

EnduRoMania® - Internationales Endurowandertreffen

Str. Acad. Alexandru Borza 4, RO-300022 Timișoara, GPS: N 45° 44.997' E 21° 13.839'

GSM: +40-745-161115, +40-774-54559, E-Mail: sergio.enduromania@gmail.com, sven.demenyi@gmail.com

04.04.2024

INHALT

Seite

| | |
|--------------------------------------------------------------------|--|
| EnduRoMania 2024 – Bestimmungen - 2 | |
| EnduRoMania - Navigation und Evaluierung der Resultate – 8 | |
| EnduRoMania - Regeln für Endurowandern und Umweltschutz - 9 | |
| EnduRoMania mit Motorrad-Trainer und Guide – 11 | |
| Empfehlung für die Anfahrt – 13 | |
| Touristische Highlights der EnduRoMania Region – 19 | |
| Fly & Ride, Low Cost Flüge, Motorradtransport – 33 | |
| Kleine Rumänische "Sprachkunde" - 34 | |

EnduRoMania® - Internationales Endurowandertreffen

Str. Acad. Alexandru Borza 4, RO-300022 Timișoara, GPS: N 45° 44.997' E 21° 13.839'

GSM: +40-745-161115, +40-774-54559, E-Mail: sergio.enduromania@gmail.com, sven.demenyi@gmail.com

24.03.2024

EnduRoMania 2024 - Bestimmungen

- EnduRoMania ist ein internationales Enduro-Treffen**, das mehrmals im Jahr stattfindet und im Kalender des Rumänischen Motorradverbandes (FRM - Mitglied der Internationalen und Europäischen Motorradverbände - FIM und UEM) vorgesehen ist. Auch Fahrer von Geländefahrzeugen (ATVs, Quads, Buggies, Gespanne, MTBs und Geländewagen) können teilnehmen. Die Veranstaltungen werden von der Stiftung EnduRoMania auf gemeinnütziger Basis organisiert. EnduRoMania wurde 1995 als Instrument der Tourismusförderung mit Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen ins Leben gerufen, 1996 mit EU-Förderung weitergeführt und steht seit 1997 auf ehrenamtlicher Basis.
- Typ der Treffen gemäß FIM Touristic Code:** Category B - International Gathering.
- Termine und Treffpunkte der Veranstaltungen** – sind im Anmeldeformular und auf der Web-Site www.enduromania.net aufgeführt. Der Treffpunkt befindet sich in Südwestrumänien im Kreis Caras-Severin und ist: **Brebu Nou (Weidenthal)** bei Resita und in der Nähe des Semenice-Gebirge. An dieser Stelle befindet sich auch das Organisationsbüro der Veranstaltung. Die Teilnehmer müssen sich zuerst in dem angegebenen Zeitraum (s. § 4) am Treffpunkt melden. Dort werden die interaktive Karte, die gedruckte Karte und die EnduRoMania-Vignette mit Gültigkeit für das laufende Jahr ausgehändigt. Die EnduRoMania-Vignette ermöglicht den Teilnehmern das Endurowandern auf Forst-, Landwirtschafts- und Baustellenwegen wo keine ausdrücklichen Fahrverbote angezeigt sind und ist die Grundlage für die bevorzugte Behandlung durch die Behörden. Bei dieser Gelegenheit werden auch die aktuellen Informationen über die Sperrzonen wie Naturreservate und sonstige Schutzgebiete ausgehändigt. Die zusätzliche Dokumentation bestehend aus Anreiseempfehlungen, digitales kartographisches Material, GPS-Koordinaten, diese Bestimmungen, Verhaltensregeln, touristische Highlights der Region, die Liste der Kontrollpunkte u.a. werden den Teilnehmern für das Herunterladen von www.enduromania.net zur Verfügung gestellt. Danach können die Teilnehmer frei wählen, wie sie die verschiedenen angebotenen Programme vor Ort durchführen wollen. Der Treffpunkt kann (und wird von den meisten Teilnehmern) als Übernachtungsort benutzt, man kann aber auch dort übernachten, wo es am besten erscheint auf Grund des gewählten Programms. Der Veranstalter kann bei der Suche und Reservierung der Unterkünfte behilflich sein.
- Zeitlicher Ablauf**

Die Termine sind so festgelegt, dass die Anreise jeweils Freitag/Samstag/Sonntag erfolgen kann. Von Montagmorgen bis Freitagmittag wird frei gefahren und es werden Bonuspunkte gesammelt. Am Freitagabend findet die Rangverkündigung und Siegerehrung statt. Samstag/Sonntag ist für die Heimreise vorgesehen. Natürlich ist es den Teilnehmern freigestellt, wann sie an- und abreisen möchten, um eventuell länger am Treffpunkt zu bleiben oder andere Regionen des Landes zu besuchen.

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Anmeldungstag | 14 Tage vor Veranstaltungsbeginn |
| Empfohlene Gesamtdauer mit An- und Rückreise: | 8 Tage von Samstag bis Sonntag |
| Empfohlene Anreise: | Samstag und Sonntag |
| Begegnungsveranstaltung für die Teilnehmer: Kennlernen, Gruppenbildung, Beratung & feuchtfröhliches Zusammensein | Sonntag Abend ab 20:00 Uhr |
| Installation der Interaktiven Navigationskarte auf den GPS Geräten der Teams | Samstag ab 16:00 Uhr |
| Aktives Endurowandern: | Von Montag bis Freitag |
| Abgabe der Tracklogs: | Täglich aber nicht später als Freitag 16:00 Uhr Können auch per E-Mail zugeschickte werden. |
| Bekanntgabe der Ergebnisse und Siegerehrung: | Freitag Abend ab 20:00 Uhr |
| Empfohlene Rückreise: | Samstag und Sonntag |
| Der Treffpunkt wird betreut: | Samstag ab 16:00 Uhr. Wenn die Ankunft vor Samstag 16:00 Uhr und die Abreise nach dem folgenden Samstag 12:00 Uhr stattfinden soll, sollte der Veranstalter rechtzeitig informiert werden. |

5. **Nationaler und an FIM/UEM angeschlossener Motorradverband (FMNR): FRM - Federația Română de Motociclism**, Romania, Bucuresti, B-dul Basarabia nr. 68, etaj 4, 70139 Bucuresti, Tel 0040-21-3241734.

6. **Teilnahmebedingungen** - Teilnahmeberechtigt sind alle Motorradfahrer und Begleitpersonen, die mit diesen Bestimmungen (sowie dem FIM Touristic Code* und dem FIM Environmental Code*) einverstanden sind. Folgende Personen können teilnehmen: Motorradfahrer (Fahrer von Motorrädern und ATVs mit 2, 3 oder 4 Rädern), deren Beifahrer und Begleitpersonen (Fahrer oder Beifahrer von Begleitfahrzeugen). Eine FIM/UEM-Lizenz ist für die Teilnehmer nicht erforderlich. Zu diesen internationalen Treffen können die Teilnehmer mit ihren Motorrädern anreisen oder diese per Anhänger, LKW oder öffentlichen Verkehrsmitteln transportieren. Die Art der Anreise wird bei der Wertung nicht berücksichtigt. In Absprache mit dem Veranstalter können auch nicht öffentliche Straßen benutzt werden. Die Fahrzeuge müssen zugelassen, TÜV-geprüft, angemeldet und versichert sein. Die Teilnehmer müssen über eine entsprechende Versicherung verfügen.

7. Leistungen und Vorteile

- Freie Betätigung im Rahmen einer organisierten Veranstaltung, die im Kalender des rumänischen Motorradverbandes (FRM - Mitglied der internationalen und europäischen Motorradverbände - FIM und UEM) eingetragen ist;
- Verschiedene Programme, die je nach Lust, Laune, Interesse, Fahrkönnen und Kondition ausgewählt werden können: Touring, Enduro (Hard/Soft), Reiseenduro, Entdeckung, thematischer Tourismus und Umweltschutz;
- Die Bewertung der Ergebnisse erfolgt durch Addition der Bonuspunkte, die für die verschiedenen Programme der Veranstaltung gemäß Punkt 14 der vorliegenden Bestimmungen vergeben werden;
- Akkreditierungsschreiben des Rumänischen Motorradverbandes (FRM), das den Teilnehmern eine bevorzugte Behandlung durch die Behörden ermöglicht;
- Enduro-Vignette (gültig für das laufende Jahr), die den Teilnehmern das Endurofahren auf Forst-, Landwirtschafts- und Baustellenwegen unter Berücksichtigung von Sperrzonen (Naturschutzgebiete und andere) erleichtert und eine bevorzugte Behandlung durch die Behörden ermöglicht;
- Ausführliche Dokumentation - Vorschriften, Verhaltensregeln und detaillierte digitale Karten der Region, die speziell für das Endurofahren geeignet sind, sowie Basisinformationen für die GPS-Navigation in digitalem Format;
- Seit 2017 erhalten die angemeldeten Teilnehmer das interaktive Navigationssystem, das für Garmin Navigationsgeräte, PCs mit Windows und Mobiltelefone mit Android Betriebssystem zur Verfügung steht. Die entsprechende Software, die für die Navigation relevante Informationen enthält und auch die Aufzeichnung der gefahrenen Strecken ermöglicht, wird bei der Ankunft am Treffpunkt mit Hilfe eines EnduroMania-Mitarbeiters installiert;
- Die Überprüfung der erreichten Kontrollpunkte und die Berechnung der Gesamtergebnisse erfolgt automatisch mit Hilfe des Navigationssystems, das von unserem Partner Dipl.-Ing. Sven Demenyi in den letzten 20 Jahren entwickelt wurde;
- Auswertung der Ergebnisse anhand der eingereichten Tracklogs;
- Die traditionellen Karten werden den Teilnehmern für alle Fälle in digitaler Form zur Verfügung gestellt;
- Reservierung der Unterkünfte;
- Unterstützung bei der Teambildung;
- Parkplätze am Treffpunkt;
- Teilnehmerzertifikate;
- Website mit allgemeinen und spezifischen Informationen;
- Verschiedene Auszeichnungen (Medaillen/Pokale) für die Teilnehmer mit den drei besten Ergebnissen;
- Rettungsdienst (kostenpflichtig);
- Unterstützung bei der Suche nach erfahrenen und ortskundigen Guides für Gruppenführungen (kostenpflichtig);
- Alternativprogramm für Begleitpersonen (kostenpflichtig, falls Kosten entstehen).

8. Anmeldegebühr

Für Fahrer und Beifahrer wird ein individuelles Nenngeld erhoben. Begleitpersonen, die nicht mitfahren, können kostenlos teilnehmen. Die jeweils gültigen Teilnahmegebühren sind dem Anmeldeformular zu entnehmen.

9. Anreiserouten aus Westeuropa

Die An- und Abreise kann zu einem beliebigen Zeitpunkt erfolgen, so dass die Teilnehmer längere Zeit in Rumänien verbringen können, um das Land auf eigene Faust per Enduro oder auf andere Weise zu erkunden. Es wird empfohlen, die An- und Rückreise mit dem Auto und Anhänger zu machen, um für das Endurofahren fit zu bleiben. Die empfohlenen Grenzübergänge von Ungarn nach Rumänien sind den separaten Anreiseempfehlungen zu entnehmen. Für diejenigen, die per Flugzeug, Bus oder Bahn und "anhängerfrei" anreisen möchten, ist der Hin- und Rücktransport der zugelassenen Motorräder inkl. Zollformalitäten durch eine Spedition oder ein Reiseunternehmen möglich. Anfragen bitte an die EnduroMania-Organisation.

10. Unterkunft- und Verpflegungsmöglichkeiten

Die touristische Infrastruktur ist in Rumänien im Allgemeinen und im Südwesten des Landes im Besonderen unzureichend. Wildes Campen ist in Rumänien offiziell verboten, wird aber praktiziert und toleriert. Der Veranstalter rät vom Wildcampen ab. Aktuelle Informationen zu Unterkünften werden bei der Ankunft zur Verfügung gestellt. Die Unterbringung am Veranstaltungsort ist im EnduRoMania Hauptquartier & Campingplatz, in Privatunterkünften und auf Bauernhöfen möglich. Der Veranstalter wird den Teilnehmern bei der Buchung und Unterbringung vor Ort behilflich sein.

11. Fahren & Tanken und Telefonieren in Rumänien

Die Verkehrsregeln und -schilder entsprechen im Allgemeinen den europäischen Normen. Es wird empfohlen, nachts nicht zu fahren, da Pferdefuhrwerke, landwirtschaftliche Maschinen, schwere Lastkraftwagen und Tiere ohne Beleuchtung unterwegs sein können. Auch die Beschilderung von Baustellen ist im Vergleich zu westeuropäischen Standards dürftig. Straßenbegrenzungen sind oft nicht markiert. Moderne und schnelle Motorräder sind in Rumänien noch ungewohnt und werden daher von Autofahrern und anderen Verkehrsteilnehmern unterschätzt. Für Motorradfahrer besteht Helmpflicht. Für den Alkoholkonsum gilt die Null-Promille-Regel. Tankstellen sind abseits des Hauptstraßennetzes relativ selten. Tankstellen mit Druckluft und technischem Service sind selten. An den Hauptverkehrsstraßen und in den Städten findet man moderne Tankstellen, die internationalen Konzernen gehören (z.B. Shell, Mol, OMV-PETROM, ROMPETROL, Gazprom und Lukoil) und sehr gut ausgestattet sind. An den Hauptverkehrsstraßen gibt es Reifendienste. Achtung: Am Treffpunkt der EnduRoMania in Brebu Nou gibt es keine Tankstellen. Die nächsten Tankstellen befinden sich in einer Entfernung von 18 km (vom Treffpunkt in Brebu Nou). Die nächsten Tankstellen von Brebu Nou sind in Slatina Timis an der E70 und in Valiug an der Verbindungsstraße nach Resita. Telefonieren in Rumänien - Mobiltelefone sind in Rumänien sehr weit verbreitet und im EnduRoMania Gebiet kann man mit über 90% Handyempfang rechnen. Es gelten die EU-Telefonregeln.

12. Die Registrierung der Ankunft und der Empfang der Teilnehmer

Das Treffen findet von Samstag (ab 16.00 Uhr) bis Sonntag (20.00 Uhr) statt. In der Praxis reisen die Teilnehmer über einen längeren Zeitraum verteilt an. Wenn eine frühere Anreise geplant ist, sollte dies mitgeteilt werden, damit sich auch die Gastgeber darauf einstellen können. Eine verspätete Ankunft sollte vermieden werden, da dies zu Unruhe und Verständigungsproblemen führen kann. Die Ankunft jedes Teilnehmers wird registriert, Hilfe beim Bezug der Unterkunft wird geleistet und die Vignette wird zu diesem Zeitpunkt ausgehändigt. Die interaktive Navigationssoftware wird bei der Ankunft auf die Geräte der Teilnehmer übertragen. Die Anreise der Teilnehmer verteilt sich in der Regel über mehrere Tage, es kann jedoch zu einem Andrang kommen, wenn mehrere Gruppen gleichzeitig eintreffen. Für eventuelle Wartezeiten bei der Begrüßung und Einweisung wird um Verständnis gebeten. Bei der "Kennenlernrunde" am Sonntagabend werden die teilnehmenden Teams und die Mitglieder der Organisationsgruppe vorgestellt. Bei dieser Gelegenheit werden auch unvollständige Teams auf mindestens 3 Teilnehmer ergänzt.

13. Parkplatz (Frei) & Technischer Dienst (Gebührenpflichtig) - Auf dem Gelände des Treffpunkts befinden sich beide.

14. Die EnduRoMania Programme

Bonuspunkte werden an die Motorradmannschaften vergeben, die sich durch ihr fahrerisches Können und ihre Fähigkeit auszeichnen, die vorhandenen Karten zu lesen, sich zu orientieren und die besten Routen zu finden, um die vom Veranstalter festgelegten Kontrollpunkte (Check Points - CP) zu erreichen. Das Erreichen eines Checkpoints ist für die Wertung nicht zwingend erforderlich und es bleibt jedem Team selbst überlassen, ob und welche Checkpoints erreicht werden. Die Kontrollpunkte sind so gewählt, dass die Teilnehmer sowohl mit attraktiven Landschaften als auch mit für das Endurofahren / Endurowandern relevanten Fahrbedingungen in Kontakt kommen. Die Anzahl der Kontrollpunkte und die zu fahrenden Distanzen sind so gewählt, dass es unwahrscheinlich ist, alle Kontrollpunkte in der vorgegebenen Zeit zu erreichen. Da die meisten Straßen in einem sehr schlechten Zustand sind, wird empfohlen, nur tagsüber zu fahren, um das Unfallrisiko zu verringern.

Die Teilnehmer müssen sich bewusst sein, dass es sich nicht um markierte oder gesicherte Routen handelt, sondern um Strecken, die nach wie vor wirtschaftlichen Zwecken dienen. Das bedeutet, dass immer rücksichtsvoll gefahren werden muss, um Menschen, Tiere und sich selbst vor Unfällen zu schützen. Die zu befahrenden Wege gehören zu einem Netz von insgesamt mehreren tausend Kilometern Länge. Eine Überprüfung der Strecken durch den Veranstalter nach Abschluss des Tagesprogramms ist daher nicht möglich. Aus diesem Grund muss jedes Team aus mindestens drei Teilnehmern bestehen, um selbstständig agieren zu können.

