

Naš saradnik pred polazak na Karpatе:
terenac mora da bude
"napojen" do vrha, i to
odličnim gorivom



(1. deo)

Karpati opasniji OD DRAKULE

Na 1.300 km dugoj avanturi kroz veličanstveni masiv Karpatskih planina, nismo susreli nečiste sile, ali smo otkrili prirodne lepote od kojih zastaje dah. Karpati su savršen poligon za 4x4 vožnju, i to bliže Beogradu nego što su to Zlatibor ili Kopaonik...

Naoružani vencima belog luka, krenuli smo iz Beograda put Arada u susret ekipi agencije www.ofroad-adventure.ch na njihovom šestodnevnom proputovanju kroz Rumuniju. Ispostavilo se da nam beli luk nije bio potreban – ne zato što smo se uverili da nisu tačne legende o vampirima na kojima je zasnovan deo turističkog marketinga Rumunije, već zato što su hipermarketi velikih evropskih lanaca, koje ćete naći u svakom većem mestu ove velike zemlje, čak bolje snabdeveni od naših, po cenama koje nisu ništa više.

Prelazak granice kod Kaluđerova je bio rutinski. Pogranična policija nam je samo udarila pečate u crvene pasoshe i pozelela srećan put, čak bez pitanja gde idemo, koliko para nosimo, da li imamo hotelske rezervacije i svega ostalog što je bio uobičajeni granični folklor u vreme kada su nam za EU bile potrebne vize. Zapravo, nismo se ni osećali kao da smo otišli u inostranstvo – pad viznog režima doneo nam je neverovatnu lakoću kretanja, a ovo putovanje spontanu spozna-

ju da su komšijske prirodne lepote na dohvrat ruke: da biste stigli do njih potrebno je manje vremena nego za mnoge destinacije unutar Srbije. Na primer, do prvog nacionalnog parka na rumunskoj teritoriji, Keile Nerei – Beusnica (prelepi kanjon reke Nere i njenih pritoka) stizete brže nego do Divčibara ili Rudnika, jer je rastojanje od Beograda do Nere tek oko 120 km, po dobrom putu sa simboličnom frekvencijom saobraćaja. A tu prirodne lepote Rumunije za nas koji stžemo s ove strane tek počinju, nižući se kao oglica od prirodnih bisera ka severu i istoku.

Preko preče, naokolo bliže

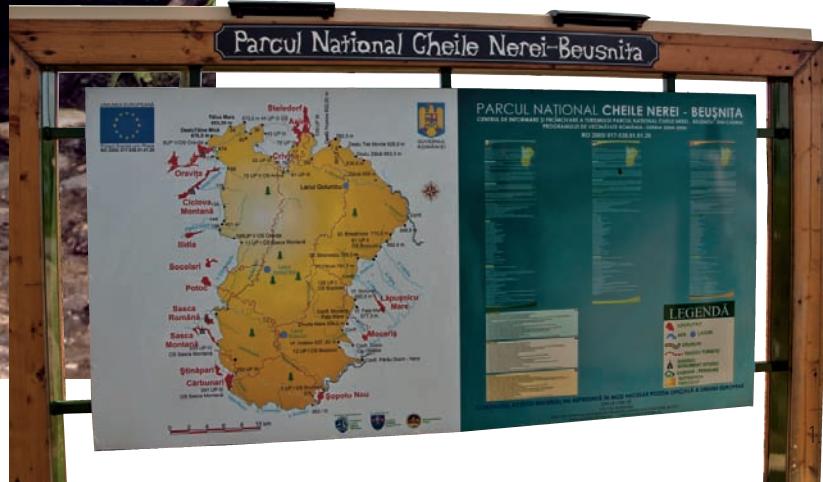
Doduše, ne bismo bili ofroud tim da se već nekoliko stotina metara nakon graničnog prelaza Kaluđerovo nismo našli na zemljanim putu, na koji nas je, kao najkraću putanju do Nere, naveala „R. O.A. D 2008“ topo mapa za Garmin uređaje. Ovaj put, ucrtan u kartu kao solidan makadam, vrlo brzo je to prestao da bude. Nismo se obazirali na šut

