kilometr dalej jest duża atrakcja – skansen wsi rumuńskiej (ulgowy bilet na kartę ISIC 30 tys.) ze zgromadzonymi z całej Rumunii ciekawymi eksponatami: zagrody, fragmenty wsi, cerkwie, wiatraki, młyny, drewniane promy, a nawet pływające młyny wodne i warsztaty. Dozorcy obiektów chętnie objaśniają i demonstrują użycie różnych eksponatów a nawet strojów ludowych.

Skansen jest duży – my spędziliśmy w nim 4 godziny (a i to od pewnego momentu idąc szybko) i położony na pagórkach wokół jeziora, co dodaje stojącym tu obiektom poczucia autentyczności.

Z Sibiu pojechaliśmy już w góry Fogarasz, najpierw pociągiem do stacji Porumbacu (kierunek Braşov); ponieważ był już zmierzch, znaleźliśmy miejsce na biwak ok. 300 m na północ od stacji, na brzegu sztucznego zalewu na rzece Olt. W pobliżu chodziło trochę miejscowych, biwakowała tam też jakaś rumuńska rodzina, więc trzeba było wystawić nocne, zmieniające się warty, a wodę do picia brać ze stacyjnej studni.

e) góry Fogarasz

Wioska Porumbacu de Jos (dolna) jest wprawdzie najbliższym miejscem gór w tym rejonie, do którego można dojechać pociągiem, ale do samych gór jeszcze jest kawałek, i przynajmniej przez wioskę Porumbacu de Sus (górną) do granicy lasu warto czymś podjechać, bo to jest kilkanaście km drogi kurzącej się i bez żadnego cienia. My znaleźliśmy we wsi gospodarza, który zawiózł nas na furmance przyczepionej do traktora, najwyżej gdzie tylko dało się dojechać drogą bitą, czyli około 20 km, już w głąb doliny. Kosztowało nas to wprawdzie po ok. 10 zł (100 tys. lei) od łebka, a dla niego pewnie było fortuną. (Cenę zawsze należy domówić przed wyruszeniem). Stamtąd było jeszcze ok. 2,5 godziny szlakiem do schroniska Negoiu. Pod schroniskiem jest miejsce na kilkanaście namiotów, my jednak skorzystaliśmy z wolnych miejsc w samym schronisku – w pokojach 6-osobowych, po 160 tys. lei, co uprościło “czynności gospodarcze” tak że było więcej czasu na samo chodzenie. Ze schroniska warto jeszcze przejść się do wodospadu Serboty – ok. pół godziny drogi, wodospad jest najwyższy w Rumunii chociaż składa się z kilku stopni, razem przekraczają 100 m wysokości.

Następnego dnia, korzystając z bazy w schronisku, przeszliśmy najdłuższą i najwyższą trasę w trakcie tej wyprawy. Pierwszy odcinek, przez przełęcz Strunga Ciobanului do głównego szlaku graniowego- duże podejście, przy wejściu na przełęcz niewielkie trudności (wąska rynną ubezpieczona łańcuchem, nawet małe plecaki przeszkadzają). Zejście z przełęczy jest utrudnione przez głaz, który zatarasował rynnę – daje się obejść po niewielkich stopniach po lewej lub prawej stronie. Dalej już bez trudności aż do głównej grani. Głównym szlakiem weszliśmy na szczyt Negoiu (2535 m, najwyższy punkt wyprawy) przez znany skalisty żleb Strunga Dracului – nie jest szczególnie trudny, ale niektóre stopnie się ukruszają albo trzeba wysoko zadzierać nogi. Idąc z ciężkimi plecakami można obejść to miejsce bocznym szlakiem żółtym przez przełęcz Strunga Doamnei. Większe trudności zaczynają się przy wejściu na następny (w kierunku na zachód) szczyt Serbota – wprawdzie szlak głównie idzie ścieżką, ale jest kilka skalnych progów i kominków prawie bez stopni na nogi, trzeba się zapierać tyłkiem. Najtrudniejszy jest kawałek już blisko szczytu Serboty, wejście dwuczęściowym stromym kominkiem (jego wyższą część lepiej pokonywać prawą odnogą), za nim wąska, ale już dość łatwa grań wyprowadza na sam szczyt. Ten ostatni kawałek można ominąć – w miejscu gdzie szlak schodzi trochę poniżej grani, na południową stronę, jest kawałek trawiastego zbocza i można po nim zejść jeszcze niżej, na dno żlebu spadającego spod szczytu Serboty, i nim na szczyt – ryzyko spadających kamieni, w żlebie są ślady starego szlaku prawdopodobnie zlikwidowanego właśnie ze względu na kamienie. Łatwiejsze jest przejście całej trasy w tym kierunku w którym my szliśmy, a z ciężkimi plecakami ten podszczytowy kominek, zwłaszcza w dół, może być niebezpieczny. Ze szczytu Serboty schodzi boczny szlak w stronę schroniska Negoiu, chwilami wąską granią, ale znacznie łatwiejszą niż to, co przeszliśmy dotąd. Niżej jest dużo jagód. Cała wycieczka wraz z powrotem do schroniska trwała około 11 godzin.