HINWEIS: Die Kontrollpunkte können auf allen Wegen erreicht werden, die nicht ausdrücklich gesperrt sind. Die Teilnehmer müssen sich vergewissern, dass sie keine Sperrzonen durchqueren. Einige Sperrzonen sind deutlich gekennzeichnet, andere nicht. Diese Sperrzonen sind auf den Papier- und Digitalkarten deutlich als Schutzgebiete

gekennzeichnet. Im Abschnitt "**EnduRoMania Navigation und Auswertung der Ergebnisse**" wird die derzeit angewandte Methode beschrieben. Geplant sind drei **EnduRoMania Classic Veranstaltungen** und eine **EnduRoMania Special Big Bike Adventure Veranstaltung**.

- 14.01. EnduRoMania Grundprogramm ENDURO TOURISM** - Die CPs befinden sich in landschaftlich reizvollen Gegenden und erfordern gute GPS-Navigationsfähigkeiten der Teilnehmer. Je höher der Wert eines CPs, desto weiter ist er vom EnduRoMania-Hauptquartier entfernt. Die CPs sind auf den Navigationsunterlagen mit roten Fähnchen und "Ortsname" gekennzeichnet.
- 14.02. EnduRoMania Grundprogramm ENDURO TOURISM History** - Dieses Programm beinhaltet CPs in Gebieten mit historischem Charakter (verlassene Industrieanlagen, Wasserwege für den Holztransport, Viadukte, Tunnel, alle zwischen 1870 und 1910 gebaut). Gute GPS-Navigationsfähigkeiten der Teilnehmer sind erforderlich, um diese zu erreichen. Je höher die Bonuspunkte der Kontrollpunkte (CP) sind, desto schwieriger ist es, sie zu erreichen. Die CPs sind in den Navigationsunterlagen mit blauen Fähnchen und "Hxxx" gekennzeichnet.
- 14.03. EnduRoMania Grundprogramm HARD-ENDURO** - Dieses Programm beinhaltet CPs, die sich in Gebieten befinden, die von Wegen mit schwierigen Hindernissen durchzogen sind und die neben guten GPS-Navigationsfähigkeiten auch gute Hard-Enduro-Erfahrungen der Teilnehmer voraussetzen, um sie zu erreichen. Je höher der Wert eines CPs, desto schwieriger ist er zu erreichen. Die CPs sind in den Navigationsunterlagen mit grünen Fähnchen und "E1xxx" gekennzeichnet.
- 14.04. EnduRoMania Grundprogramm HILL-CLIMBING** - Dieses Programm beinhaltet CPs, die sich in Gebieten befinden, die über sehr steile Hänge zu erreichen sind und die neben guten GPS-Navigationsfähigkeiten auch gute Hard-Enduro-Erfahrung der Teilnehmer voraussetzen, um sie zu erreichen. Je höher der Wert eines CP, desto schwieriger ist er zu erreichen. Die CPs sind in den Navigationsunterlagen mit einer roten Stecknadel und "CLxx" gekennzeichnet.
- 14.05. EnduRoMania Grundprogramm für ReiseENDUROS** – Gilt auch für **Special Big Bike Adventure** - Dieses Programm beinhaltet CPs, die auf Strecken liegen, die auch für Reiseenduros geeignet sind und auf unbefestigten Schotterstraßen befahren werden können. Je höher der Wert eines CPs, desto schwieriger ist er zu erreichen. Die CPs sind in den Navigationsunterlagen mit einer blauen Stecknadel und "Punktname" gekennzeichnet.
- 14.06. Sonderprobe-Regelmäßigkeitstest, die nach vorgegebenen GPS-Track gefahren wird (nach Bedarf)** – Diese Prüfung kann aus einem 10,50 km langen Rundkurs in unmittelbarer Nähe des EnduRoMania-Hauptquartiers bestehen. Die Strecke muss einmal im Uhrzeigersinn und einmal gegen den Uhrzeigersinn gefahren werden. Für jede Runde werden die Zeiten genommen und das Team mit der geringsten Zeitdifferenz gewinnt.
- 14.07. Umweltschutz-Programm (nach Bedarf)** - Die EnduRoMania-Plattform eignet sich besonders für die Entdeckung von Umweltschäden in schwer zugänglichen Gebieten. Daher werden die Teilnehmer ermutigt, diese Schäden zu entdecken, indem sie die Umweltschäden digital dokumentieren.
- 14.08. Alternativ Programm (nach Bedarf): Thematisches Tourismus & Sport Programm** – Die Kontrollpunkte, die einem bestimmten touristischen oder sportlichen Charakter entsprechen, sind in „Kontrollpunktfamilien“ zusammengefasst und zusätzlich auf separaten Formularen aufgeführt. Mannschaften, die alle zu einer Familie gehörenden Kontrollpunkte nachweislich erreicht haben, erhalten einen Zusatzbonus, der zum Gesamtergebnis addiert wird. Beispiele für solche „Checkpoint Familien“ sind: „Klöster“, „Besondere Orte“, „Schöne Aussichten“, „GPS“, „Harte Enduro“, „Stauseen“, „Nostalgie-Eisenbahn“ usw.
- 14.09. Kombinations-Programm** - Die Wahl des Programms oder die Kombination der Ziele verschiedener Programme ist den Teilnehmern freigestellt. So kann z.B. ein Team, das hauptsächlich am Enduro-Programm interessiert ist, auch Kontrollpunkte des ReiseENDUROS-Programms anfahren. Da die Enduro-Gebiete in der Regel weit auseinander liegen und es nicht sinnvoll ist, mit den Offroad-Maschinen lange Asphaltstrecken zu fahren, erhalten die Fahrer solcher Maschinen die vollen Bonuspunkte für das Erreichen eines Kontrollpunktes des ReiseENDUROS-Programms, auch wenn sie ihre Motorräder über weite Strecken per Anhänger transportieren. Das bedeutet, dass Endurofahrer im Extremfall auch dann eine Bestätigung für das Erreichen des Kontrollpunktes erhalten, wenn sie z.B. mit dem Auto und dem Motorrad auf dem Anhänger zum Kontrollpunkt fahren. Dies gilt, solange nicht mehr als ein Kontrollpunkt in zeitlicher Abfolge auf diese Weise erreicht wird. Die Anwendung dieser Methode zur Maximierung der Bonuspunkte ist ausgeschlossen. Touringfahrer werden durch diese Regelung nicht benachteiligt, da sie bei sorgfältiger Planung und unter Inkaufnahme entsprechend schlechter Straßen auch viele "Endurokontrollpunkte" anfahren können.

14.10. EnduRoMania mit Motorradtrainer und Guide - Das Reglement der EnduRoMania lässt es zu, dass Teams auch dann an der EnduRoMania Classic teilnehmen können, wenn sie zeitweise oder dauerhaft einen Trainer und Guide im Team integriert haben. Dies ist erlaubt, da Teams, die mit einem Trainer / Guide unterwegs sind, in der Regel langsamer fahren als Teams, die auf das effiziente Sammeln von Bonuspunkten ausgerichtet sind. Die Ziele der Teams, die einen Trainer / Guide engagieren, sind hauptsächlich auf das Enduro-Training und das Kennenlernen von Land und Leuten ausgerichtet.

15. Die Kontrollpunkte:

| | |
|--------------------------------|-----------|
| Enduro Tourism | 80 |
| Enduro Tourism History..... | 20 |
| Hard Enduro..... | 51 |
| Hill Climbing..... | 29 |
| Big Bike / ReiseEnduros..... | 89 |
| Big Bike Adventure..... | 89 |
| <hr/> | |
| Gesamtanzahl dr CPs..... | 269 |

Alle angegebenen Kontrollpunkte können im Rahmen aller geplanten Programme des Jahres angefahren werden und zählen für die Berechnung des Gesamtergebnisses des Teams.

Zusammenfassend ist zu betonen, dass es keine vorgeschriebenen Strecken oder Routen gibt. Das Erreichen der Checkpoints ist nicht zwingend. Das Erreichen der Kontrollpunkte wird mit Bonuspunkten bewertet. Die Höhe der Bonuspunkte ist abhängig von der Entfernung zum Kontrollpunkt und vom Schwierigkeitsgrad der Wege dorthin.

16. Mannschaften für die Enduroprogramme - Aus Sicherheitsgründen müssen die Teilnehmer während der EnduRoMania in Teams von mindestens drei Fahrern organisiert sein. Wenn ein Teammitglied einen Unfall hat oder sich verfährt und die anderen Teammitglieder das Ziel erreichen, ohne ihm geholfen zu haben, werden sie disqualifiziert. Teilnehmer, die in Not geratenen Mitgliedern anderer Teams oder Einheimischen helfen, werden mit Bonuspunkten belohnt. Die Zusammensetzung des Teams muss im EnduRoMania Wertungssystem eindeutig mit Vor- und Nachnamen angegeben werden. Teilnehmer, die Schwierigkeiten bei der Teambildung haben, müssen dies dem Veranstalter melden, damit sie in bestehende Teams integriert werden können. Spätestens während des Kennenlernetreffens wird dafür gesorgt, dass alle Teams auf mindestens 3 Teilnehmer vervollständigt werden. Ein Team, das während der Veranstaltung die Mindestanzahl von 3 Mitgliedern unterschreitet, muss sich um Ersatz bemühen. Die Organisatoren können dabei behilflich sein. Die Teilnehmer können die Mannschaften beliebig oft wechseln, dies muss aber im EnduRoMania Bewertungssystem deutlich vermerkt werden.

17. Bewertung der Resultate - Die Teilnehmer müssen den Abgabetermin für die GPS-Aufzeichnungen zu den in der Tabelle mit den Terminen und dem Zeitplan der Veranstaltungen (Art. 4) angegebenen Zeiten einhalten. Die GPS-Aufzeichnung der gefahrenen Strecken kann auch per E-Mail übermittelt werden. Ausnahmen können in Absprache mit dem Veranstalter gemacht werden. Die Jury kann Strafpunkte für verspätetes Einreichen der aufgezeichneten Tracklogs festlegen. Die Auswertung der Ergebnisse erfolgt wie unten beschrieben:

- **Die maßgebliche Bewertung der Mannschaftsergebnisse** erfolgt durch Addition der durch das Erreichen der Kontrollpunkte erzielten Bonuspunkte. Zusätzliche Bonuspunkte aus gültigen Sonderprogrammen und Strafpunkte werden addiert bzw. subtrahiert.
- **Bonuspunkte** gibt es für Teilnehmer, die Maschinen mit kleinem Hubraum fahren: 20% mehr für Maschinen bis 50 ccm und 10% mehr für Maschinen bis 125 ccm.
- **Bonuspunkte für Hilfeleistungen** - Teilnehmer, die fremden Mannschaftsmitgliedern, Einheimischen oder Touristen in Notsituationen helfen, werden mit Bonuspunkten belohnt. Die Bewertungsjury legt diese Bonuspunkte von Fall zu Fall fest.
- **Bonuspunkte für Empfehlung und Dokumentation neuer Kontrollpunkte und/oder besonders attraktiver Routen** - Die Bewertungsjury legt diese Bonuspunkte von Fall zu Fall fest.
- **Strafpunkte** - gibt es für: lautes Auspuffgeräusch, Ölflecken, Grasnarben, zu schnelles Fahren in Ortschaften, das Verlassen vorhandener Wege, unnötige Wheelies, unkontrolliertes Fahren, Sachbeschädigung etc.

• **Die Bonuspunkte für die Regelmäßigkeitsprüfung werden ggf. zum Gesamtergebnis addiert.**

- **Disqualifiziert werden Teilnehmer**, die sich fahrlässig verhalten, absichtlich die vorhandenen Wege verlassen, Personen bei der Arbeit behindern und Tiere stören.
- **Computergestützte Auswertung der Ergebnisse** - erfolgt auf der Grundlage der für jede Mannschaft aufgezeichneten Strecken. Dies ermöglicht auch die Ermittlung von Zwischenergebnissen auf der Grundlage der per E-Mail übermittelten Aufzeichnungen der Strecken der Mannschaften.
- **Auswertung der Ergebnisse der EnduRoMania Anytime** - kann auf ausdrücklichen Wunsch am Ende des Jahres stattfinden. Dazu wird am Ende des Jahres eine Gesamtwertung für alle Teilnehmer, die an der EnduRoMania teilgenommen haben, erstellt. Die Ergebnisse werden online veröffentlicht. Damit die Classic und

Anytime Ergebnisse vergleichbar sind, werden NUR die EnduRoMania Anytime Ergebnisse von 5 aufeinanderfolgenden Tagen zusammengezählt.

18. Auszeichnungen und Urkunden - werden an die Sportler vergeben, die die meisten Punkte gesammelt haben und sich durch besondere Leistungen und Verdienste ausgezeichnet haben. Alle Teilnehmer der EnduRoMania Classic und BigBike Adventure erhalten Urkunden.

19. Die Veröffentlichung der Ergebnisse der EnduRoMania Classic / BigBikes Adventure und die Übergabe der Pokale und Urkunden erfolgt am Treffpunkt und gemäß Zeitplan (siehe Art. 4). Die Veröffentlichung der Ergebnisse der EnduRoMania Anytime mit Rangliste erfolgt im Internet, die Übergabe der Pokale erfolgt per Post.

20. Allgemeine Vorschriften

Mit der Unterzeichnung des Nennformulars oder der Online-Anmeldung und/oder der Entgegennahme der Veranstaltungsunterlagen (einschließlich dieser Bestimmungen) und/oder des Teilnahmeformulars gelten die nachfolgenden Bedingungen als angenommen: Die Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer, Begleitpersonen, Fahrzeugeigentümer und -halter) und/oder Teilnehmer an der Veranstaltung nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder ihren Fahrzeugen verursachten Schäden.

Darüber hinaus gilt folgender Haftungsverzicht: Die Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer, Begleitpersonen, Eigentümer und Halter der Fahrzeuge) verzichten mit ihrer Unterschrift auf dem Nennformular (bzw. der Online-Anmeldung) und/oder mit der Entgegennahme der Veranstaltungsunterlagen und/oder des Teilnahmeformulars und/oder der Teilnahme an der Veranstaltung auf jedes Recht des Vorgehens oder Rückgriffs gegen natürliche oder juristische Personen, die direkt oder indirekt mit der Organisation und Durchführung der Veranstaltungen betraut sind, bei Unfällen oder Schäden, die im Zusammenhang mit den Veranstaltungen erlitten werden.

Die Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer, Begleiter, Eigentümer und Halter der Fahrzeuge) akzeptieren bei der Ankunft alle Bestimmungen des Veranstalters sowie die Entscheidungen der Jury.

Jeder Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer, Begleiter, Eigentümer und Halter des Fahrzeugs) hat diese Bestimmungen und die in Rumänien geltenden Verkehrsvorschriften zu beachten und einzuhalten.

Weder die FIM, die UEM, der Rumänische Motorradverband (FRM), noch der Veranstalter EnduRoMania Foundation oder deren Mitarbeiter haften für Schäden, die den Teilnehmern oder Dritten entstehen.

© EnduRoMania Foundation

* gehören zum allgemeinen internationalen FIM Regelwerk und kann als Dokumentation für Neugierige Teilnehmer vom DMSB – Deutscher Motorsport Bund e.V. Hahnstr. 70, D-60528 Frankfurt am Main, Tel.: 069-6330070, FAX: 069-63300730, E-Mail: omk@motorrad.net besorgt werden.

EnduRoMania - Navigation und Evaluierung der Resultate

EnduRoMania wurde seit Anfang 1995 mit Hilfe moderner Konzepte und Technologien wie Shareware, Crowdsourcing, Networking, Internet, GPS, Mobiltelefonie, Digitalfotografie, die heute weit verbreitet sind, aufgebaut. Die erste EnduRoMania Website entstand beispielsweise 1996. Durch das frühzeitige Erkennen des Navigationspotentials durch GPS haben wir bereits 1999 begonnen, die geographischen Informationen im "Off Road" Bereich in Südwest-Rumänien digital zu erfassen, so dass wir heute über eine interaktive detaillierte Navigationskarte im sogenannten "Off Road" Bereich in Südwest-Rumänien verfügen. Kein anderes existierendes Navigationssystem (wie z.B. ROAD von Garmin, Openmaps, TomTom, Igo usw.) kann dies bieten. Wir haben dies erreicht, indem wir die Tracklogs, die während der Eduro-Touren mit den GPS-Geräten aufgezeichnet wurden, aufbewahrt und bearbeitet haben. Es ist zu betonen, dass bisher kein existierendes GPS-Navigationssystem die EnduRoMania-Region abseits der Hauptverbindungsstraßen und Städte detailliert abbildet und mit der charakteristischen hohen Veränderungsdynamik der Infrastruktur durch konkretes systematisches Befahren vergleichbar erfasst hat. Eine sog. „Interactive Routable Demo Map and GPS Info“ (die interaktive Demokarte deckt ca. 5% der Fläche der EnduRoMania Region ab) steht allen Besuchern unserer Website zur Verfügung, um die hervorragenden Qualitäten des vom EnduRoMania Partner Sven Demenyi (sven.demenyi@gmail.com) entwickelten interaktiven Navigationssystems bekannt zu machen.