nasut na sredinu puta kao znak upozorenja da se dalje ne ide, već smo, puni samopouzdanja i vere u „BF Goodrich Mud-Terrain KM2“ pneumatike, prepričani da istoku. Posle prvog betonskog mostića uloga nasutog šuta postala je jasna – žitko blato u dužini od dvadesetak metara na prvi pogled nije delovalo baš toliko žitko, jer je korica već počela da se prosušuje. Kada smo propali u blato do podvozja i ishvatali da nam sva trakacija koju imamo nije dovoljna da prođemo kroz glib, bilo je kasno da se kajemo što nismo našli vreme da montiramo naše „T-Max 9000“ vitlo pred polazak na ovaj put, računajući da u konvojskoj vožnji vitlo nije previše bitno; od švajcarske ekipе, kojoj smo krenuli u susret i čiji bi nam članovi eventualno mogli da pomognu, delilo nas je još, nimalo ohrađujućih, dvestotinak kilometara.

Šta činiti kada se nađete zاغлављени u ravnici rumunskog Banata, na putu gde su sanse da neko nađe praktično ravne nuli, a gde, dokle god se pogled pruža, ne možete da ugledate bilo kakav trag civilizacije? Ne treba očajavati, već treba sistematično prionuti u prekopavanje po sopstvenoj riznici „off-road“ znanja, koja podrazumeva male pomake napred, nazad uz bočno ljujanje vozila, kako bi se stvorili uslovi za dobijanje kritičnog momenta kretanja koji bi mogao da vas izvuče iz rupe. Uz pomoć ašova i formiranja podloge od grančica i lišća u bla-



U nacionalnim parkovima u Rumuniji nalaze se odlični info-paneli



tu ispred vas situacija izgleda manje beznadežno. Srećom, pa žitko blato ima dobru osobinu da ipak ne sprečava klijanje podvozja po njemu u potpunosti, za razliku od situacija kada skliznete u neke duboke kolotrage na tvrdoj zemlji i ostanete sa točkovima u vazduhu.

Nova dimenzija prostora

Sat i po kasnije bili smo slobodni, spremni da nastavimo ka Neri, putem koji je sa svakim kilometrom ponovo postajao sve bolji, da bi se u nekom trenutku pretvorio u asfalt. Ipak, bar tih sat i po vremena bismo uštedeli za obilazak kanjona Nere da smo bili pragmatični i dodali desetak kilometara na našu trasu, krenuvši u startu asfaltnom obilaznicom. Ovako smo imali vremena samo da bacimo letimičan pogled na ovu prelepnu reku i odlučimo da je uskoro ponovo posetimo i eventualno ovom nacionalnom parku posvetimo čitavu reportazu.

Kada se nađete u zemlji kao što je Rumunija (njena površina ekvivalentna je površini bivše SFRJ), horizonti i mera veličine se prošire i u odnosu na tamošnje relacije sve na šta ste navikli nekako počinje da vam izgleda majusno. Prvi susret sa Banatskim planinama (Banat u Rumuniji sem ravnicaškog dela obuhvata i najzapadnije obronke Karpat, čija visina često premašuje 1.000 m), rada neodoljivo asocijaciju na istočnu Srbiju koja, zapravo, i jeste deo istog planinskog masiva, presečenog na dva dela Dunavom. Ali, tamo na severnoj strani sve deluje nekako grandiozno: od obima i visine stabala, preko površine pokrivenе šumom, snage planinskih reka, pa sve do veličine (a i visine) samih planinskih venaca, kojima kao da nema kraja.

Kada smo nakon kraće posete Keile Nerei – Beusnicu nacionalnom parku produžili na sever ka Aradu kako bismo se sastali sa grupom svajcarских 4x4 avanturista sa kojima ćemo provesti narednih šest dana, iz ravnicaških delova Banata, kod Oravice, skrenuli smo na istok i ušli u pojase gustih šuma planinskog venca Anina, gde smo vrlo brzo počeli da dobijamo visinu. Zanimljivo je koliko je u Rumuniji puno četinarskih

šuma, čak i u nižim predelima, verovatno zbog oštре, kontinentalne klime. Imajući u vidu da je ogroman deo površine Rumunije pod šumom, ne čudi činjenica da su u toj zemlji mnoge u Evropi ugrožene životinske vrste (kao što je, recimo, medved) još uvek brojne i veoma rasprostranjene. Mi, doduše, za šest dana naše karpatske avanture nismo sreli nijednog medveda, ali kažu da nije retka pojava da se viđaju na mestima где turisti kampuju kako preturaju po smeću.