Ostatnia nasza trasa w Fogaraszu to przejście ok. 3-godzinnym szlakiem ze schroniska Negoiu do schroniska Bîrcaciu – po drodze jest zagłębienie jagód, a samo schronisko to mała sympatyczna baczka z osiołkami, miejscem na ognisko i polaną dobrą na biwak. Przy schronisku wisi kartka ze za biwakowanie płaci się 30 tys. lei, ale od nas nie chcieli. Po biwaku zeszliśmy szlakiem do miejsca zwanego “Cabană Poiana Neamţului” - to jest właściwie knajpa dostępna dla

zmotoryzowanych, a jeszcze niecały kilometr dalej jest takie gospodarstwo, chyba kiedyś schronisko albo baza turystyczna, którego gospodarz zawiózł nas bardzo zdezelowanym mikrobusem, za 50 tys. lei od łebka, aż na stację w Avrig.

f) Braşov i zamki

Z Avrig pojechaliśmy pociągiem do Braşova. Tego dnia było już mało czasu na zwiedzanie, a trzeba było znaleźć nocleg, więc dalej lokalnym pociągiem (kierunek Zarneşti) do miasta Rîşnov, znanego z zamku chłopskiego. Jest tam jeden z dwóch campingów w okolicach Braşova (drugi jest bliżej, miasta, ale w kierunku na Bukareszt). W Rîşnovie camping jest około 1,5 km od stacji, trzeba przejść kładką nad rzeką, dalej ulicami w kierunku wschodnim aż do rynku, przez rynek na południe i trzeba znaleźć ulicę znowu na wschód, z drogowskazem “do zamku” Ta ulica okrąża górę zamkową i przechodzi koło campingu. Cena noclegu tam była liczona od ilości namiotów, ale też wychodziło około 50 tys. lei od osoby.

Żeby dostać się do zamku, trzeba iść dalej tą ulicą, która wreszcie zakręca i wchodzi na szczyt góry zamkowej. To był pierwszy obiekt, na którym nie dali nam zniżek (dawali tylko rumuńskim uczniom do 18 lat) – wejście było po 60 tys. lei. Zamek chłopski to takie warowne miasteczko w którym mieszkańcy wsi mogli się bronić przed najazdami; jest w nim kilka ciekawych, ale niewielkich wystaw. Zejść można ścieżką sprowadzającą od murów aż na rynek w Rîşnovie.

Tego samego dnia chcieliśmy zwiedzić znany, a niedaleko położony zamek Bran, ale dojazd jest trochę utrudniony; przystanek autobusowy w tą stronę nawet nie jest oznakowany – poznaliśmy po tym, że miejscowi się gromadzą; autostop niezbyt się udał, a autobusy są zapchane – zabraliśmy się dopiero w drugi. Sam zamek przyciąga tłumy, które mnie trochę odstraszyły; na szosie przez wieś tworzą się korki, wokół jest cały bazar pełen tandetnych pamiątek, a w zamku, choć ładnie utrzymanym, trasa do zwiedzania jest dość krótka (wstęp ulgowy 40 tys. lei) Ciekawy jest położony obok mały skansen, w którym rezyduje twórca instrumentów ludowych.