Nach drei Jahrzehnten EnduRoMania mit bisher über 200 durchgeführten Classic Veranstaltungen hat sich gezeigt, dass es kaum noch EnduRoMania Teams gibt, die ohne GPS Gerät navigieren, um die Kontrollpunkte zu erreichen. Aus diesem Grund haben wir uns entschlossen, als Navigationshilfe und Grundlage für die Auswertung der Ergebnisse auf eine umfangreiche gedruckte Dokumentation zu verzichten und die Navigation und Auswertung der Ergebnisse hauptsächlich auf die interaktive Karte und die aufgezeichneten Tracklogs zu stützen.

Die für die Navigation wichtigen Koordinaten können von den Teilnehmern wie gewohnt im GDB- und GPX-Format vom EnduRoMania Server heruntergeladen werden. Eine PDF-Datei mit den Verpflegungsstationen in der EnduRoMania Region kann ebenfalls vom Server heruntergeladen werden. Ab 2017 erhalten die angemeldeten Teilnehmer eine interaktive Navigationskarte, die bei der Ankunft im EnduRoMania Hauptquartier in Brebu Nou auf ihren Geräten installiert wird. Die interaktiven Karten sind für folgende Geräte verfügbar: GARMIN GPS Navigationsgeräte, Windows PC-s und Android kompatible Smartphones und Tablets.

Digitale Ermittlung und Auswertung der Ergebnisse - erfolgt auf Basis der für jedes Team aufgezeichneten Tracks. Dies ermöglicht es sogar, jeden Tag die Zwischenergebnisse für jedes Team anhand der per E-Mail gesendeten Trackaufzeichnungen zu ermitteln. Auch in diesem Jahr kann auf Anfrage die Sonderprüfung "Gleichmäßigkeitstest" durchgeführt werden. Dieser besteht aus einem 10,50 km langen Rundkurs in unmittelbarer Nähe des EnduRoMania-Hauptquartiers, der einmal im Uhrzeigersinn und einmal gegen den Uhrzeigersinn zu befahren ist. Für jede Runde werden Zeiten genommen und das Team mit der geringsten Zeitdifferenz gewinnt.

Für diejenigen, die ausnahmsweise kein GPS-Gerät besitzen oder dessen Gerät defekt ist, gibt es immer noch die Alternative, die gedruckten Karten für die Navigation zu erhalten. Als Nachweis für das Erreichen der Kontrollpunkte gelten nach wie vor die Digitalfotos. Als Ergänzung gibt es weiterhin die fünf detaillierten Endurokarten (1:100000) in digitaler Form für folgende EnduRoMania-Gebiete: 1 - Region Tarcu - Muntele Mic, 2 - Region Semenic, 3 - Region Süd-Banater Gebirge bis zur Donau, 4 - Region Locvei Gebirge / Oravita und 5 - Region Dognecea und Poganis Gebirge. Die Koordinaten auf diesen Karten sind in einem 1'-Raster dargestellt (eine Minute = 1,86 km horizontaler Gitterabstand und 1,31 km vertikaler Gitterabstand), was eine normale Orientierung ermöglicht. Die gelieferten Koordinaten der Kontrollpunkte liegen in folgenden Formaten vor: *.gdb für „Map Source“ & „Base Camp“ und *.gpx für „Oruxmaps/Android app, LocusMaps/Android app Google Earth“. Zusätzlich gibt es eine sechste Karte, die die Übersicht der Kontrollpunkte der EnduRoMania Classic zeigt, eine siebte Karte für das Spezialprogramm (Hard Enduro) und eine achte Karte für das History Programm. Die oben genannten Karten stehen den angemeldeten Teilnehmern in digitaler Form zur Verfügung, solange der Vorrat reicht.

Die Koordinaten der vorgesehenen Kontrollpunkte stehen den angemeldeten Teilnehmern in digitaler Form zum Download zur Verfügung. In Ausnahmefällen und solange der Vorrat reicht, werden die Unterlagen und Karten auch in gedruckter Form vor Ort erhältlich sein.

EnduRoMania - Regeln für Endurowandern und Umweltschutz

Seit 1995 wird die EnduRoMania in der südwestlichen Region Rumäniens organisiert und die schlechte Infrastruktur und die geringe Bevölkerungsdichte wurden genutzt, um diese Region zu einem international bekannten und beliebten Enduro-Wandergelände zu machen. Die freundliche Bevölkerung, die positive und verständnisvolle Einstellung der meisten EnduRoMania-Teilnehmer, die offizielle Unterstützung der zentralen und lokalen Behörden und die daraus resultierende Tourismus- und Wirtschaftsförderung haben zu einer beispielhaften und harmonischen Entwicklung geführt. Leider sind nicht alle Teilnehmer bewusst, dass in dem Gebiet, in dem sie ihrem Hobby nachgehen, viele Menschen leben und arbeiten und dass es auch Regeln gibt, die zu beachten sind. Trotz ihrer positiven Einstellung gegenüber den Endurofahrern können es viele Einheimische nicht akzeptieren, wenn sie bei ihrer Arbeit rücksichtslos gestört werden. Aufgrund der wenigen, aber schwerwiegenden Vorfälle in den letzten Jahren wurde in Absprache mit den Zentral-, Regional-, Kreis- und Gemeindeverwaltungen beschlossen, dass nur diejenigen, die die Umweltschutz- und Verhaltensregeln kennen und einhalten wollen, die Erlaubnis (und die Endurovignette) erhalten, ihrem Hobby Endurowandern auf den entsprechenden Wegen der Region nachzugehen. Das bedeutet, dass nur diejenigen die Enduro-Vignette erhalten, die die unten aufgeführten Umwelt- und Verhaltensregeln zur Kenntnis genommen haben. Diese Enduro-Vignette (gültig für das laufende Jahr) berechtigt die Teilnehmer zum Endurofahren auf bestimmten und entsprechend gekennzeichneten Forst-, Landwirtschafts-, Baustellen- und Versorgungswegen im alpinen Gelände, wo kein öffentlicher Verkehr möglich ist.

Es wird darauf hingewiesen, dass Personen, die sich nicht an diese Regeln halten, mit strafrechtlicher Verfolgung durch die Polizei, die Forst- und Umweltbeamten und die Gemeindepolizei rechnen müssen. Fahrlässiges Verhalten kann auch durch die aufgebrachte Bevölkerung vor Ort bestraft werden.

Rechtliche Grundlage für die Durchführung der EnduRoMania ist das "Handbuch zur Förderung des Aktiv-, Sport- und Abenteuer Tourismus", erlassen vom Kreisrat Caras-Severin, in dem das Kapitel Endurowandern für die Teilnehmer der EnduRoMania relevant ist.

Bitte lesen und beachten Sie die folgenden Regeln. Es wird davon ausgegangen, dass durch den Erhalt der Veranstaltungsunterlagen und/oder des Anmeldeformulars und/oder dieser Regeln und/oder der Endurovignette diese Regeln bekannt sind und beachtet werden. Wer sich nicht an diese Regeln hält, kann von der Veranstaltung ausgeschlossen werden und muss mit einer Strafanzeige rechnen.

1. Allgemeines und Umweltgerechtes Verhalten beim Endurowandern

- **Die Fahrzeuge müssen zugelassen sein, über gültige technische Kontrollen verfügen, mit Kennzeichen versehen und entsprechend versichert sein.**
- **Die Teilnehmer müssen über die entsprechenden Versicherungen verfügen.**
- **Intakte, gewartete Auspuffanlagen** verwenden.
- **Bleifreies Benzin** verwenden, möglichst schwefelarm.
- **Biologisch abbaubares Kettenspray** benutzen.
- **Zum Tanken** geeignete Kanister & Trichter nutzen.
- **Falls Undichtigkeiten** am Motorrad, diese **sofort beheben**.
- **Nur vorhandene Wege befahren.**
- **Keine landwirtschaftliche Flächen befahren**, auch nicht wenn sie unbestellten oder frisch geernteten Eindruck hinterlassen.
- **In geschlossenen Siedlungen, sowie auf den nicht ausgebauten Wegen sehr langsam fahren**, weil Tiere und Menschen nicht mit den schnellen Motorrädern rechnen und es leicht zu Unfällen kommen kann.
- **"Loud is out"** sogar in den gottverlassenen Siedlungen des EnduRoMania-Gebietes. Hier fällt nämlich eine Zweitacktenduro wegen der dörflichen Ruhe sogar mit einer in Deutschland zugelassenen Auspuffanlage sehr unangenehm auf.
- **Auf staubigen Straßen** in geschlossenen Siedlungen so langsam fahren, dass der Staub nicht aufgewirbelt wird, da das Leben in den Dörfern größtenteils auf der Straße stattfindet und die Menschen, die Tiere und die Gebäude darunter leiden.
- **Bei Begegnungen mit Fußgängern** das Tempo bis auf "Joggergeschwindigkeit" reduzieren, Blickkontakt herstellen und immer freundlich Grüßen (auch ein „Buna Ziua – Guten Tag“ unterm Helm sorgt meistens für freundliche Reaktionen).
- **Schwierigen Stellen nicht großräumig umfahren** (Wege werden sonst immer breiter), sondern diese

- als "sportliche" Herausforderung nutzen.
- **Falls ein Weg verlassen werden muss**, alle möglichst in einer Spur bleiben, dabei auf Pflanzen achten. Dabei so wenig „Schlupf“ wie möglich.
 - Auf **Waldpflanzungen** Rücksicht nehmen.
 - **Zäune und Gatter** respektieren, geöffnete Tore immer schließen.
 - Falls **Wild aufgescheucht** wird, Tempo reduzieren, nicht hetzen, den Tieren die Flucht ermöglichen.
 - **Wenn Pferde/Gespanne** passiert werden, äußerste Rücksicht nehmen (kann auch mal einen abgestellten Motor bzw. einen kurzen Stop erfordern).
 - **Sich über die Jagdreviere und Sperrzonen** informieren lassen und diese **respektieren**.
 - **Das Betreten der National- / Naturparks / Sperrgebiete und die Missachtung der entsprechenden Regeln ist strafbar.**
 - **Die EnduRoMania Vignette ist keine Entschuldigung für das Missachten der gesetzlichen Regeln.**
 - **Das „Abklatschen“ der Zuschauer (meistens die Kinder)** die es oft herausfordern, bitte unterlassen, weil dies zu Unfällen führen kann. Es hat schon Fälle gegeben, wenn unverantwortliche Zuschauer versucht haben den Fahrer von der Maschine herunter zu zerren.
 - **Die Teilnehmer müssen darauf achten**, dass es sich nicht um markierte oder beaufsichtigte Strecken handelt, sondern um solche, die weiterhin wirtschaftlichen Zwecken dienen. Das heißt, dass immer rücksichtsvoll gefahren werden muss, um Menschen, Tiere und sich selbst, vor Unfällen zu schützen.
 - **Die zu benutzenden Wege gehören zu einem Netzwerk**, welches aus mehreren Tausend Kilometern Gesamtlänge besteht. Daher kann nach Abschluss des Tagesprogramms keine Überprüfung der Strecken durch den Veranstalter durchgeführt werden. Deshalb muss jedes Team, aus mindestens drei Teilnehmer bestehen, um selbstständig handeln zu können.
 - **Keine „Wheelies“ BITTE - die oft anzutreffenden begeisterten Zuschauer (meistens die Kinder) fordern die vorbeifahrenden Teilnehmern „Wheelies“ (den Lenker während der Fahrt hochreißen und auf dem Hinterrad fahren) zu machen, was nicht empfehlenswert ist, denn es Gesetzlich verboten ist, zur Verursachung von Unfällen führen kann und Grundlage für heftigen Kritiken ist. „Wheelies“ werden von erfahrenen Endurofahrer als WICHTIGTUEREI gesehen!!**

- | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• Vorsicht: Auf den Bergwegen werden Sie öfter Tiere mit oder ohne menschlicher Begleitung treffen. Achten Sie besonders auf Pferde und Rinder, die wegen des Motorgeräusches wild reagieren, und dadurch sehr gefährlich werden können. Am besten in solchen Situationen stehen bleiben, den Motor abschalten und abwarten bis sich die Tiere entfernt haben. Schafe können auf lange Strecken den Weg versperren, und für das Fortkommen besonders lästig sein. In diesem Fall sich ganz langsam an der Herde vorbei bewegen. Der Schäfer wird sich üblicher Weise dafür bemühen, dass Sie gut vorankommen, und dass seine Herde zusammen und auf dem Weg bleibt.• Hunde können auch gefährlich sein, insbesondere wenn man im schwierigen Gelände flüchten will und dabei stürzt. Auf jeden Fall bewahren Sie die Ruhe, wenn nötig bleiben Sie stehen, und wenn die Hunde zu nahe kommen lassen Sie den Motor aufheulen um die Hunde fernzuhalten. Allerdings hat es schon einen bösen Zwischenfall gegeben, als ein Teilnehmer einen Hund überfahren und getötet hat, und der ungehaltene Besitzer Schadenersatz an Ort und Stelle gefordert hat.• Giftige Schlangen & Skorpione – Insbesondere in den südlichen Gegenden kann man sie antreffen. Es ist entsprechende Vorsicht zu empfehlen. Wenn doch jemand gebissen wird, sollte schnellst möglich in der nächst liegenden Siedlung ein Arzt oder Sanitäter aufgesucht werden. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

EnduRoMania mit Motorrad-Trainer und Guide

Sven Demenyi ist ein Deutschstämmiger Bergbauingenieur aus der EnduRoMania Region und beschäftigt sich schon seit 17 Jahren mit der Erstellung der Interaktiven Navigationskarte, die ab 2017 die offizielle EnduRoMania Navigationsbasis darstellt. Sven Demenyi bietet folgendes:

- Erfahrener Guide mit fundierte Kenntnisse in der EnduRoMania Region;
- Auswahl de Plätze die am besten für das spezifische Fahrkönnen der Teams sind;
- Für Touren mit: Enduro-, Sport-Enduro, ATV, Quads, Buggy;
- Auf Wunsch wird auch die Navigation mit Hilfe der Landkarten und GPS Navigationsgeräte trainiert;
- Enduro-Wandern, Enduro Sport auf den besten und geeignetsten Trails, Hard Enduro;
- Die Trassen: Mischung aus einfachen Offroad-und Waldwegen mit geschichtlichen Sehenswürdigkeiten;
- Eine Mischung aus leichten, mittel- bis Hardenduro Strecken;
- Von Weidenthal nach Anina auf einer Bahntrasse, die im Jahre 1909 zur Zeit Österreich-Ungarns errichtet wurde;
- Deutschsprachig;
- **Die Routen und Tagesablauf werden auf Ihre Wünsche, Ihren Fahrtstil und Ihre Erfahrungen angepasst.**

Preise:

- 150 Euro pro Tag pro Gruppe.
- 5 in der Gruppe = 30 € pro Person und Tag
- 4 in der Gruppe = 37 € pro Tag pro Person

Wir können Ihnen auch im Rahmen der EnduRoMania Anytime komplette Wochenend- oder Wochen-Pakete inklusive Unterkunft und Verpflegung, Flughafen-Transfer und Motorradmiete mit Tour-Guide anbieten. Um die zusätzlichen Kosten kalkulieren zu können, benötigen wir bitte folgende Informationen:

- Anreisetag (Ankunftszeit)
- Anzahl der benötigten Mietmotorräder
- Anzahl der Offroad-Fahrtage

Sven Demenyi Kontakt:

- sven.demenyi@gmail.com
- [GSM: 0040-774654559](tel:0040-774654559)

Erfahrung:

- TrackManager für [GPS Trophy seit 2007](#);
- TrackManager für [CBC 2014](#);
- Organisierte Touren für Enduro Motorrädern, Sport Motorrädern, Quads, Trials Bikes, ATVs, Buggy SxS,
- Entwickler von [GPS Offroad Landkarten](#)

Links von Sven Demenyi

Persönliche Facebook-Seite:

<https://www.facebook.com/sven.demenyi>

Trassen im EnduRoMania Gebiet mit geschichtlichen Sehenswürdigkeiten

- <https://istoriabanatului.wordpress.com/tag/anina/>
- <http://www.karpatenwilli.com/foto04.htm>
- <http://www.banater-berglanndeutsche.de/home.php?id=a13b15c1de&adm>
- <http://www.banater-berglanndeutsche.de/home.php?id=a13b4c1de&adm>

Sven Demenyi Ihr Offroad-Reiseleiter in Rumänien In Partnerschaft mit:

www.enduromania.net;

<http://www.facebook.com/enduromania>

31.01.2022

Empfehlung für die Anfahrt zum EnduRoMania Stammhaus in Brebu Nou

An- und Rückreise können zu beliebigen Zeiten erfolgen, sodass die Teilnehmer längere Zeit in Rumänien verweilen können, um frei per Enduro oder anderweitig das Land kennen zu lernen. **Empfohlen wird die An- und Rückfahrt per Pkw & Anhänger**, um fürs Endurofahren fit zu bleiben. **Für die Anfahrt sind die üblichen Reisekarten (z.B. ADAC-Europakarten) ausreichend.** Die modernen Navigation-Geräte sind für die Anreise bestens geeignet (auch Smartphone).

Seit dem 01.01.2007 ist Rumänien der EU beigetreten und es sind im Prinzip die Grenzverkehrsregeln zwischen EU Staaten gültig. **REISEPASS** ist nicht unbedingt erforderlich, weil man auch mit Personalausweis ein- und ausreisen kann.

Grüne Versicherungskarte (Internationale Versicherungskarte für Kraftverkehr) wird bei der Einreise nach Rumänien und für das Fahren im Land eventuell noch benötigt.

