

Cud rumuńskich inżynierów

Utworzono: czwartek, 04, październik 2007 12:20 Redakcja - edroga.pl



Czy wyobrażaliście sobie wjazd na Rysy samochodem? Szaleństwo?! Tak, ale jest taki kraj, są takie góry i jest taka droga, dzięki którym można to zrobić... i to nie ryzykując podejrzenia o pomieszczenie zmysłów. Przejazd trasą, o której mowa to nie tylko wielkie przeżycie, ale i szkoła inżynierii w ekstremalnych warunkach.

Droga, o której tak tajemniczo piszemy powyżej nie zyskałaby zapewne „decyzji środowiskowej” i nie spełniłaby nawet najłagodniejszych kryteriów efektywności ekonomicznej, ale nikt o to nie pytał, gdy powstawała, nie śmiałyby pytać... Bo jakże wątpić w światłość myśli i nieomyślność decyzji „wielkiego wodza – słoneczka Karpát”... Przywódca zdecydował, naród odpowiedział czynem i tak powstała trasa przez najwyższe góry Rumunii, prowadząca znikąd do nie-wiadomo-gdzie.

Mowa tu o tzw. Trasie Transfagaraskiej, która powstała w latach 70. XX w. na osobiste zlecenie Nicolae Ceausescu, jak twierdzą historycy oficjalnie po to, by „ukochany przywódca” mógł zapewnić sobie dodatkową trasę wsparcia położonej na południu stolicy w przypadku nagłego ataku wrażeń mocarstw, ale w rzeczywistości także na wypadek potrzeby szybkiej ucieczki.



Cud rumuńskich inżynierów

Utworzono: czwartek, 04, październik 2007 12:20 Redakcja - edroga.pl

Faktem jest, że droga ta powstała jedynie ze względów militarnych i przez lata w zasadzie nie była dostępna dla transportu cywilnego. Wybudowana głównie przez wojsko, pochłonęła w okresie wznoszenia co najmniej kilkanaście ofiar i stała się przykładem wielkiej inwestycji, forsowanej wbrew logice, ekologii i ekonomii. Trasę Transfagaraską poprowadzono bowiem przez środek najwyższego pasma południowych Karpat – Gór Fogaraskich (Munții Făgărașului), w odległości zaledwie ok. 10 km na zachód od najwyższego szczytu Rumunii – Moldoveanu, liczącego 2 544 m n.p.m. (dla przypomnienia – Rysy mierzą 2 499 m n.p.m.). Uzasadnieniem tak ekstremalnej budowy nie był też argument połączenia ważnych ośrodków miejskich, ponieważ na końcach tej trasy leżą jedynie niewielkie miasta i wsie, a koszt transportu jakichkolwiek towarów w tak trudnych warunkach wzrasta ponad granice opłacalności. Dziś więc, gdy znaczenie militarne drogi drastycznie zmalało, Trasa Transfagaraska stanowi przede wszystkim jeden z najbardziej malowniczych samochodowych szlaków turystycznych w Europie. Dla drogowców zaś stanowi niezwykle przykład sztuki inżynierskiej - zupełnie wystarczający powód, by odwiedzić Rumunię.



Droga ma obecnie status drogi krajowej drugorzędnej, porównywalnej do polskich dróg wojewódzkich, a oznaczona jest numerem 7C. Nadana numeracja w pewnym sensie dokumentuje jej alternatywny przebieg względem równoległej drogi krajowej nr 7 (E81), poprowadzonej ok. 30 km na zachód doliną rzeki Olt. Trasa Transfagaraska (droga nr 7C) liczy 129 km i przebiega południkowo pomiędzy drogą krajową nr 1 (E68) relacji Sybin (Sibiu) – Braşów (Brasov) na północy (zjazd ok. 45 km od miasta Sybin) a miastami Curtea de Arges oraz Pitesti na południu. Na odcinku ok. 99 km, tj. od skrzyżowania z drogą krajową nr 1 do Curtea de Arges trasa pokonuje ok. 1 800 m przewyższenia, wznosząc się maksymalnie na wysokość ok. 2 300 m n.p.m.



Jadąc z północy, trasa wiedzie początkowo doliną potoku Cirtisoara, aby po około 10 km pierwszymi serpentynami wzniesć się wysoko ponad dno doliny, do położonego ok. 1 500 m n.p.m. obszernego kotła polodowcowego, a następnie już w jego obrębie niemal niezliczonymi zakosami pokonać kolejne 800 m i dotrzeć pod główną grań Fogaraszy. W tej części doliny znajduje się Bilea Lac, najwyżej położone jezioro Rumunii, obecnie chronione jako rezerwat przyrody. Najwyższy odcinek drogi przebiega w kilkusetmetrowym tunelu, który wyprowadza podróżnych na południową stronę pasma górskiego (stąd wspaniałe widoki na najwyższe szczyty rumuńskich Karpat – Moldoveanu 2 544 m n.p.m. i Niegoiu 2535 m n.p.m.), skąd już nieco łagodniej i na znacznie dłuższym dystansie droga dociera w dolinę rzeki Capra, a dalej do Curtea de Arges.

Na turystów czekają tu jeszcze dodatkowe atrakcje w postaci wodospadów, stromych piargów, dużego zbiornika zaporowego (Lac Vidraru) zamkniętego wysoką betonową tamą, po której poprowadzono drogę i w końcu ukryte wysoko w lesie imponujące ruiny zamku Poienari – autentycznej siedziby okrutnego Włada Palownika, będącego pierwowzorem księcia Drakuli.



Podziwianie wspaniałości trasy umożliwiają liczne zatoki postojowe (należy koniecznie zadbać o duże ilości miejsca na karcie pamięci aparatu), skąd oglądać można niezrównane piękno gór podobnych naszym Tatom, jak i niesamowity przebieg samej trasy, sposób jej konstrukcji i zabezpieczeń (np. licznych konstrukcji chroniących pojazdy przed skutkami lawin śnieżnych i obrywów kamiennych).

Cud rumuńskich inżynierów

Utworzono: czwartek, 04, październik 2007 12:20 Redakcja - edroga.pl

Przewodniki turystyczne rozpisują się na temat ilości materiałów wybuchowych użytych w trakcie budowy drogi oraz nakładu sił i środków jej budowniczych. Przede wszystkim jednak podziw wzbudza kunszt inżynierów, a odruch politowania wywołuje szaleństwo pomysłodawcy.



Nie zapominając o tym, koniecznie należy pokonać Trasę Transfagaraską, mając jednak na uwadze, że z powodu swojego ekstremalnego charakteru nie jest ona dostępna dla ruchu w godzinach wieczornych i nocnych oraz od jesieni do wiosny (z reguły od października do maja). Koniecznie należy też zadbać o stan techniczny hamulców i zawieszenia (stan drogi po południowej stronie gór pozostawia wiele do życzenia) oraz w żadnym razie nie wybierać się w tą podróż z lękiem wysokości.