Put ka Aradu vodi nas kroz živopisan rudarski gradić Anina, ušuškan u jednoj skrovitoj dolini istoimenog planinskog masiva, kao i kroz nešto veću Rešicu tridesetak kilometara severnije (Rešica je već mesto sa odličnom putnom infrastrukturom, uključujući i tramvaje kao sredstvo gradskog prevoza).

Lavirint šumaraka, livada i močvara

Vozeći od Rešice dalje na sever lagano napuštamo poljas istočno-banatskih planina i vraćamo se u ravnicu, hrleći ka gradiću Lugož. Od Lugoža savršen magistralni put ide na zapad ka Temišvaru, drugom gradu po veličini u Rumuniji, ali nas ne zanima Temišvar, već prečica do banje Lipova, nadomak Arada, gde je zakazan sastanak sa Svajcarcima. Ponovo stupa na scenu problematično rutiranje „R. O. A. D. 2008“ karate, u kojoj su mnogi makadamski putevi (pa čak i neki koji se ni tim imenom ne mogu nazvati) označeni kao asfaltni i, naravno, koje interna logika softvera koristi za rutiranje. Isprobavamo nekoliko njih, da bi se ispostavilo da vode samo do sela na južnoj strani brdskog vencu Podišul Lipovej (nešto gde je najviša tačka visoka 316 m teško da bi se moglo nazvati planinom), a ono što ide dalje ka severu već spada u ozbiljan „of-roud“ izazov. Bliži se završetak dana i raste nervozu dok pokušavamo da pronađemo prolaz kroz šumarke i preko livada do banje Lipova. U vazdušnoj liniji smo vrlo blizu, ali još nisu izmislići kriila kao vrstu dodatne opreme za terence. Odlučujemo da pokušamo probor od mesta Brestovac ka severu, računajući da ćemo nekako pronaći



Vitlo može da se upotrebi na puno različitih načina



„CJ-7“ i njegov petolitarски V8 ništa ne može da zaustavi



Uzbudjenje počinje – traženje puta kroz banatske šume

RUMUNI I RUMUNIJA

■ Rumuni su gostoljubiv narod, ali jako malo njih zna strane jezike, tako da na putu po Rumuniji ne treba previše računati na pomoć sa strane. Ako govorite ruski proći ćete još i ponajbolje, jer je to tako još uvek strani jezik koji najviše ljudi poznaje, naročito starija populacija. Na području Banata živi značajna srpska nacionalna manjina, tako da na zapadu Rumunije možda čak ima više smisla da po-

kušate nekome da se obratite na srpskom nego na engleskom. Zanimljiv je bio naš susret sa vozačem u blizini Brestovca, gde smo pokušali da pitamo nešto na engleskom, a on je, očigledno videvši tablice, odgovorio „pričaj brate lepo srpski“.

Siromaštvo je još uvek prilično rasprostranjeno i vidljivo na svakom koraku, ali je isto tako vidljiv i uticaj članstva u EU: svuda se nešto

gradi i obnavlja, uključujući i stare fasade po malim mestima, koje sve više počinju da dobijaju neki evropski pedantan izgled. Rumuni su narod koji voli prirodu i koji neguje kulturu odlaska u prirodu, tako da smo, tokom čitavog ovog puteševstvija, često sretali izletnike i kampera. Prijatno smo bili iznenadeni što, čak i izvan nacionalnih parkova, nailazimo na putokaze na raskršćima šumskih puteva.



Kada se branik zaglavlji o ivici kolotraga, ašov pomaže



„CJ-7“ je privukao najveću pažnju

put kroz lavirint ravničarskih šumaraka, livada i močvara do samo petnaestak kilometara udaljenog kampa, gde su se naši prijatelji verovatno već smestili.