Anreise per Flugzeug - Die EnduRoManiacs, denen die lange An- und Rückreise lästig ist, haben die Möglichkeit mit Lufthansa nach Timișoara zu reisen. Low-Cost-Anbieter wie Wizz Air fliegen z.B. Timișoara an. Vom Timișoara Flughafen ist das EnduRoMania Stammhaus in Brebu Nou ca. 130 km entfernt und die Enduros können per Spedition befördert werden (s. die Datei „Motorradtransport-LowCost Flüge und Motorradmiete“).

Geldwechsel - Die Wechselstuben an den Grenzübergängen zahlen üblicherweise einen ungünstigen Kurs. Zum Wechseln sollte man die reichlich vorhandenen, gut beschilderten und teilweise 24 Stunden geöffneten Wechselstuben in Timișoara, Resita, Lugoj oder Caransebes nutzen (auf rumänisch Wechselstube = Casa de Schimb Valutar). Man sollte das "Schwarzwechseln" auf der Straße meiden, weil man betrogen werden kann. Bargeld kann man auch vom Bankautomat per Eurocard und gängigen Kreditkarten abheben. Für Benzin kann man mit Kreditkarte bei den meisten modernen Tankstellen bezahlen.

Fahren in Rumänien - die Verkehrsregeln und Zeichen sind im Allgemeinen im Einklang mit den europäischen Normen. Es wird empfohlen, die Fahrt bei Nacht zu vermeiden, da Pferdewagen, landwirtschaftliche Maschinen, schwere Lastkraftwagen ohne Beleuchtung und Tiere unterwegs sein können. Warnzeichen für Baustellen sind auch dürftig in Vergleich zu westeuropäischen Standards. Sehr oft ist die Straßenbegrenzung nicht markiert. Moderne und schnelle Motorräder sind ungewöhnlich in Rumänien, und als Folge unterschätzen die Autofahrer und andere Verkehrsteilnehmer die Motorradfahrer. Einen Schutzhelm zu tragen ist für Motorradfahrer Pflicht. Alkohol ist absolutes Tabu (es gilt die Nullpromilleregung).

Straßenbenutzungsgebühr („Rovinieta“) - Wer mit dem Pkw in Rumänien unterwegs ist, muss eine allgemeine Straßenbenutzungsgebühr („Rovinieta“) entrichten. Um das rumänische Straßennetz zu befahren, brauchen Autofahrer dann eine Vignette. Die Vignettenpreise richten sich nach der Schadstoffkategorie des Fahrzeugs (geht aus einem Zahlencode im Fahrzeugschein hervor) und ist bei der Post und bei den Tankstellen der PETROM erhältlich. **Autofahrer, die auf Rumäniens Straßennetz ohne gültige Vignette angetroffen werden, werden mit einer Geldbuße von 80 bis 120 Euro bestraft. Weitere Informationen können unter der Telefonnr.: 0040-21-2223603 oder unter <http://www.rovinieta.ro> und www.andnet.ro bezogen werden.**

Tanken in Rumänien – Tankstellen sind relativ selten außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes. Tankstellen, die Druckluft und technische Unterstützung bieten, sind nur selten anzutreffen. Erfreulicherweise findet man auf den Hauptverkehrsstraßen und in den Städten moderne Tankstellen, die zu internationalen Konzernen gehören (z.B. ÖMV-Petrom, Rompetrol, Shell, Mol, Gazprom und LukOil), die sehr gut ausgestattet sind. Reifendienstläden gibt es an den Hauptverkehrsstraßen.

Telefonieren in Rumänien – Mobiltelefone sind sehr stark verbreitet in Rumänien und im EnduRoMania Gebiet kann fast zu 100% mit Mobiltelefonempfang gerechnet werden. Man soll achten, dass man bei einem der drei großen Mobiltelefonanbieter (Orange, Telekom oder Vodafone) eingeloggt werden soll. Erfahrungsgemäß ist man mit Vodafone besser bedient, es kann aber vorkommen, dass es Gebiete gibt, wo man mit Orange bessere Verbindung hat. Es gelten die EU-Telefonregelungen.

Vorsicht: Bei den Treffpunkt der EnduRoMania in Brebu Nou gibt es **keine Tankstellen**. Die nächsten Tankstellen befinden sich in einer Entfernung von 18 Km (Slatina Timiș und Văliug). **Deswegen ist es empfehlenswert, vorzusorgen indem man bei der täglichen Rückfahrt zum Treffpunkt, die letzte erreichte Tankstelle für das Auffüllen des Tanks genutzt wird.**

Die relevanten Grenzübergänge zwischen Ungarn und Rumänien

Um von Ungarn nach Rumänien zu fahren, können alternativ zwei Grenzübergänge benutzt werden. Diese sind:

Der kürzeste Weg, um zu den EnduRoMania Treffpunkten zu gelangen, führt über den **Grenzübergang Kiszombor/Cenad der Non-Stop geöffnet ist und wo PKWs und LKWs bis 3,5 Tonnen passieren können. Somit wird die Strecke um ca. 40 km kürzer als über den Grenzübergang Nădlac und Arad.**

Der **Hauptgrenzübergang** zwischen Ungarn und Rumänien ist **Nădlac**. Er ist 24 Std. geöffnet und kann von allen Fahrzeugen genutzt werden. Was aber passieren kann ist, dass man mit Zugfahrzeugen, die als LKW eingetragen sind, die LKW-Warteschlange nutzen muss, was besonders zeitraubend sein kann. Verhandlungsgeschick ist in diesen Fall gefragt.

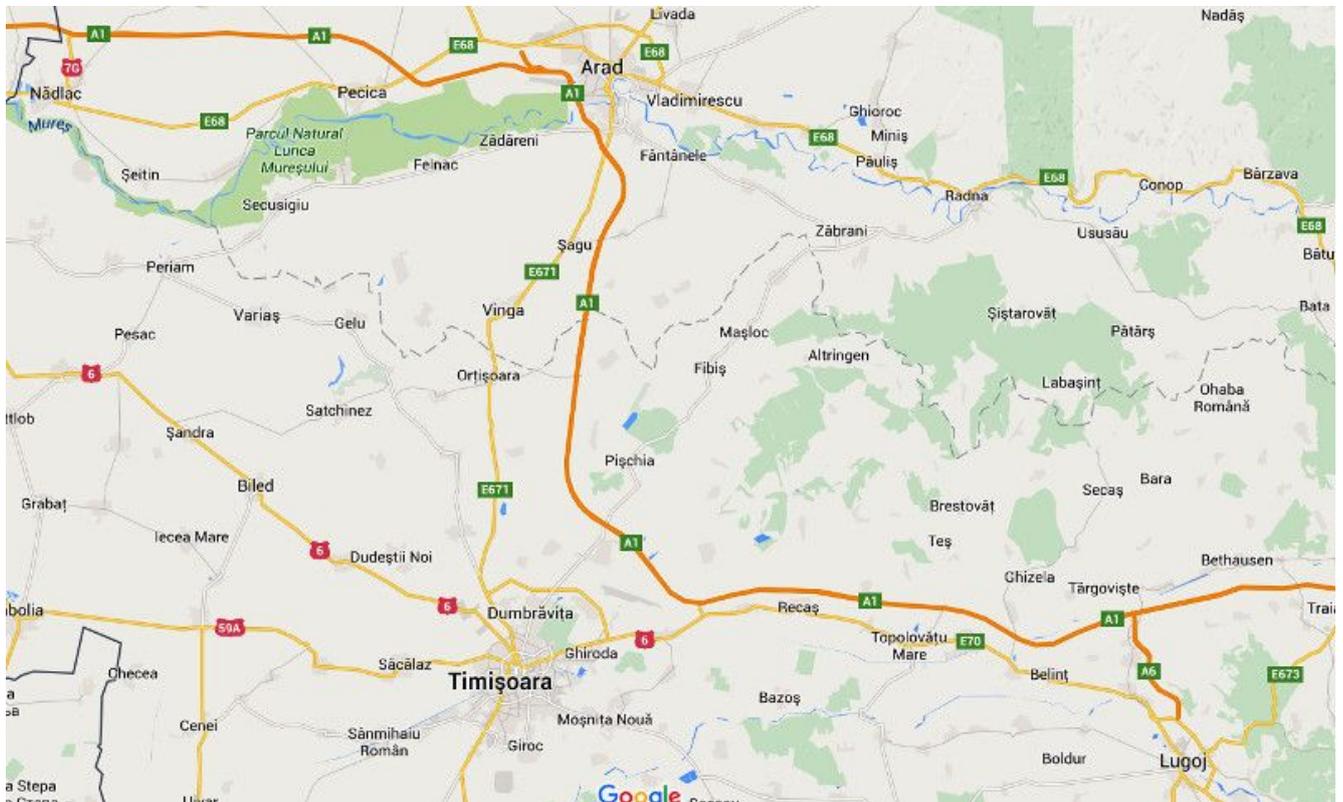
Die Anreise von Westeuropa

Den Anreisenden, die es eilig haben, wird die moderne gebührenpflichtige Autobahn **Wien - Budapest - Kecskemet – Kiskunfelegyhaza - Szeged – Mako - Nădlac** empfohlen. Wenn der Besuch von Budapest nicht beabsichtigt wird, dann sollte die Südumgehung (Schnellstraße mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h) benutzt werden, um direkt auf die Autobahn in Richtung Szeged zu gelangen.

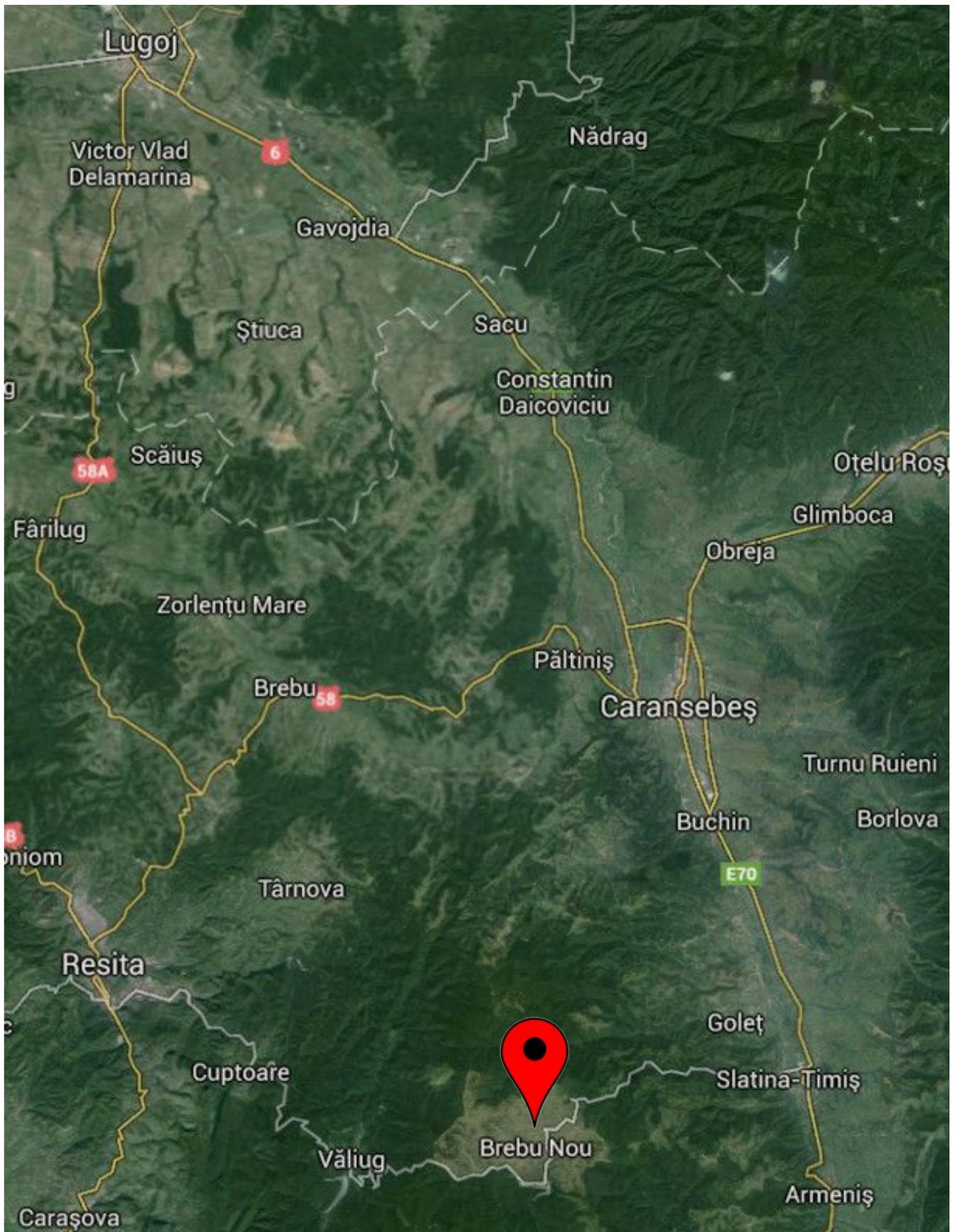
Vom **Grenzübergang Kiszombor/Cenad** gelangt man **direkt nach Timișoara**, ohne durch Arad fahren zu müssen, und kürzt die Strecke um ca. 40 km gegenüber Nădlac - Arad - Timișoara ab. *Grenzübergang Kiszombor/Cenad - Timișoara und von dort die Strecke über die Europastraße E70 über Caransebes - Slatina Timis - Brebu Nou. Der Abschnitt Slatina Timis – Bebu Nou ist seit 2011 befahrbar auch für PKWs, da dieser Strassenabschnitt modernisiert wurde.*

Die Neue Autobahn A1 kann von Nadlac bis Lugoj benutzt werden

Diese Alternative ist ca. 40 Km länger als die Strecke über Mako – Cenad – Timisoara – Lugoj, wird aber von den meisten EnduRoManiacs bevorzugt. Die aktuelle Situation der neuen A1 Autobahn und die Verbindung bei Lugoj zu der E70, um weiter nach Caransebes / Slatina Timis / Brebu Nou zu gelangen wird auf der u.a. Karten präsentiert.