Z Branu wróciliśmy do Braşova, zostawiając sobie popołudnie na zwiedzanie. Najciekawszy zabytek – Czarny Kościół – jest niestety czynny w dość wczesnych godzinach, warto też zobaczyć najwęższą w Europie uliczkę, i parę innych miejsc dobrze opisanych w przewodniku “Transylwania”. Z Braşova pojechaliśmy już nad morze, nocnym pociągiem aż do Mangalii.

g) wybrzeże Morza Czarnego

W okolicach Mangalii jest rozwinięta sieć połączeń mikrobusowych, my pojechaliśmy (zachęceni przez spotkanych Polaków) linią do wioski Vama Veche tuż przy granicy bułgarskiej (opłata 14 tys. lei od osoby, w sezonie busy kursują co 20-30 minut) Sama wioska jest trochę sztucznie stylizowana na hipisowski klimat Ameryki lat 60-tych, na plaży biwakuje na dziko sporo młodzieży, tolerowane jest opalanie “topless” i “dupless” zwłaszcza na obrzeżach plaży. Plaża jest jednak dosyć zatłoczona, a atmosferę psuje dodatkowo to, że dużo ludzi usiłuje wepchać się samochodami jak najbliżej morza.

Nie chcąc ryzykować okradzenia wskutek biwakowania przy tej bananowej młodzieży, rozejrzeliśmy się za jakimś campingiem. Jeden oferował gospodarz w centrum wsi, blisko morza, za 60 tys. lei od osoby, ale było to ciasne błotniste podwórko; natomiast na obrzeżach wsi (od przystanku mikrobusów w przeciwną stronę niż morze, ok. 400 metrów błotnisto-żwirową drogą) znaleźliśmy camping o znacznie lepszych warunkach za taką samą cenę.

Dzień niepogody wykorzystaliśmy na wycieczkę do Bułgarii, choć tylko mały kawałek za granicę; przejście graniczne jest ok. 1,5 km od wsi na południe, a po bułgarskiej stronie jest kompletna pustka – tylko pola kukurydzy; dopiero po ok. 6 km szosy odgałęzia się boczna droga do morza – jest tam jakiś camping, nie wiadomo czy czynny, i bardzo spokojny kawałek wybrzeża. Gdyby jednak ktoś był tam z rowerem, to niedaleko jest do bardziej atrakcyjnych miejsc, jak

Kawarna czy przylądek Kaliakra.

Trafił się też dzień z dobrą pogodą, ale silnym wiatrem. - wtedy na morzu można się bawić z falami, które bywają naprawdę duże i bardzo silne; mogą być nawet niebezpieczne, jeżeli ktoś porwie człowieka i uderzy głową w dno; ale przy nas nikomu nic takiego się nie zdarzyło.

Podróż powrotna

Miejscówki na wyjazd z Mangalii kupowaliśmy z jednodniowym wyprzedzeniem (specjalny wysłannik do Mangalii) Przedsiębiorstwo prowadzi biuro kolejowe "Agentia de voiaj CFR", mieści się na poczcie ok. 1,5 km od dworca, przy poczcie zatrzymuje się większość busików. Okazało się jednak, że w Mangalii można kupić miejscówki tylko na pociągi odjeżdżające z Mangalii – do dziś nie wiem, czy w ogóle nie ma innej możliwości, czy też z większym wyprzedzeniem da się zrobić rezerwację także na inne. Miejscówki były dostępne na prawie wszystkie kursy, z wyjątkiem bezpośredniego pociągu Mangalia-Timișoara. Zdecydowaliśmy więc wyjechać w południe pociągiem do Bukaresztu, i stamtąd próbować dalej.

Kiedy się jedzie (od Mangalii do Bukaresztu ok. 5 godz.), warto nie przespać momentu, kiedy pociąg przejeżdża przez dwa ramiona Dunaju – duże wrażenie robi i szerokość tej rzeki, i potężny most.

W Bukareszcie na dworcu Gara de Nord kupienie dalszych miejscówek okazało się łatwiejsze niż przypuszczaliśmy, bo tam już dotarła komputeryzacja. Natomiast wychodząc z dworca trzeba zabrać ze sobą bilet, bo przy wejściu do poczekalni i peronów kontrola nie wpuszcza bez biletów. Dzięki temu na dworcu nie ma złości i jest bardziej zadbane niż kiedyś, ale trzeba o tym pamiętać. Kilka godzin jakie zostały w Bukareszcie, poświęciliśmy na obejrzenie największej budowli wzniesionej przez Nicolae Ceaușescu – Pałacu Republiki. Było jednak już za późno, żeby zwiedzać go w środku. Nocnym pociągiem o 22.50 pojechaliśmy do Timișoary.