Zarobljeni u vododerini

Prošavši i selo Košari put se pretvara u jedva vidljive kolotrage u visokoj travi, gde na svakom koraku vrebaju skriveni ravničarski potočići sa močvarnim terenom koji ih okružuje. Nailazimo na Rumuna koga pokušavamo da pitamo za put do banje Lipova. On ne zna nijedan jezik koji mi znamo, tako da se sporazumevamo više rukama nego glasom. Pokazujemo mu natpise na GPS-u. On pristaje da krene sa nama, jer treba da stigne do solidnijeg puta koji je s druge strane (ili smo barem mi to tako shvatili). Upućuje nas desno na brdo, objašnjavajući da je put kroz dolinu previše zarastao u šikaru. Počinjemo da se peñjemo i samo je u jednom trenutku, bez najave, nestalo tlo pod desnim točkovima, uz zastrašujući udarac. Skliznuli smo u više od metara duboku vododerinu, bez ikakve šanse da je vidimo jer je bila potpuno zakamuflirana visokom travom. Džip je ostao celom težinom naslonjen na diferencijale i izdunvu granu, a točkovi, kako oni van jaruge, tako i oni u njoj, u najboljem slučaju su svojim okretanjem mogli da spale vlasti visoke trave koje je bilo posvuda. Nas trojica nismo mogli da podignemo džip, a kopanje bi, s obzirom na kao kamen tvrdi zemlju i konfiguraciju jaruge, potrajalo par dana, s neizvesnim ishodom. Još jednom nam se osvetio nedostatak vitla, ali ovoga puta je problem bio nešto ozbiljniji, a mrak samu što nije pao. Naš vodič je mahnuo u znak pozdrava i nestao ka drugoj strani livade, dok smo nas trojica ostali usred ničega, u brdima rumunskog Banata, koja su pomalo podsećala na konfiguraciju terena Deliblatske peščare. Nije bilo čak ni mobilnog dometa, tako da sam se uputio pešice ka vrhu brda, nadajući se da će ga uhvatiti.

Ubrzo se pojavio Vodafone RO, pruživši priliku da se zatraži pomoć od naših švajcarskih prijatelja. „Mario, u pomoć, nalazimo se na samo 12 km vazdušne linije od vas, na

koordinatama N 45.56.889 E 21.45.896 i nema šanse da se sami iščupamo, možeš li da dođeš po nas?“ Posle inicijalne konfuzije i analize topo karata i putne mreže, složili smo se da nema mnogo smisla bilo šta pokušavati odmah, jer će uskoro mrak, a vožnja takvim terenom po mraku samo bi mogla da bude uvod u nove nevolje. „Imate šatore, ako imate dovoljno vode, možete da se ulogorite tu gde ste, zar ne? A ja će čim ustanemo ujutro da krenem po vas“, reče Mario.

Tako je, uzbudljivije nego očekivano, počela prva rumunska noć, u okruženju krvoločnih rojeva komaraca i ništa manje agresivnih muva, uz čudne noćne zvuke iz daljine. Tu je bio i beli luk, za svaki slučaj...

Susret sa Švajcarcima

Posle dužeg traženja prolaza sa severa, oko 10 ujutro napokon smo ugledali toliko priželjkivani Mariov podignuti „grand čiroki“, kome takođe po tom močvarnom terenu nije bilo svejedno, s obzirom na to da je po nas krenuo sam. Izvlačenje uz pomoć „snejk roupa“ (duže uže sa 20 odsto elastičnosti, idealno za of-roudi izvlačenja) bilo je rutinsko, tako da smo se lako ponovo našli na svojim točkovima. Posledica na podvozju i trapovima, na sreću, nije bilo, ostala je samo mala „uspomena“ na zadnjim desnim vratima, kao posledica udarca u ivicu vododerine.

Putem kojim je Mario stigao po nas otigli smo do obližnje banje Lipova, mestaša u kojem nije bilo supermarketa, niti benzinske pumpe na kojoj bi mogao da se natoci plin, ali je sve odisalo starinom i posedovalo onu patinu i specifičnu atmosferu kakvu očekujemo od nekog mesta iz filmova o grofu Drakuli. Doduše, treba otici još dosta na istok do Transilvanije, ipak smo još uvek u Banatu. Prolazak kroz Transilvaniju je inicijalno bio planiran, ali su kišna sezona i poplave ostavile haos u Karpatima – mnogi planinski putevi u severnim delovima Karpati, kojima je bio planiran prolaz, jednostavno više ne postoje, a na desetine drvenih mostova na koje se računalo, odnele su bujice. Zato je tura