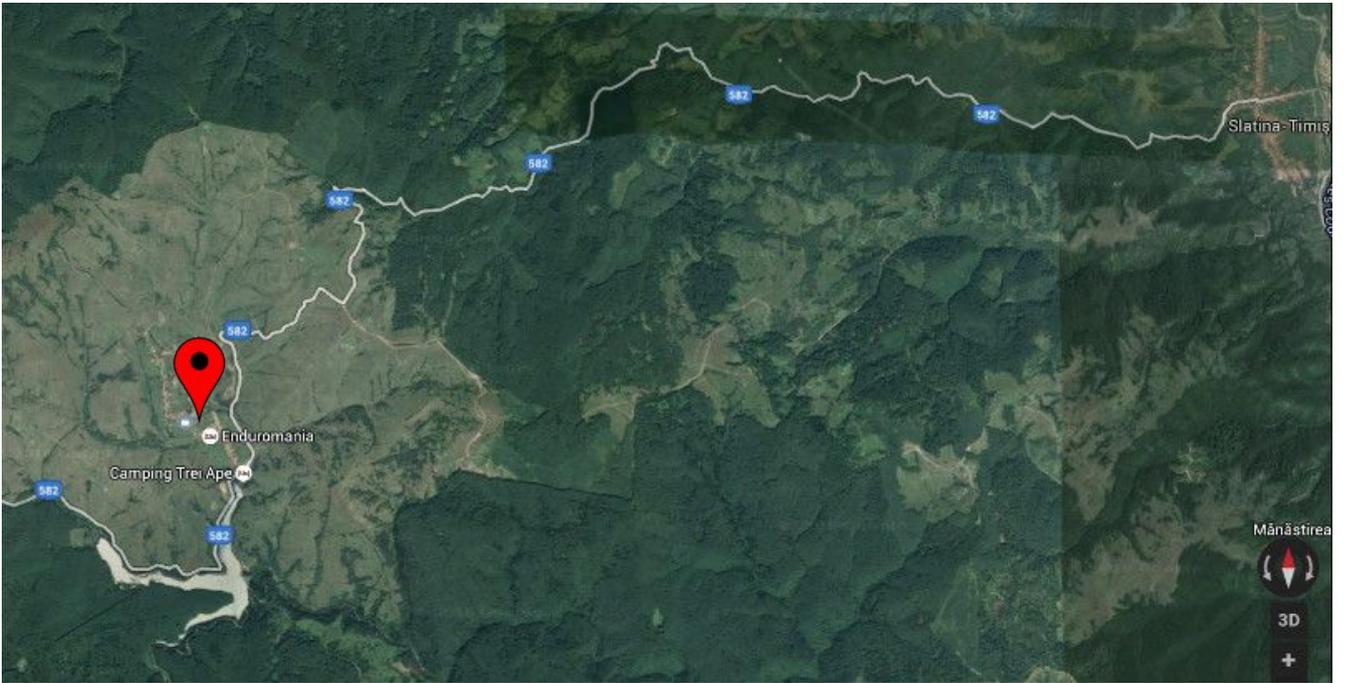


Die Autobahn A1 Nadlac – Arad – Timisoara - Lugoj

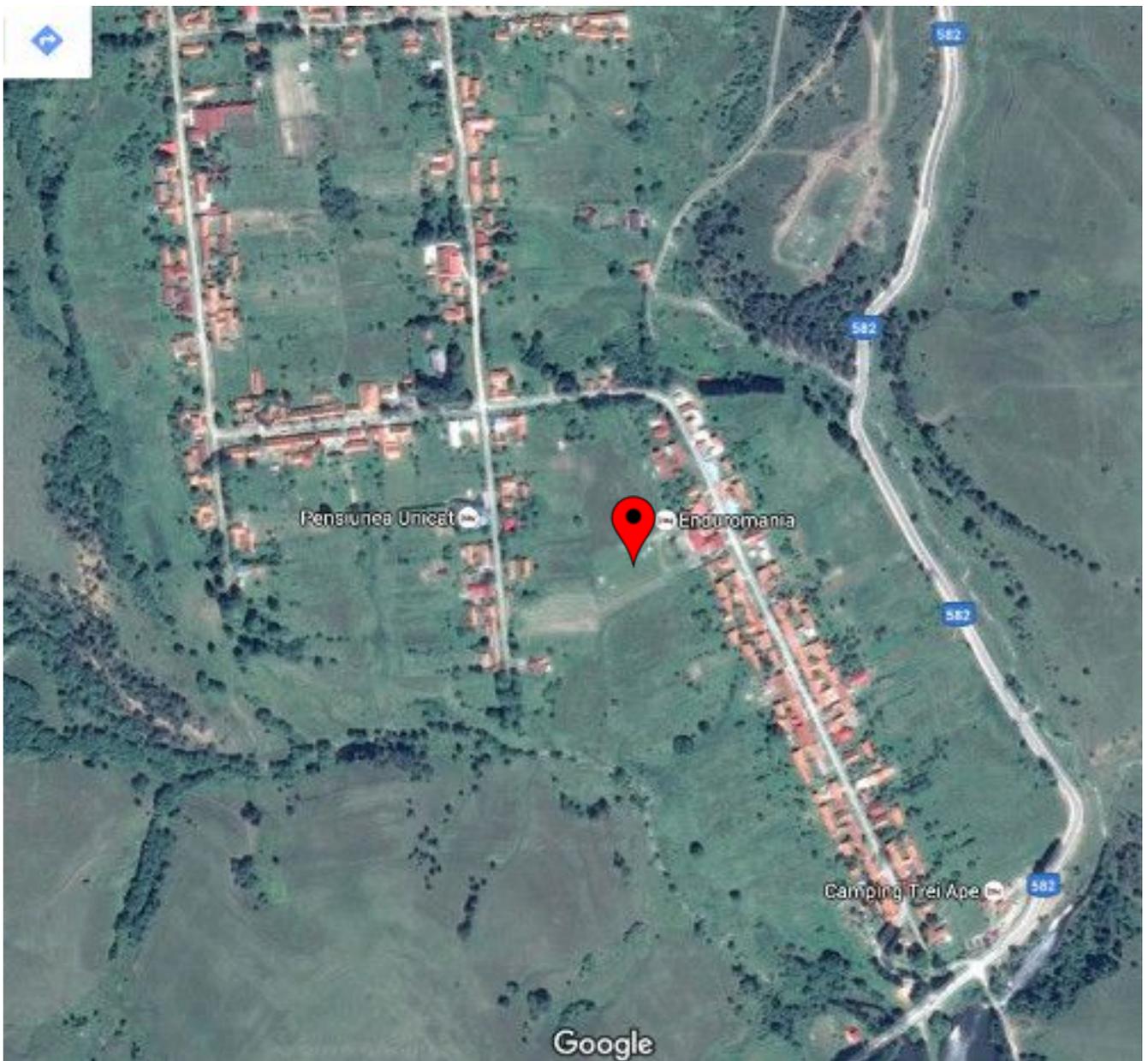


Die Europastraße E70 Lugoj – Caransebes – Slatina Timis

VORSICHT: Die Straße Slatina Timis - Brebu Nou ist stark beschädigt. Die Beschädigten Stellen sind Angezeigt, es ist jedoch mit Vorsicht und langsam zu fahren, auch wenn die wenig benutzte Straße zum schnellen fahren verleitet.



Die Kreisstraße Slatina Timis – Brebu Nou (Asphaltiert)



Das EnduroMania Stammhaus befindet sich in Brebu Nou bei der Nummer 167

Bei der Durchreise durch Ungarn zu beachten

Es muss keine Autobahn-Vignette mehr auf die Windschutzscheibe geklebt werden, sondern man muss die Quittung für die bezahlte Autobahngebühr, im Falle das man kontrolliert wird, zeigen. Diese Gebühr bezahlt man bei der Einreise nach Ungarn. In der Regel wird die Bezahlung der Autobahngebühr per Fernüberwachung kontrolliert.

Probleme kann es in Ungarn noch geben, wenn man die Höchstgeschwindigkeit nicht beachtet, wenn man die Scheinwerfer nicht einschaltet (auch bei Tage) oder wenn man irgendeine andere Verkehrssünde begeht. Die offiziellen Geldstrafen sind sehr hoch.

Es gibt Situationen auf den ungarischen Straßen worüber schon viel berichtet wurde, die sind aber auch in anderen Länder bekannt und die Endurofahrer gehören mit Sicherheit nicht zu den unerfahrenen Reisenden, denen man vieles diesbezüglich erzählen muss. **Siehe Anhang - ACHTUNG! Trickdiebstähle!!!**

Empfehlungen für die eventuelle Übernachtung in Rumänien auf dem Weg zum Treffpunkt

Wenn der Grenzübergang Cenad benutzt wird gibt es eine gute Unterkunftsmöglichkeit in Sandra (ca. 25 Km vor Timisoara): Schwabenhaus – Sandra 277, Tel.:+40 256 379 322, +40 256 379 333, Fax: +40 256 379 334,

Mob. +40722-358253, E-Mail: pensiune@schwabenhaus.ro <http://www.schwabenhaus.ro/de/>

Die größte Stadt der Region ist Timisoara und durch diese Stadt muss jeder der zu den EnduroMania Treffpunkten reist, fahren. In Timisoara gibt es verschiedene Möglichkeiten zu übernachten, wenn man nicht vor hat die fehlenden 130 Km zu fahren, um dann mitten in der Nacht bei den Treffpunkten anzukommen. Am besten eignet sich der sog. **Camping**

International, auf der Europastrasse E70 in Richtung Lugoj/Caransebes vor der Ostausfahrt aus Timisoara (Aleea Padurea Verde 6, Tel: 0040-256-208925, FAX: 0256-225596, E-Mail: campinginternational@yahoo.com. Es kann dort in eigenem Zelt/Campem oder in komfortablen Zimmern übernachtet werden.

**Der Treffpunkt befindet sich im EnduRoMania Stammhaus in Brebu Nou (Weidenthal) -
N 45° 13.723' E 22° 08.411', H = 920 m**

Brebu Nou (Bitte nicht mit Brebu östlich von Resita in Richtung Caransebes verwechseln) - ist eine deutsch-böhmische Siedlung. Die große Mehrheit der deutschen Bevölkerung lebt mittlerweile in Deutschland. Brebu Nou ist ein bevorzugter Urlaubsort geworden. Um dorthin zu gelangen, muss man von der Hauptstraße Valiug - Slatina Timis abbiegen, um ins Dorf zu gelangen. Nach etliche hundert Meter vom Dorfeingang (Trei Ape - Dreiwässer See) entlang der Dorfhauptstraße auf der Linkenseite mit klarer Kennzeichnung (das Haus mit der Nr. 167). Merkmale dieses Treffpunktes sind:

- **Unterkunftsmöglichkeiten in gemütlichen Zimmern und im eigenen Zelt/Campingwagen am Treffpunkt sowie in Pensionen und Privatunterkünften in Brebu Nou (Weidenthal)**
- **Verpflegung im eigenen Restaurant mit moderner Kücheneinrichtung**
- **Stausee mit guten Wassersportmöglichkeiten vorhanden**
- **Abstellmöglichkeit für Autos und Anhänger**
- **Trockenraum für Motorradbekleidung**
- **Waschanlage für Motorräder**
- **Campingmöglichkeit mit Modellcharakter für Rumänien mit guten Sanitären Einrichtungen**
- **Wintersportgebiet und Sommerfrischeort am Semenice-Berg (ca. 18. km von Brebu Nou)**
- **Die nächste Tankstelle befindet sich in Slatina Timis an der E70, 18 km entfernt**
- **Wireless Internetzugang**
- **Grillplatz**
- **Permanente Lagerfeuerstelle**
- **siehe <http://pensiuneabrebunou167.enduromania.net>**

© *EnduRoMania Foundation*

Touristische Highlights der EnduRoMania Region

Timișoara war 2023 Europäische Kulturhauptstadt.

Für diejenigen die gerne einen Ruhetag haben wollen und eine interessante Stadt besuchen möchten empfehlen wir [Timișoara \(Temeswar\)](#) zu besuchen.

Die Gegend Anina – Orawitz ein faszinierender Teil des Banater Berglandes

Die "Banater Semmeringbahn"

Drei Zugpaare, mit je einem Personenwagen und mehreren Güterwagons - mixt, wie der Fahrplan angibt - bewältigen noch heute die herrlichen 33 km der Banater "Semmeringbahn" von Oravita im Tal nach Anina mitten im Bergland gelegen. Der Vergleich mit der berühmten österreichischen Alpenstrasse ist durchaus gegeben: Nur neun Jahre später als die Semmeringbahn wurde diese Strecke 1863 eröffnet. Das war noch bevor andere Bergstrecken wie die Brennerbahn (1867) oder die St.Gotthardbahn (1882) dem Betrieb übergeben wurden.

Die Semmeringbahn hat eine Länge von 40 km, hier sind es 33. Den 15 Tunnels der Alpenstrecke stehen 14 der Banater Variante gegenüber und auch bei den Viadukten hat die Strecke nach Anina mit 14 nur einen weniger. Ein ähnlicher Höhenunterschied (388/340) und die gesamte Anordnung der Strecke mit engen Kurvenradien, durch ein herrliches Berggebiet lassen diesen Vergleich durchaus zu. Zwei Stunden und fünf Minuten, das ergibt einen gemächlichen Schnitt von knapp 16 km/h dauert heute die Fahrt. Grund für den Bau dieser Bahn war der Transport der Kohle von Anina nach Bazias an die Donau. Als erste Teilstrecke wurde so die Bahn vom Bahnhof Lisava (232m Seehöhe) über Oravita (219 m) bis an die Donau im Jahre 1854 der Bestimmung übergeben. Für den weiteren Abschnitt - der nun geländemäßig schwieriger zu bewältigen ist - war zuerst eine Pferdebahn, dann ein langer unterirdischer Stollen projektiert. Doch beide Vorhaben wurden eingestellt und schlussendlich die Bahn bis Anina (558m) weitergebaut.

Auf dieser landschaftlich außerordentlich schönen Strecke ist zu jeder Jahreszeit eine Fahrt mit dem Bummelzug von Reiz. Ob schneebedeckt, oder im buntesten Herbstkleid, die dichten Laubwälder bieten eine hervorragende Kulisse. Über Bradisoru de Jos bis zum Bahnhof Lisava steigt die Bahn gemächlich an und hat hier viele Viadukte aufzuweisen. Von Lisava über die Haltestelle Ciudanovita klettert die Bahn ständig bis zum Bahnhof Girliste an. Hier führt die Bahn an den Uranminen vorbei und bietet herrliche Ausblicke in nördlicher Richtung ins Talbecken bei Lupac und Clocotici. In engen Radien durch dichten Laubwald inmitten fast unberührter Natur führt die Fahrt. Beim Bahnhof Ciudanovita stößt man auch auf die Straße Oravita - Bradisoru - Ciudanovita - Jitin. Vom Bahnhof Girliste (das Dorf liegt weit davon im Tal) verläuft dann die Bahn durch einen der längsten Tunnel noch 8 km entlang der Berge und erreicht beim letzten großen Viadukt Anina. Eine Besonderheit für Eisenbahnfreunde bietet eine Sonderfahrt mit einer von einer Dampflokomotive gezogenen Garnitur. Diese Fahrt mit ausreichenden Fotohalten ist zu einer Touristenattraktion geworden, die jeder Eisenbahnfan nicht auslassen sollte. <https://www.youtube.com/watch?v=kbbsRTCJv8Q>

Anina

Der erste Teil von Anina mit den kleinen Häuschen in der Mulde und den Blocks am Sattel trägt den Namen Celnic. Gleich an der Ortstafel befindet sich auch der erste der drei Friedhöfe mit einem großen Gedenkstein zur Grubenkatastrophe aus dem Jahre 1920.

Auf einer Länge von insgesamt 11 km zieht sich die Stadt ausgehend vom Ortsteil Celnic an der Einfahrtstraße nach Reșița über Anina I, den Sattel und Ortsteil Sigismund hinunter nach Anina II/Steierdorf und der Mühlgasse hinaus bis zur Abzweigung ins Miniștal. Auf 556 m Seehöhe notiert der Bahnhof in Anina, 945 m mißt der höchste der Berge dieser Gegend, der Tilfasina Berg. Und wenn man die Tiefe der Gruben in Betracht zieht - die tiefsten messen 1100 m-so ergibt sich einen Höhenunterschied von ca. 2000 m.

Der immense Bedarf an Holzkohle in den 12 Hochöfen und 2 Kupferhämmern in Oravița war der Grund, dass im Jahre 1773 ein Peter Kastel mit Einverständnis der Wiener Hofkammer nach Oberösterreich und in die Steiermark gesandt wurde um Köhler und Holzfäller für das Banater Bergland anzuwerben. So gelangten im selben Jahre 34 Familien, namens Rahner, Moser, Stocker usw. aus der Umgebung von Bad Ischl in den damals unbewohnten und dichten Urwald. Hier gründeten sie ein Jahr später ein Dorf, und nannten es in Erinnerung an ihre Heimat das "Steirer-Dorf". Ein Jahr später kamen aus der Steiermark weitere Köhler. Fast zwei Jahrzehnte, bis zum Jahr 1790, brannten sie das Holz zu Kohle und brachten es hinunter zu den Öfen in Oravița. Im gleichen Jahr fand Mathias Hammer einen glänzenden schwarzen Stein - die Steinkohle. Der Sage nach, machten seine Kinder beim Hüten der Schweine ein Feuer an, das nicht ausging. Nun wurde umgesattelt. Statt

Holzfäller waren auf einmal Bergleute gefragt. Die einen zogen weg, neue Siedler kamen. Wieder waren es Steirer, 1846 Slowaken, Zipser im Jahre 1850 und ein Jahr später Tschechen, die in der sogenannten Böhmenkolonie angesiedelt wurden. Auch Rumänen aus dem Almăj-Tal fanden hier eine Arbeitsmöglichkeit. Bald war der Platz verbaut und 1860 begann man die Ansiedlung der Neuankömmlinge nördlich von Steierdorf im heutigen Anina.

Die Förderbedingungen waren und sind auch noch heute nicht gerade einfach. Schlagendes Wetter (Gasbildung und damit verbundene Entzündungen) und Staubexplosionen, daraus resultierende Grubenbrände und die allgemeinen Bedingungen tief unter der Erde haben zu allen Zeiten ihre Opfer gefordert. Die größte Katastrophe mit 182 Opfern (eine ganze Schicht) trug sich am 7 Juli 1920 zu. Eine Explosion von hier aus Kriegszeiten gelagerten Sprengstoffe war die Ursache.

Die Beschreibung der Stadt Anina erscheint beinahe eine historische Exkursion. Am Berg entlang schlängelt sich das Betonband der neuen stockhohen Häuser hinunter ins Tal. Die Siedlung trägt den stolzen Namen Neu-Bukarest. Gut sichtbar ist das kleine Zentrum, mit der erhöhten katholischen Kirche (err.1878). Rechter Hand ist die Anlage des großen, noch in Betrieb befindlichen Zentral-Schachtes zu sehen. Dahinter läßt sich einer der großen Viadukte der Eisenbahnlinie erblicken. In diese Richtung führt auch der Weg hinunter durch die Gârlişte-Klamm zum gleichnamigen Dorf im Caraştal. Die alte Heizzentrale am Beginn von Anina zählt mittlerweile schon zu den schützenswerten Industriedenkmalern. Gegenüber befindet sich die große Anlage des Sägewerkes, ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftszweig, am Ende der Bergbauära. Eine Tankstelle ist neu errichtet worden. Wir überqueren die nach Oraviţa führende Eisenbahnlinie und fahren vorbei am Clubul Minier (Gewerkschaftshaus), durch eine schattige Allee zum neueren Zentrum von Anina. Die stattliche 1939 erbaute orthodoxe Kirche, ein kleiner Platz, der Markt, die Tankstelle und die in die Täler sich zwängenden, kleinen, armseeligen Häuschen, das ist die Bergbaustadt Anina.

Der Bahnhof von Anina ist ein Normbauwerk k.u.k. österreichischer Stationsgebäude, wie sie im Raum der ehemaligen Monarchie überall zu finden sind. Apropos Eisenbahn: In den Wäldern um Anina gab es einer der weitverzweigtesten und ältesten Forst- und Industriebahnnetze Rumäniens auf Schmalspur. Bis 1971 verkehrte die Forstbahn Anina - Reşiţa mit ihren dampfenden Lokomotiven. An das Sägewerk schließt der ehemalige Gustav-Schacht an.