W Timișoarze dworzec jest ok. 1,5 km od centrum, ale dojście piechotą nie przysparza trudności; warto zobaczyć charakterystyczną dla tego miasta katedrę prawosławną – choć stosunkowo nową – w środku. Nasza wizyta w mieście poświęcona była w sporej mierze wydawaniu resztek lei, przy czym uwaga – jeżeli ktoś chciałby wymieniać tu dewizy, to właśnie w centrum są kantory które oferują pozornie wysoki kurs kupna, ale też wysoką prowizję – 8, a nawet 10% od całości. Tu także zdarzyło nam się po raz pierwszy zobaczyć w księgarni rozmówki rumuńsko-polskie (odwrotnych niestety nie)

Z Timișoary pojechaliśmy pociągiem osobowym do Aradu, gdzie zatrzymuje się pospieszny pociąg "Pannonia" prowadzący wagony z Bukaresztu do Krakowa. Mieliśmy wątpliwości jak będzie z rezerwacją miejsc w pociągu międzynarodowym – pamiętając zeszłoroczny powrót z Grecji, kiedy na bezpośredni pociąg Bukareszt-Budapeszt trzeba było kupić miejscówki międzynarodowe po 120 tys.lei. Chcieliśmy pojechać do samej granicznej stacji Curtici pociągiem osobowym który w rozkładzie figurował, ale tu się okazało że wystarczy przykleić przy kasie kartkę pospiesznie wydrukowaną na komputerze, że pociąg jest odwołany – i go nie ma. Zjawisko znane w Polsce. Kupiliśmy więc miejscówki po 14 tys.lei na odcinek Arad-Curtici – też dostępne bez problemu, a w pociągu (z Aradu do Curtici jest 17 km) nawet nam tych miejscówek nie sprawdzali. Odcinek węgierski już bez rezerwacji, wagony bezpośrednio doczepiają w Miskolcu do pospiesznego "Cracovia" - relacji Budapeszt-Kraków. Dalej, po wjeździe na Słowację ten pociąg był już prawie pusty, ale jacyś Arabowie czy Turcy próbowali kraść, i to chyba nieraz się zdarza podczas jazdy nocą, trzeba naprawdę uważać i nie jechać samemu daleko od ludzi.

Na stacji granicznej Plaveč (z Polską) pociąg stoi długo, ale kasa w nocy jest nieczynna, więc kupienie biletu międzynarodowego lub przejściówki do Polski jest niemożliwe (a o tym sposobie pisał przewodnik Bezdroża, więc uczulam). Jednak polska konduktorka sprzedała nam te przejściówki (za równowartość 1,10 EUR od osoby) i to wypisując cenę w złotych, ale przyjęła

w koronach. Na część polską mieliśmy bilety kupione w Warszawie przed wyjazdem, co pozwoliło na bezproblemowe dojechanie do Warszawy z dłuższym postojem w Krakowie.

Sprawy zdrowotne: właściwie nie mieliśmy kontaktów z rumuńską służbą zdrowia, poza kupowaniem plastra w aptece – często nas jednak dopadały różne dolegliwości przewodu pokarmowego, zawsze wtedy kiedy się niezbyt przestrzegało higieny jedzenia – zwłaszcza w bardziej brudnych miejscach, jak np. dworce. Największe natężenie to miało kiedy spadliśmy z gór Bihor do Oradei i Cluj-Napoca, potem wracało cyklicznie ale już na mniejszą skalę.

Zestawienie kosztów

(wydatki ze wspólnej kasy, nie obejmują prywatnych wydatków uczestników)

Wyszczególnienie:	Koszt planowany <i>na 1 uczestnika</i>	Koszt faktyczny na 1 uczestnika
Przejazdy w Polsce	62,00 zł	43,70 zł
Bilety międzynarodowe, City Star i przejściówki	280,00 zł	274,00 zł
Przejazdy kolejowe w Rumunii	61,00 zł	35,00 zł
Przejazdy autobus/tramwaj/metro	61,60 zł	8,00 zł
Noclegi na campingach i w schroniskach	92,40 zł	66,00 zł
Żywność kupowana w Polsce (szacunkowo)	0,00 zł	70,00 zł
Żywność kupowana w Rumunii	224,40 zł	21,00 zł
Przejazdy prywatne – busy i traktory	0,00 zł	18,00 zł
Łapówki	0,00 zł	22,00 zł
Zwiedzanie	61,60 zł	13,00 zł
Przechowanie bagażu	39,60 zł	0,00 zł
Apteczka i gaz do kuchenek	15,40 zł	33,90 zł
Ubezpieczenie	61,60 zł	45 zł (ISIC)

Opracował: Franek Świdorski