Konvoj odvražnih „of-roudera“ praši po rumunskim nedodijama



Maksimalno opremljen „lendi“: on na svom krovu nosi krov (bočno) svoje montažne kuće za prirodu



CENE GORIVA I RASPOLOŽIVOST

■ Cene goriva na pumpama u Rumuniji su čak nešto niže od cena kod nas (u proseku 1,07 evra za bezolovni, 1,02 evra za dizel, a 0,46 evra za plin), a slična je situacija sa mogućnošću točenja plina. Najčešće ćete nailaziti na pumpu

pe nacionalne naftne kompanije Petrom (naročito po manjim mestima), na kojima (kao što je to i kod nas slučaj sa Jugopetrol pumpama) ne možete da „sipate“ plin. Plin ćete po pravilu moći da nađete na pumpama stranih naft-

nih kompanija (najrasprostranjenije su OMV i Lukoil) ili na privatnim pumpama na kojima se toči samo plin. Razmenite novac na vreme, jer Rumunija još uvek nije ušla u evrozonu (za jedan evro dobija se oko 4,2 leje).



skraćena i vremenski i dužinski, uz odluku da se ka planinama krene od Arada, odnosno od tačke gde smo se trenutno nalazili.

Tu je bila ekipa terenaca kojima nema šta da se zameari: čak tri „lendija“ (tako od milošte zovu „defender“), jedan „nisan navara“, jedan „diskaveri“, Mariov „grand čirok“ sa 5,9-litarskom „V osmicom“ (najveći motor koji je do sada ugrađivan u ovaj automobil), a najveća zvezda ovog karavana nesumnjivo je bio „CJ7“ (preteča „džip renglera“), jedan vrhunski opremljeni oldtajmer sa petolitarškim V8 motorom, koji je sve problematične situacije u nadrednim danima rešavao kao od šale i bio spreman da svakome priskoci u pomoć kada je to bilo potrebno. Vlasnici ovih lepotana sedeli su u obližnjem kafeu, spremni za ono zrog čega su i došli u Rumuniju – za pokret u planine.

Međutim, na putu do planina sve njih je čekala uvertira u vidu savladavanja šuma u banatskim brdima kroz koja smo mi prethodnog dana pristigli, a koja su se u tehničkom smislu pokazala čak opasnijim i zahtevnijim od planinskih terena u Karpatima – močvarni delovi i duboki kolotrazi napunjeni vodom za tili čas su prouzrokovali seriju zaglavljivanja lošije pripremljenih vozila u karavnu, tako da je probijanje ka Karpatima potrajalo veći deo dana. Tek kasno posle podne mogli smo da udahnemo svežinu karpatskog gorja, kreuvši da grabimo uzbordo kroz mešovite šume masiva Munci Pojana Ruskaj...

A. Veljković

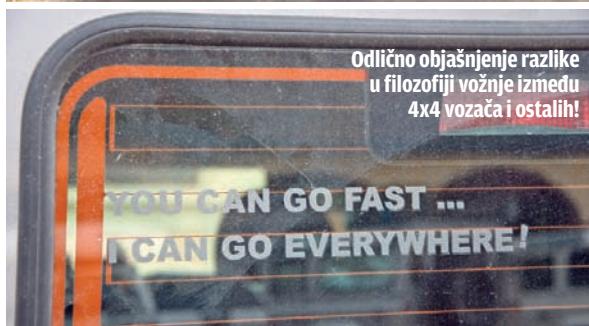
Fotografije: A. V.



Neobičan toranj crkve u banji Lipova



Smaragdno zeleni bazeni na pritokama Nere su savršeno mesto da se rashladite u vrelim letnjim danima



Neplanirano kampovanje
12 km od banje Lipova



Kamp u NP Keile
Nerei - Beusnică



U SLEDEĆEM NASTAVKU:

Simfonija karpatskih visina

Upornost se isplatila – kada smo jednom uronili u veličanstveno karpatsko gorje, raskošna priroda je promicala pored nas kao kakav uzbudljiv avanturički film. Gorostasne bukve i smrče, divlje planinske reke, duboki kajnoni, jezera duga po više desetina kilometara, nepregledna polja borovnica i šumskih jagoda. Bilo je to putovanje u daljinu, ali i u visinu – trećeg dana naš konvoj je konačno prešao magičnu granicu od 2.000 metara...