Die nächste Anhöhe, der Sigismundsattel (679m Seehöhe) trennt Anina von Steierdorf. Von nun an geht es in das "echte Steierdorf" hinab. Mehrere Siedlungen, erstrecken sich in den schmalen Tälern. Wir gelangen an eine Kreuzung an der der Weg rechts ins Zentrum von Steierdorf führt. Hier ist der kleine Markt, die Bushaltestelle, das Kulturheim des Deutschen Forums und auch die katholische Kirche (err.1871) zu finden. Leicht begegnet man einer deutsch-sprechenden Steirerin oder einem Steirer, die dann gern über ihre Heimat erzählen. Die Zahl der Auswanderer ist im Vergleich zu anderen Gemeinden um einiges niedriger. Fährt man die Betonstraße links neben der Kirche den Berg hinan so sieht man die "Wunde Steierdorfs" - das Ölschieferheizkraftwerk. Bei den Abbauterrassen stand einst die Böhmensiedlung und hinter der Wiese rechts war der Platz als Steierdorfer "Sommerfrische" bekannt.

Wählt man an der Kreuzung im Dorf den linken Weg, so gelangt man vorbei an der Freiwilligen Feuerwehr, einem rot gestrichenen Gebäude mit deutscher Aufschrift, weiteren kleinen Häusern bis zu einer großen Wegkreuzung. Links führt die Straße durchs Miniştal nach Bozovici und rechts stellt die neu erbaute Straße eine Verbindung über das Kraftwerk nach Oraviţa dar. Der Kontrollpunkt in Anina ist an der Stelle wo die 2006 stillgelegte älteste Kohle-Förderanlage Aninas sich befindet und wo die Dampfmaschinen noch zu sehen sind die zwischen 1912 und 1986 die Anlage bedient hat. Diese beiden Dampfmaschinen sind von selben Typ, wie die die den legendären verunglückten „Titanic“ bedient haben. Ein Video dazu kann unter den u.a. Link gesehen werden: <https://www.youtube.com/watch?v=uMKB9onHOI4>

Oraviţa

Oraviţa Orawitza mit 12355 EW liegt auf einer Seehöhe von 253 m und erstreckt sich auf einer Länge von über 5 km in einem engen Tal. Das ist das alte Oraviţa, denn rund um den Bahnhof bilden wohlbekannte Blocks einen neueren Stadtteil.

Bereits den Römern waren die Edelmetall- und Erzlager bekannt. Noch zur Zeit der Türkenherrschaft soll die österreichische Regierung 13 Tiroler Prospektoren unter der Führung von Mathias Brunner in dieses Gebiet gesandt haben, um die Bergwerke zu untersuchen. Nachdem 1718 ein Obersteiger mit 105 Knappen, dazu noch ein Förster nach Oraviţa kamen, stand der Ausbeutung der Gruben nichts im Wege. Die Fördermenge war so ergiebig, daß dringend weitere Arbeitskräfte benötigt wurden. Zu diesem Zweck wurden über 3000 Familien aus dem Süden Rumäniens aus Oltenien und Muntenien gebracht. Diese wurden "Bufeni" genannt, wobei den Ortsansässigen der Name "Fratutzi" (Brüderchen) zuteil wurde. Um 1723 wurde ein Oberbergbauamt eingerichtet, welches später unter dem Namen Bergbaudirektion bis 1856 bestand und die Verwaltung aller

Gruben im Umkreis innehatte. 1740 wurde der erste Schmelzofen in Ciclova angeworfen. Zweimal, 1738 und 1788 mußten die Bewohner von Oravița noch vor den Türken flüchten und dann nachher wieder die Zerstörungen beheben. Bis zur zweiten Hälfte des 19. Jh. war Oravița das Zentrum des Banater Berglandes. Danach verlagerte sich der Schwerpunkt des Bergbaus Reșița und Oravița mutierte zu einer ruhigeren Bürgerstadt. Oravița hat einige bedeutende Errungenschaften vorzuweisen: die erste Bahnlinie im Banat, die Strecke Oravița - Baziaș wurde 1847 eröffnet, das älteste Theater Rumäniens wurde 1817 seiner Bestimmung übergeben, die erste Zeitung außerhalb Timișoaras wurde hier gedruckt, das erste Kasino des Banats - ein Lese- und Geselligkeitsverein wurde hier gegründet.

Nach dem Bahnübergang biegt gleich linker Hand die neu erbaute Umgehungsstraße ab. Geradeaus gelangen wir in den rumänischen Teil Oravițas mit der ersten orthodoxen Kirche. Hier sind die Häuser meist einstöckig und wo die stattlicheren Gebäude beginnen, beginnt auch Deutschorawitz. Erwähnenswert ist die zweite orthodoxe Kirche, err. im Jahre 1781. Schon der verzierte Turm fällt auf. Besonders sehenswert ist das Innere der Kirche, die in üppigem Schmuck, beginnend vom Lüster bis hin zur Ikonostase, mit alten Malereien ein besonderes Bild vermittelt.

Vorbei am kleinen Park durch die enge Gasse geht man bis zu der Stelle, an der sich die Straßen vereinen. Geradeaus weiter gelangt man zum alten Zentrum von Oravița. Rechter Hand das Gebäude in dem heute das Tribunal, Gericht untergebracht ist. Es war einst der Sitz des Oberbergamtes, der Bergwerksverwaltung. Ihm gegenüber, hinter dem Forstamt befindet sich unter hohen schattigen Bäumen das älteste Theater Rumäniens. Im damaligen Hotel "Ungarische Krone" gründete sich 1806 der "Klub der Dilletanten" eine Laienspielgruppe. Ziel war auch ein eigenes Theater, das schließlich 1817 vom Architekten Johann Niuny gebaut wurde. 1838 wurde ein zweites Stockwerk aufgesetzt.

Zurück zur Straßenkreuzung an der sich die vereinen. Als Zeichen der katholischen Tradition gilt die katholische Kirche von Oravița (err. 1772). Das große in Öl gehaltene Altarbild, die Kreuzerhöhung Christi wurde im Jahre 1774 von Wiener Prof. Wagenschön gemalt. Die Orgel stammt aus dem Jahre 1910 und wurde in Budapest gebaut.

Hinter der Kirche befindet sich das alte Gemeindehaus. Von nun an führt eine stolze Bürgergasse weiter leicht abfallend in Richtung Oravița-Română. Linker Hand als erstes das Haus der ehemaligen Nationalbank, ein kleiner Park und auf Nr. 17 das Apothekermuseum der Familie Knobloch. Den Schlüssel zum Museum gibt es gegenüber in der Apotheke Nr. 36. Die Jahreszahl über der Einrichtung weist das Jahr 1887 aus. So alt erscheint auch noch das Inventar. Das Gebäude der neuen Gemeinde wurde im Jahre 1932 errichtet und ist ein Bau mit typisch rumänischen Stilelementen. Hier befand sich auch die Verwaltung der Kreis- und Komitatverwaltung Caraș. Weiter der Hauptstraße entlang findet man eine Reihe stattlicher Bürgerhäuser, die teilweise auch im Besitz jüdischer Geschäftsleute waren. Läßt man Oravița rechts liegen und fährt man auf der Umgehungsstraße in Richtung Marila, so ergibt sich ein guter Blick auf die Berge.

Das Ölschieferkraftwerk von Anina – ein Wirtschaftsflop der Ceausescu-Zeit

Während der ersten Welterdölkrise zu Beginn der 70er Jahre, als das Ceausescu-Regime zum ersten Mal die Treibstoffrationalisierungen durchsetzte, auf die es danach kaum noch verzichtete, beschloß man in Bukarest, die energetische Autarkie Rumäniens zu verwirklichen.

Dazu gehörte auch die umfassende Nutzung des Ölschiefers, den es im Banater Bergland und im Innern des Karpatenbogens in riesigen Mengen gibt.

Einerseits gab es in Rumänien selbst einige Erfahrungen mit dem Ölschiefer - ein Stadtteil von Anina heißt heute noch "Ölfabrik", weil Mitte des 19. Jh. hier Schieferöl destilliert wurde - andererseits gibt es weltweit Erfahrungen in diesem Bereich. (China, Estland oder Kanada). Rumänien wollte aber seinen eigenen Weg gehen, einmal, weil man keine Lizenzgebühren zahlen wollte, zum anderen, weil Ceausescu und seine Gattin, die "erste Wissenschaftlerin des Landes", sowieso allen das Bewußtsein aufgeschwätzt hatten, keiner sei so genial wie der Genius des rumänischen Volkes.

Man ging nun daran, sofort im Industriemaßstab ein Kraftwerk mit 990 MW Leistung zu bauen. Beheizt mit Ölschiefer, dessen Heizwert bei 1100 cal/kg liegt. Erst begann man mit dem Bau in Maidan, unweit Oravița, und wollte alte Bergwerksgalerien zum unterirdischen Bandtransport des Ölschiefers aus Anina benutzen. Ein "Arbeitsbesuch" des Diktatorenpaars stoppte die Arbeiten hier, man ebnete das ganze Baugelände mit Planieraupen ein und begann mit dem Bau auf der Crivina-Wiese beim Tilva-Zinei ("Feenhöhe")-Berg von Anina. "Logik" des Ganzen: das Kraftwerk soll je näher zum Ölschieferlager stehen. Und man baute das Kraftwerk direkt auf das Hauptlager, das darunter eine Stärke von etwa 180 m hat. Folge: im Umkreis von 500 m rund ums Lager kann aus Sicherheitsgründen nie gesprengt werden, also kann das Hauptlager nie abgebaut werden.

Der Ölschiefer selbst enthält zwar Erdöl, doch ist sein Brennwert als gefördertes Mineral so gering, daß man damit direkt nie und nimmer ein Kraftwerk betreiben kann. Trotzdem hat man in anderen Wärmekraftwerken Brennproben mit zehntausenden von Tonnen Ölschiefer durchgeführt und immer wieder gemeldet, er brenne

vorzüglich. Der Aninaer Ölschiefer enthält zudem große Mengen von Blackband(Siderit)-Einschlüssen. Diese Eisenverbindung ist extrem hart, funktioniert wie ein Super-Schmirgelpapier und hat während der Probeläufe von Anina innerhalb von Tagen sowohl die Schiefermühlen als auch die Beschickungsebenen der Brennkammern, zentimeterdickes Blech, dünngeschliffen wie Stanniol.

Das extrem ungünstige Verhältnis zwischen Heizwert und Brennmasse hat sehr viel Asche produziert. Bei einer jährlich zu verbrennenden Ölschiefermasse von rund 15 Millionen Tonnen - im Falle Vollbetriebs der drei geplanten Generatoren - wären über 13 Millionen Tonnen Asche angefallen. Diese sollte laut Plan in Trockentälern der Umgebung abgelagert werden. Der Luftverschmutzung sollte durch Filter entgegengewirkt werden, die in Bistritz gebaut wurden und die jeder für sich etwa 800 Tonnen wogen. Und nie auch nur zu 50% der Projektleistung funktioniert haben. Der Schlot sollte auf 380 m Höhe hochgezogen werden. Da man aber mit den Terminen in Bedrängnis geraten war, verfügte der für das ganze Projekt verantwortliche damalige Premierminister Dascalescu kurzerhand, den Bau bei 320 m Höhe abubrechen und erklärte den Schlot für fertig. Allein an Flugasche rechnete man mit einer Million Tonnen pro Jahr. Diese sollte in die Stratosphäre gejagt werden, um dann als feiner Ascheregen nieder zu flattern. Bei niedrigerem Schlot, so die zynische Rechnung, werde es eben weniger Probleme mit den Nachbarländern geben, denn die Asche werde wie ein Pilz aufs nähere Umland fallen.

Man hatte das Werk auf durchschnittlich 700 m Seehöhe gebaut. Die Wasserressourcen aber lagen alle tiefer, die Crivina-Wiese war eine Trockenwiese. Also begann man in einer Umgebung von Dutzenden Kilometern alle Bäche und Rinnsale aufzustauen, schuf eine Stauseenkette, von wo das Wasser bergauf gepumpt werden mußte, um dem Wärmekraftwerk das nötige Wasser zuzuliefern. Als die Probeläufe anlässlich des XIV. Parteitags der RKP im November 1989 begannen, war eines der Probleme das unzureichend vorhandene Wasser. Für einen Vollbetrieb hätte man wahrscheinlich nie genug Wasser hinaufpumpen können. Das Problem des zu geringen Heizwerts des Ölschiefers hatte man anders zu lösen versucht. Erst baute man vom Bahnhof Anina Richtung Crivina eine Pipeline. Und zwar eine Pipeline aus konzentrischen Rohren. Durchs Innenrohr sollte das Heizöl fließen, das man vom Bahnhof hochpumpen wollte (das Ölschieferkraftwerk Anina-Crivina ist das einzige bekannte Wärmekraftwerk dieser Dimension, das über keinen direkten Eisenbahnanschluß verfügt), durchs Außenrohr der Heißdampf, mit dem man die Stadt beheizen wollte. Eine schöne Idee, durch welche man das Heizöl auch im strengen Aninaer Winter flüssig und pumpbar halten wollte, nur hat sie nie funktioniert. Als auch diese Idee fiel, baute man im Sommer 1989 in wenigen Monaten eine Gaspipeline von Reschitza nach Anina. Und senkte den Druck einer Großstadt wie Arad oder Temeswar dadurch so stark, daß man dort zeitweise kein Gas hatte. Auf alle Fälle schaffte man es zumindest soweit, daß im November 1989 die Probeläufe beginnen konnten. Der eine Generator, der da stand und der 330 MW liefern hätte müssen, hat nie mehr als 125 MW liefern können. Meist bewegte sich seine Leistung bei 75 MW, was gerade ausreichte, die Zusatzanlagen des Kraftwerks - Pumpen, Mühlen etc. - in Betrieb zu halten. Dies trotz aller Zusätze an Brennstoffen.

Die Turbinen und den Generator selbst hatte man in Bukarest gebaut. Auf einem eigens hierfür gebauten Hänger schaffte man sie bis zur Donau, nach Giurgiu, schiffte sie da ein und transportierte sie bis in den Hafen Neumoldowa. Hier wartete schon ein anderer eigens hierfür gebauter Hänger. Allein der Transport von Neumoldowa nach Anina dauerte mehr als drei Wochen, während derer nahezu tausend Leute ununterbrochen damit beschäftigt waren, die Straßenkurven zu begradigen, Brücken zu verfestigen, in Oravita sogar Häuser abzureißen, die dem Ungetüm im Wege standen.

Nach der Wende im Dezember 1989 wurde als eine der ersten wirtschaftlichen Maßnahmen der Betrieb des Ölschieferkraftwerks Anina eingestellt. Zur Stunde wird es Stück um Stück verkauft, obwohl es immer noch einige Parteien gibt, in deren Programm die Wiederaufnahme des Betriebs des Aninaer Ölschieferkraftwerks festgeschrieben ist. Die Turbinen laufen längst in den Braunkohlenkraftwerken Olteniens.

Irreparabel aber waren die Schäden an der Umwelt und an den Menschen, die man hier angerichtet hatte. Zeitweise waren auf der Baustelle des Kraftwerks und seinen Nebenbaustellen bis zu 14 000 Leute beschäftigt, für die man eigens eine Kraftwerkskolonie gebaut hatte. Sie ist heute noch zu sehen, wenn man von Oravita nach Anina fährt. Um dem Kraftwerk den Ölschiefer zu sichern, den man im Tagebau fördern wollte, wurde ein großer Teil von Steierdorf - dem älteren und meist von Deutschen bewohnten Stadtviertel von Anina - abgerissen. Die Leute wurden in schmucklose Plattenbauten am anderen Stadtende von Anina, in Viertel Tschelnik, angesiedelt. Heute noch steht das auf die grüne Wiese in aller Eile gebaute Stadtviertel mit seinen fast zwei Dutzend Wohnblocks, von denen bloß ein paar bewohnt sind und wo in den unbewohnten Wohnungen Kühe übernachteten, trostlos da und zeugt von sozialistischer menschenignorierender Planwirtschaft. Viele der Bewohner von Steierdorf, die Deutschen in erster Linie, sind als Folge dieser Ausradierungen nach Deutschland ausgewandert.

Bazias

Wenige hundert Meter vor dem Kontrollschranken von Bazias, auch nach Divici ist so ein Kontrollpunkt, kann an der Donau das Fundament des alten Baziascher Bahnhofes entdeckt werden. Zwischen großen Bäumen daneben die Mauerreste des einstigen Hotels. 1854 fuhr der erste Zug auf der 62,6 km langen Strecke von Oravita bis nach Bazias. Im Reiseführer des südungarischen Karpatenvereins von 1895 wird Bazias vor der Eröffnung der Bahnlinie Temesvar-Orsova als Vermittlungsstation zwischen Europa und dem Orient bezeichnet. "Der Orientreisende bestieg das Dampfschiff und der Orientale die Eisenbahn um die glänzende Cultur Europas zu schauen" Schon 1895 war Bazias nur mehr ein Teil dessen, doch führt der Führer zwei Gasthöfe mit ziemlich guten Zimmern und Kost an. Heute Ende des 20. Jh. ist das alles Geschichte. Entlang der Donau kann stellenweise der Bahndamm noch ausgemacht werden, einzelne kleine Steinbrücken haben sich erhalten. Der Ort selbst besteht aus kaum 10 Häusern und macht insgesamt einen verwahrlosten Eindruck. Man glaubt es kaum, auch in diesem Ort gibt es eine Tankstelle.

Schafe als Wahrzeichen der Berge und Hügel de Banats

In Rumänien wird nach wie vor der urzeitliche Herdentrieb praktiziert. Im April-Mai, in der Regel nach Ostern und nachdem die Lämmer abgespänt sind, ziehen die Schafherden auf die Gebirgsweiden. Im Oktober beginnt der Rückzug in die Ebenen, wo die genügsamen Schafe in milden Wintern die ganze Zeit im freien und auf der Weide - Soppelfelder usw. - zubringen.

Schafzucht wird in Rumänien sowohl für Fleisch und Milch als auch für Wolle betrieben. Allerdings ist die Wolle einheimischer Schafrassen rau und eher zum Teppischknüpfen verwendet. Haupteinnahmequelle der Schafzüchter bleiben die Schlachtschafe - Lamm- und Schaffleisch ist begehrt und gehört zu den Nationalgerichten, ebenso wie das Schweinefleisch -, vor allem aber der Schafkäse.

Eines der größten Feste der Schafzüchter ist das "Milchmessen". Es wird sowohl von den Rumänen, als auch von andersnationalen Schafzüchtern - im Banat sind vor allem die Kroaten-Kraschowänen berühmte Schafzüchter - gefeiert, hat aber einen handfesten wirtschaftlichen Hintergrund. Nachdem die Lämmer angespänt sind und die Herden ein-zwei Wochen auf dem Hochweiden geweidet haben, kommen die Besitzer, gewöhnlich mit Freunden und einem Pfarrer, und lassen sich von den "Knechten", die eigentlichen Schäfer, die den ganzen Sommer und Winter mit den Herden verbringen, die Schafe "vormelken" und einen frischen Käse brauen. Je nach Ausgiebigkeit der Milch - die frische Milch wird über dem offenen Feuer in Kupferkesseln mit Zutat eines Suds aus dem gekochten Magen von Lämmern erhitzt, koaguliert und der Käse wird in Säckchen aus weißem Leinen herausgefiltert und in die Sonne gehängt zum Gären und Garen - bestimmt man dann die Käsemenge, die im Herbst, aber nach Vereinbarung auch jahresüber, dem Herdenbesitzer abgeliefert wird, aber auch, was dem "Knecht" zusteht. Ein solcher Käselaiab ist fünf bis sechs Kilo schwer - kann aber auch kleiner sein - und wird nach dem Gären/Garen in der Sonne in Scheiben oder Würfel zerschnitten und in Salzlake konserviert.

Frischer Schafkäse heißt "cas" (lies: Kasch), gesalzener heißt Branza (lies: Brindsa). Die Salzlake wird präpariert, indem warmem Wasser soviel Salz zugegeben wird, bis ein frisches rohes Ei darauf schwimmt. Die Molken, die nach der Käsebereitung übrigbleiben, werden noch einmal im Kessel aufgeköchelt und ergeben die "urda", einen Süßkäse, der zum Maisbrei genossen wird oder für Hefekuchen.

Eine Schafherde umfaßt zwischen hundert und zweihundert Schafe, reiche Herdenbesitzer haben bis zu zehn und mehr Herden aus Weide. Die Knechte, die auf einer Hochweide weilen, sind vom Ältesten, dem "baci" (lies "Batsch") angeführt, der auch der Chef der Käsebereitung ist und der auch Recht spricht. Wichtigster Helfer der Hirten ist der Schäferhund, wobei sie meist gutabgerichtete kleinrassige Hunde neben großen und starken Schäferhunden ("urs"=Bär nennen sie die Schäfer gern) halten.

Achtung: beim Annähern an eine Schafherde kommt es vor, daß die Schäferhunde anzugreifen versuchen. Flucht hilft nicht! Hinsetzen und ruhig bleiben aber auf alle Fälle. Keine Angst oder Panikreaktion zeigen! Das reizt zum Angriff. Und weil Schäferhunde auch meist hungrig sind, tun schon Brotstücke, die man ihnen zuwirft, Wunder. Meist aber lassen sie von Fremden erst ab, wenn der Schäfer sie zur Ordnung ruft. Wanderstäbe oder Stöcke sollten bei Hochgebirgswanderungen immer dabei sein.

Feste

Im Banat werden abgesehen von den religiösen Feiertagen und Familienereignissen (Hochzeiten, Taufen werden ganz groß gefeiert, mit bis zu 500 Gästen) zwei große Feste gefeiert: Kirchweih/Ruga und Fasching/farsanc.

Die Kirchweihfeste waren für die deutsche und katholische Bevölkerung das wichtigste Ortsfest und gleichzeitig die Gelegenheit für die verstreuten Familienmitglieder sich wieder im Heimatdorf zu treffen. Zum Kirchweihfest gehört der bunt geschmückte Kirchweihbaum, gekrönt von einem Blumenkranz mit Hut, Kopftuch und Getränkeflasche, der große Trachtenumzug der Jugendlichen des Dorfes (früher vorwiegend die Rekruten die einrücken mußten), das erste und zweite Vortänzerpaar, die Kirchweihsprüche unter dem Baum, der Kirchweihstrauß und der Ball am Sonntag abend. Der Strauß wird unter dem Kirchweihbaum versteigert, wobei der Gewinner ihn seiner Tänzerin verehrt, Hut, Tuch und Flasche werden verlost. Unbedingt dazu gehört die Blasmusik, der Kirchengang, das Einladen der Ehrengäste (Pfarrer, Bürgermeister.....)

Wo es noch lebensfähige deutsche Gemeinschaften gibt, wird dieser Brauch auch heute noch gepflegt. Zunehmend jedoch werden Kirchweihfeste gefeiert, indem aus dem ganzen Banat Jugendgruppen zusammenkommen und feiern.

Bei der rumänischen Ruga ist vor allem das Unterhaltungselement vorherrschend. Auch hier genießt die Tracht noch Vorrang, vor allem in den traditionsbewußten Gegenden des Berglands und in den Gebirgsgegenden nördlich der Mures. Teure landweit bekannte Interpreten von rumänischer Volksmusik werden eingeladen, wobei Nachbarländer in offenen Konkurrenz treten. Finanziert werden die Dorffeste durch feste Beiträge jeden Haushalts. Sie dauern meist zwei Tage und sind ebenfalls Treffpunkt für die ganze Gegend. Zentralereignis der Ruga ist die Hora, ein Reigentanz, deren Führung (die höchste Ehre) sich so mancher etwas kosten läßt. Eine besondere Stellung hat der "Mädchenmarkt" am Muntele Gaina (siehe Route ...)

Fasching gehörte in allen Ortschaften mit katholischer Bevölkerung zum festgeschriebenen Festtagskalender. Besondere Veranstaltungen mit Karnevalscharakter hat es bis zum 2. WK im Banater Bergland gegeben. Die für das Südbanat so typischen Erkerfenster sind, manchen Beobachtern zur Folge, für das Zuschauen bei den Karnevalsumzügen errichtet worden. Interessant ist gerade im Montangebiet des Banats, daß rein orthodoxe Gemeinschaften (z.B. Girliste, Stinapari) den Brauch des Faschingsumzuges übernommen haben und selbst in sozialistischer Zeit weiterpfligten. Es ist ein interessantes Beispiel kultureller Interferenz, weil nur in diesem Gebiet solche Veranstaltungen bekannt sind.

Während die katholischen Faschingsgesellschaften praktisch nicht mehr existieren (Ausnahme Dognecea) und sich das Feiern von Fasching auf Bälle beschränkt, pflegen die rumänischen Ortschaften im Südbanat mit großem Aufwand weiterhin Faschingsumzüge, die zum Teil auf archaische Bräuche zurückgehen. (Bärentreiber in Ciclova Română und Moldova Noua, Teufel in Eftimie Murgu).

Naturschutzgebiete im Banat

Cheile Nerei - Beusnita

Vegetation:

80 % des Reservats sind bewaldet. 694 Pflanzenarten sind hier identifiziert worden, von diesen werden bloß 69 in der Fachliteratur erwähnt. In der Flora überwiegen zu 68 % eurasiatische, europäische und mitteleuropäische Elemente. Unter diesen haben jene Arten größte Bedeutung, welche aus dem Mittelmeerraum stammen. Nordeuropäische Elemente fehlen gänzlich. Als südliche submediterrane Elemente (8,4%) sind die Blumenesche (*Fraxinus ornus*), Felsnelke, der spanische Mauerpfeffer und das Goldbartgras verzeichnet. Pflanzen Mitteleuropas sind die aufrechte Trespe (*bromus erectus*), Krokos, der rundblättrige Steinbrech (*saxifraga rotundifolia*), Banater Kugeldistel (*echinops banaticus*), österreichische Königskerze (*verbascum austriacum*).

Banater Nelke, Hornnelke, einnervige Lein, Augenzurz, Krokus (*crocus banaticus*), Banater Flockenblume, Riesennelke, Hauswurzel sind zu finden.

An den Steilhängen sind die Felsen nur zu 20 % mit Pflanzen bedeckt.

In der Waldflora sind die Feuchtigkeits- und wärmeliebenden Laubbäume wie die Flaumeichen, Rotbuchen, Hainbuchen in der Überzahl.

In größeren Höhenlagen finden wir Baumhasel, Adlerfarn, Schweizer Moosfarn, Eibe, immergrüne Steinbrech, Moschuslauch, Steinteschel, Zungen-Mäusedorn.

Fische:

Fische in der Nera sind neben der Vegetation die am besten erforschte Gruppe von Lebewesen des Naturreservates. Unter diesen überwiegt die Forelle im Quellgebiet. Der Hecht steigen von der Donau flußaufwärts und leben am Mittel und Unterlauf. Zahlreiche Fische wie Goldorfe, Elritze, Rapfen, Silberfisch, Nase, Bitterling, Gründling, Schneider sind in verschiedenen Abschnitten der Nera heimisch.. Im Mündungsbereich findet man auch die Gruppe der für das Banat typischen Fische den Karpfen, die Schmerle und den Steinbeißer, den Fluß- und Kaulbarsch. Die Quappa als ganz seltener Fisch wird gelegentlich gefangen. Alles in allem ein Paradies für Angler.

In diesem Reservat gibt es noch verschieden Krebse, Muscheln und Schneckenarten zu finden.

Vögel:

Die Neraklamm fungiert als ökologische Schranke welche das Banat in zwei äußerst verschiedene zoogeografische Zonen teilt. Duzende Arten von wirbellosen Tieren und Pflanzen aber auch einige Wirbeltiere erreichen hier ihre nördlichste Verbreitung, wobei sie vorwiegend auf der Balkanhalbinsel in Kleinasien und am Nordufer des Mittelmeeres heimisch sind. In Westeuropa und nördlich der Nera sind sie nicht vorhanden. Diese abrupte Trennung kann erklärt werden allein durch eine Überlagerung geomorphologischer Bedingungen sowie durch die Begrenzung der Klimazone des Mittelmeeres.

Seltene Arten sind Raubvögel wie Wespenbussard, Schwarzmilan, Kurzfangsperber, Uhu, Kaiseradler, Zwergadler.

Selten anzutreffen sind Würgfalke, Merlin, Rotfußfalke, Turmfalke, Turteltaube, Mauersegler, Eisvogel, Rötelschwalbe, Pirol, Zaunkönig, Weidensperling, Weißbartgrasmücke, Ortolan. Im Mündungsbereich der Nera in die Donau und im Überschwemmungsgebiet findet man auch verschiedene Taucher und Enten und in der kalten Jahreszeit gibt es im Neradelta große Ansammlungen von Überwinterern.(Säger und Hühner).

Die Nera-Beusnita Klamm ist von besonderem botanischen zoologischem speläologischem und landschaftlichem Interesse. Seit 1967 sind an beiden Ufern der Nera 41 Parzellen mit insgesamt 900 ha zum Naturschutzgebiet erklärt worden. Die Klamm ist zoologisch und zoogeografisch noch unzureichend studiert. Es ist vorgesehen das ganze Gebiet zu einem Nationalpark zu erklären.

Naturreservat Cerna-Domogled:

Es ist eines der wertvollsten Reservate im Banat und wurde bereits ab 1805 wissenschaftlich erforscht. Einige Forscher haben die Untersuchung dieses Naturreservates zu ihrem Lebenswerk gemacht. Charakteristisch für dieses Reservat ist die Abstufung der Vegetation je nach Höhenlage. Baile Herkulane liegt 158 m über dem Meeresspiegel, die höchsten Berge ringsum zwischen 1200 und 1300 m. Es gibt die Etage der Rotbuchen, Hainbuchen, der Flaumeichen die Etage des Buschwerks auf Felsen und halbbeweglichem Kalksteingeröll - die Blumenesche (*fraxinus ornus*), den Flieder, den Perückenstrauch -, die Etage der türkischen Haselnuß, Baumhasel und Rotbuche, der Schwarzkiefer (*pinus banatica*) sowie die Etage der Hochgräser und der Gräser (z.B großes Federgras-*Stipa pulcherrima*) auf Kalkinseln.

Auf Grund auf Sammlungen und Herbarien, die sich im Banater Museum in Temeswar befinden konnten bisher über 1000 höhere und zahlreiche niedere Pflanzenarten identifiziert werden. Schwarzkiefer, Banater Nelke, Domoglednelke, flaumige Lichtnelke (*Silene flavescens*), Reichenbach Schwertlilie, Bergschachblume, Gänseblümchenblättriges Seifenkraut, Tausendguldenkraut, Schötterich, Augenwurz, Alpenaurikel, Täschelkraut u.a.m..

Laut dem Temeswarer König, dem größten Schmetterlingssammler des Banats, findet man auf dem Domogled über 1300 Schmetterlingsarten. Auch verschiedenste Käfer und Läufer sind als Raritäten vermerkt.

Ebenfalls in diesem Reservat zu finden sind zahlreiche Vögel: den Alpensegler, Mauersegler, Felsenschwalbe, Rötelschwalbe, Mauerläufer, Ziegenmelker, den Uhu, Habichtskauz, Wespenbussard, Mäusebussard, Zwergadler, Schlangennadler, Steinadler, Kaiseradler, Schreiadler, Haselhuhn, Schwarzspecht, Kleinspecht, Trauermeise, Zaunammer, Zippammer, Girlitz, Mittelmeersteinschmätzer, Steinrötel, Wasserpieper, Alpenbraunelle.

Das alle läßt sich auf herrlichen Wanderungen durch die Kalklandschaft des Domogled durch und entlang von Klammern, Dolinen erkunden. Ein Naturreservat für Urlaube inmitten herrlicher Naturschauplätze.

Der Nationalpark Semenic - Carasklamm

Anfahrt/Zugang

Der Nationalpark liegt im Südwesten von Rumänien, inmitten des Kreises Caras - Severin. Der Zugang zum Nationalpark erfolgt hauptsächlich von den folgenden Orten aus : Reschitza, Iabalcea, Carasova, Anina, Prigor, Crivaia, Garana. Inmitten des Nationalparks darf man sich nur auf ausgeschilderten Wanderwegen oder auf öffentlichen Landstraßen bewegen. Die Touristenroute Reschitza - Donau (wird gerade mit blauem Band ausgeschildert) verbindet im Süden den Nationalpark Semenic - Carasklamm mit dem Nationalpark Neraklamm – Beusnita.

Beschreibung: Der Nationalpark hat eine Fläche von 36214ha mit Lagenhöhen zwischen 200 und 1447m (Gozna - Bergsptze). Der Nationalpark erstreckt sich in den Berggebieten Anina und Semenic und besteht aus typischen Karst - und Waldlandschaften.

Anziehungspunkte

- . Die Carasklamm, die bis zu 200m tief ist und deren Länge 19km beträgt. Begehbar ist nur eine Strecke von 10km mit Kalkwänden und typischer Vegetation.
- . Die Garlisteklamm, die zwischen 100-200m tief ist. Begehbar ist die ganze Strecke von 9km.
- . Die größte Urwaldfläche in Europa (über 5000ha) mit über 350 Jahren alten Bäumen.
- . Die Schachthöhle von Poiana Gropii; es ist die tiefste Schachthöhle im Banater Bergland mit einem Höhenunterschied von 236m und weist eine Reihe von Schächten mit erheblichen Dimensionen auf.
- . Die Comarnic - Höhle; nur 1750m der Gesamtlänge sind begehbar; man kann zahllose Tropfsteinbildungen, Galerien und Säle von beeindruckenden Dimensionen bewundern. Dazu kommen noch ein unterirdischer Wasserlauf und bemerkenswerte unterirdische Karstlandschaften, die jeden Höhlenforscher zufriedenstellt.
- . Die mittelalterliche Burg Grat, von der nur Überreste von Wehrmauern und die Wassergräben erhalten sind.
- . Volksfeste in den Orten Carasova und Garana.

Tourismusformen

Wanderungen. der Besuch von ausgebauten und nicht ausgebauten Höhlen

Bergsteigen

Beobachtung der Flora und Fauna

Wintersporte

Dienstleistungen

Unterkunft, Verpflegung, Nahrungsmittelläden, medizinische Versorgung in den Orten : Reschitza, Carasova, Anina, Valiug, Garana und in den Naherholungsorten Crivaia und Semenic.

Kontakt

Die Verwaltung des Nationalparks Semenic - Carasklamm

Tel : 0255 210914

Fax : 0255 210914

e-mail: aser_ro [at] hotmail.com

webseite: www.exploratorii.ro

webseite: comarnic.exploratorii.ro

webseite: www.semenic.online

Der Nationalpark Nera - Klamm Beusnita

Zufahrt

Gelegen im Südwesten von Rumänien, im Süden des Verwaltungskreises Caras - Severin. Die wichtigsten Zugangswege gibt es in den Orten Anina, Oravita, Ciclova Romana, Sasca Romana, Caribunari, Sopotu Nou und Moceris.

Der Zugang in den Nationalpark wird erlaubt nur über die fünf schon ausgeschilderten Routen (oder die gerade ausgeschildert werden) und über die Landstraßen. Die Reiseroute Resita - Donau (man markiert sie gerade mit blauem Band) stellt im Norden die Verbindung mit dem Nationalpark Semenic - Carasklamm her und im Süden die Verbindung mit dem Eisenes - Tor Nationalpark.

Beschreibung

Der Nationalpark hat eine Fläche von 37.100 ha mit Lagenhöhen zwischen 200 und 1116m (Leordis Bergsptze). Er liegt im Aninagebirge und die Landschaft ist typisch für die Karstgebiete.

Sehenswürdigkeiten

- . Die Neraklamm mit einer Tiefe von bis 300m; begehen kann man die Gesamtlänge von 21km; hier gibt es unzählige Kalksteinwände, Quellen, Höhlen und abwechselnd auch Poljen. Die Vegetation ist typisch für diese Region.
- . Die Minisklamm mit einer Tiefe von bis 200m ist auf der ganzen Länge begehbar. Es kommen Wasserfälle vor, Kalktuff, Karstquellen und Höhlen vor.
- . Der Simionsberg, der einen bemerkenswerten Aussichtspunkt bietet.
- . Die Höhle mit Kratzen mit einem Höhenunterschied von 156m und einer Länge von über 3 km. Hauptanziehungspunkt ist die Möglichkeit sich hier als Forscher zu betätigen.
- . Die Höhlen : Milois Felsenöffnung, das Einsturzloch Schweinehirten, die trockene Ponor, die Bigar - Schachthöhle und viele andere. Sie können von Touristen erschlossen werden. Andere dagegen sind nicht für Touristenzwecke eingerichtet. In allen Höhlen kann man unzählige Formationen, Galerien und Säle betrachten.
- . Die mittelalterliche Burg von Ilidia von der nur die Verteidigungsmauer übrig geblieben ist.
- . Das Ciclova - Kloster
- . Volksveranstaltungen und -bräuche; zu sehen besonders in den Dörfern : Carunari, Moceris und Lapusnicul Mare.

Tourismus - Erscheinungsformen

- . Wanderungen
- . Besuch von Höhlen in natürlichem Zustand, (die nicht speziell angelegt und ausgebaut wurden)
- . Bergklettern
- . Flora - und Fauna
- . Bootfahrten auf Seen und Flüssen
- . Besichtigung von historischen Denkmälern
- . Kulturveranstaltungen

Dienstleistungen

Unterkunft, Verpflegung, Nahrungsmittelläden, medizinische Versorgung in den Orten : Anina, Oravita, Bozovici, Carunari, Sopotu Nou.

Kontakt

Die Verwaltung des Nationalparks Cheile Nerei - Beusnita

Tel: 0255 206108

Fax: 0255 206108

e-mail: apnchnerei [at] yahoo.com

webseite: www.cheilenerei-beusnita.ro

Der Höhlenforscherverein "Exploratorii"

Tel: 0255 210914

Fax: 0255 210914

e-mail: aser_ro [at] hotmail.com

webseite: www.exploratorii.ro

webseite: nera.exploratorii.ro

Der Domogled - Valea Cernei Nationalpark

Zufahrt

Der Nationalpark liegt im Südwesten von Rumänien, gleich verteilt in den Verwaltungskreisen Caras - Severin, Mehedinti und Gorj. Die Haupteingangswege in den Park sind in den Orten Baile Herculane, Izverna, Closani, Motru. In den Nationalpark hinein darf man nur über die 29 ausgeschilderten Routen (manche davon werden gerade noch ausgeschildert) oder über die öffentlichen Wege. Einige Reiserouten stellen im Süden die Verbindung zum Platoul Mehedinti - Nationalpark her und im Osten zum Retezat - Nationalpark (sie sind zugleich Verbindungswege zu anderen Naturschutzgebieten).

Beschreibung

Der Nationalpark hat eine Fläche von 60.100ha mit Höhenlagen zwischen 150 und 2245m (Bulzuluispitze). Der Nationalpark befindet sich gleich verteilt im Cerneigebirge, im Mehedintgebirge und im Godeanugebirge. Die Karstlandschaft mit tiefen Schluchten ist hier vorherrschend; dabei ist sie von Schwarzkiefer - Wäldern geprägt, die fürs Banat typisch sind.

Sehenswürdigkeiten

- . Das bis zu 300 - 500m tiefe Cernatal ist auf der ganzen Länge begehbar; beeindruckend sind die steilen Kalkwände, die trockenen Poljes, die Quellen und die Wasserfälle mit Travertinablagerungen, die Höhlen.
- . Schwarzkieferwälder auf einer 3000ha Fläche (Pinus nigra Banatica).
- . Die Soroniste - Höhle mit einem Höhenunterschied von 90m - ein Anziehungspunkt für abenteuerliche Höhlenforscher.
- . Die : Grotta Haiducilor, Ungurului, Serbansgrotte, Bergsteiger, Martel, Lazului, außerdem gibt es auch Höhlen, die für die Touristen zugänglich sind, obwohl sie nicht als Schauhöhlen angelegt sind. In diesen Höhlen kann man unzählige Formationen, Galerien und Säle bewundern.
- . Das Geschichtemuseum im Herkulesebad sowie andere alte Gebäude in der Stadt.
- . Die (antropischen) Seen Cerna und Iovanu.
- . Volksfeste und - bräuche in den Orten Baile Herculane, Izverna, Godeanu, Closani.

Arten von Tourismus

- . Wanderungen
- . Besuch von nicht ausgebauten Höhlen
- . Bergsteigen
- . Naturbeobachtung (Flora und Fauna)
- . Rafting
- . Besichtigung von historischen Denkmälen
- . Kulturveranstaltungen
- . Fallschirmgleiten

Dienstleistungen

Unterkunft, Verpflegung, Nahrungsmittelläden, medizinische Versorgung in den Orten : Baile Herculane, Cerna Sat, Baia de Arama.

Kontakt

Domogled Valea - Cernei Nationalpark Verwaltung

Tel: 0255 560582

Fax: 0255 560582

e-mail: office [at] domogled-cerna.ro

webseite: www.domogled-cerna.ro

Höhlenforscherverein

Tel: 0255 210914

Fax: 0255 210914

e-mail: aser_ro [at] hotmail.com

webseite: www.exploratorii.ro

webseite: www.pinusnigrabanatica.ro

Eisenes Tor - Nationalpark

Zugang

Der Nationalpark liegt im Südwesten von Rumänien und erstreckt sich in den Kreisen Caras - Severin und Mehedinti. Die Hauptzugangswege in den Park befinden sich in den Orten : Socol, Naidas, Carunari, Topleț. In den Nationalpark darf man nur über ausgeschilderte Touristenwege hineingehen (manche Reiserouten werden noch ausgeschildert). Die Zufahrt ist erlaubt nur über die öffentlichen Straßen. Die Reiseroute Resita - Donau (wird gerade ausgeschildert) ist zugleich auch Verbindungsweg nach Norden mit dem Cheile Nerei - Beusnita - Nationalpark.

Beschreibung

Der Eisenes Tor - Nationalpark hat eine Fläche von 111.655ha mit Höhenunterschieden zwischen 80 bis 1000m. Der Nationalpark umfasst Gebiete im Locvei - Almajului - und Mehedintigebirge. Die Hauptcharakteristik der Landschaft ist die Donau mit ihren engen und breiten Stellen.

Sehenswürdigkeiten

- . Der Donauengpass mit Tiefen zwischen 300 - 500m ist auf der ganzen Strecke zugänglich. Der Engpass weist

beeindruckende steile Kalkwände auf; sowie trockene Karstseen, Wasserquellen und Wasserfälle mit Travertinablagerungen - Höhlen

- . Buchenwälder, die über 100 Jahre alt sind.

- . Gaura Haiduceasca - Höhle mit einer Länge von 1370m. Darin findet man einen 100m langen Saal. Die Höhle ist wichtiger Anziehungspunkt für abenteuerliche Höhlenforscher.

- . Die Höhlen : Gaura cu Musca, Alibeg, Padina Matei, Gaura Cornii, La Pisatoare, Zamonita, und andere. Einige davon sind für Besucher ausgebaut und ausgeschildert. Andere dagegen nicht. Man kann in diesen Höhlen unzählige Formationen bewundern sowie Galerien, die von unterirdischen Flüssen durchflossen werden.

- . Die Feuchtgebiete bei Ostrovul Moldova Noua, Ostrovul Calinovat, Divici

- . Uferschwalbennester bei Divici

- . Volksfeste und -bräuche in den Orten: Sfanta Elena, Garnic, Socol.

Tourismusarten

- . Wanderungen

- . Besuch von nicht für Touristen ausgebauten Höhlen

- . Naturbeobachtung (Flora und Fauna)

- . Wassersport

- . Besichtigung von historischen Ruinen

- . Teilnahme an Kulturveranstaltungen

- . Fallschirmgleiten

Dienstleistungen

Unterkunft, Verpflegung, Nahrungsmittelläden, medizinische Versorgung in den Orten : Bazias, Moldova Noua, Carunari, Berzasca, Orsova.

Schau- und Schachthöhlen in Caras Severin

Höhlenforscherverein "Exploratorii"

Suru Mihai

Morac Iosif

Der Kreis Caras Severin mit einer vorwiegenden Karstlandschaft beherbergt eine große Fülle an Karstphänomenen. Die meisten Höhlen befinden sich in der Nähe von ausgeschilderten touristischen Routen oder nahe an Straßen, Landwegen und Ortschaften.

So sind viele von diesen Höhlen zu höchst interessanten Reisezielen geworden, obwohl nur zwei davon als Schauhöhlen ausgebaut sind (Pestera Comarnic si Pestera Hotilor) und es mangelt an hochwertigen touristischen Einrichtungen.

Eine Höhlenführung gibt es nur für eine von diesen zwei Höhlen, die Comarnic-Höhle.

Mit einigen wenigen Ausnahmen befinden sich die Höhlen, die besucht werden können, an Berghängen oder in bezaubernd schönen Bergschluchten. Diese Naturgebiete werden von ausgeschilderten Wegen oder touristischen Routen durchzogen.

Man sollte die Höhlen nicht als einzelne Reiseziele betrachten, sondern als wertvolle Ergänzung zur bestehenden schönen Karstlandschaft.

Wegen dem Mangel an touristischen Einrichtungen, sollten die Höhlenbesucher folgende Vorschriften beachten:

- nie allein die Höhle betreten,

- jeder Höhlenbesucher muss eine eingetragene Taschenlampe/Laterne dabei haben,

- beim Besuch von großen Höhlen muss man über eine Höhlenkarte verfügen,

- beim Besuch von großen oder schwer zugänglichen Höhlen muss man den am Höhleneingang wartenden Personen Bescheid geben über die Dauer des Höhlenbesuchs (also Voranmeldepflicht),

- beim Besuch von Wasserhöhlen muss man den Wetterbericht beachten.

Der Besuch einer Höhle bringt auch gewisse Risiken mit sich, aber wenn man der Gefahren bewusst ist und wenn man die richtigen Vorsichtsmaßnahmen getroffen hat, wird der Besuch von einer Höhle zu einem unvergesslichen Erlebnis, in einer völlig anderen Welt.

Die Gaura Turcului - Höhle

Ist 5,5 km von Resita entfernt. Sie liegt auf der mit Blauband markierten Touristenroute; an einem der Hänge im Sodolu Mare - Tal liegt der Eingang in die Höhle, nicht weit von dem Zusammenfluss mit dem Valea Baciului - Tal. Die Höhle wurde auf einer Länge von ungefähr 438m von L. Botosaneanu, A. Negrea si St. Negrea vermessen und kartiert. Die Mitglieder des Speläologievereins "Exploratorii (Die Höhlenforscher)" haben die Höhle dann auch erkundet und neu vermessen und kartiert. So beträgt die Höhle eine Länge von 1870,0 m und weist einen Höhenunterschied von 76,8m.

Der Teil der Höhle der ohne Spezial - Ausrüstung und ohne einschlägige Ortskenntnisse begangen werden kann ist arm an Formationen; das einzig Interessante sind die Überreste von einer mittelalterlichen Wehrmauer am Höhleneingang.

Die Schachthöhle Poiana Gropii

Liegt rund 6km vom Ort Cuptoare entfernt, in der Nähe des mit blauem Band markierten Wanderweges. Dieser Wanderweg hat seinen Ausgang unmittelbar hinter dem Poiana Bichii - Forsthaus. Die Schachthöhle hat einen Höhenunterschied von 236m und eine Länge von 1029m. Erkundet und kartiert wurde die Schachthöhle von den Mitgliedern des Speläologievereins "Exploratorii (Die Höhlenforscher)". Im Banat ist das die tiefste Schachthöhle. Für kurze Zeit war die Höhle der Spitzenreiter im ganzen Land, was die Tiefe (Höhenunterschied) anbelangt. Diese Schachthöhle besteht aus einer Reihe von Schächten und steilen Galerien, die in zwei nebeneinanderliegenden Verzweigungen verlaufen. Sie hat einige Tropfsteinbildungen und am anderen Ende der Höhle erscheint ein kleiner Bach, dessen Wasser in einer niedrigen Galerie verschwindet. Nur erfahrene Höhlenforscher können diese einzigartige Höhle begehen; aber eine Wanderung bis zum beeindruckenden Höhleneingang lohnt sich. Vorsicht : der Eingangsschacht ist 90m tief!

Die Comarnic Höhle

Liegt etwa 7km vom Dorf Iabalcea entfernt. Die Höhle kann man erreichen auch über die Wanderwege, die mit blauem Band, blauem Dreieck und rotem Kreuz ausgeschildert sind. Die Höhle hat eine Länge von 6203m und gehört zu den schönsten und größten Höhlen des Banater Berglandes. Die letzten 2000m der Gesamtlänge wurden infolge der von den Mitgliedern des Speläologievereins "Exploratorii (Die Höhlenforscher)" im Laufe der Jahre durchgeführten Erkundungen hinzugefügt. Die Höhleneinrichtungen und die Schließvorrichtungen bei den zwei Eingangsorten werden instandgesetzt und erneuert von demselben Verein für Höhlenkunde. Die Höhlenführung wird ebenfalls von diesem Verein angeboten. Für Touristen zugänglich ist nur das obere Stockwerk der Höhle. Dieser fossile Teil der Höhle besteht aus einer Reihe von Gängen und geräumigen Kammern, die reich an Tropfsteingebilden sind. Der Höhlenführer stellt einige Karbidlampen für die Beobachtung zur Verfügung. Eine eigene Lichtquelle ist aber unerlässlich.

Die Carsa - Höhle

Liegt am linken Hang der Caras - Klamm, ungefähr 300m von der Brücke entfernt, über die die Landstraße führt. Man kann die Höhle erreichen, indem man den Hang hinaufsteigt bis zu einer Einsturzdoline, wo sich auch der Eingang zur Höhle befindet. Diese Doline liegt vor der Valeaga - Höhle. Ein zweiter Zugangsweg zu der Carsa - Höhle verläuft direkt durch die Valeaga - Höhle, man muss nur einen kleinen Schacht hinaufklettern, ganz am Ende dieser Höhle (diese Variante ist kürzer aber schwieriger). Die Höhle hat eine Länge von ungefähr 1300m, von denen die ersten 800m von den Höhlenforschern vom Speläologieverein "Exploratorii" erkundet und kartiert wurden. Die restlichen 500m von der Gesamtlänge wurden vor kurzem erkundet. Über die fossile Zugangsgalerie kommt man bis zu einem Siphon (die meiste Zeit ohne Wasser), wo die Galerie sich verzweigt : die eine Verzweigung geht weiter aufwärts in Form von einer engen und verhältnismäßig hohen Galerie und befolgt dabei den Lauf eines Baches, der nur in den Regenzeiten Wasser führt; die andere Verzweigung hat ihren Ausgangspunkt auf dem Grund des Siphons; dabei hat sie die Form von einer niedrigen Galerie, mit engen Durchgangsstellen und kleinen verstürzten Schächten. Die letzte Verzweigung wird den Höhlenbesuchern nicht empfohlen; bei starken Regenfällen ist dessen Begehung mit großen Risiken verbunden. Nur erfahrene Höhlenforscher mit Spezial- Ausrüstung dürfen diesen Teil der Höhle begehen.

Die Liliecilor - Höhle

Der weite Höhleneingang von der Liliecilor - Höhle ist schon zu einem Wahrzeichen für die Caras - Klamm geworden. Die Form des Eingangs ähnelt dem afrikanischen Kontinent und stellt selbst eine touristische Attraktion dar. Die Höhle hat auch andere Überraschungen zu bieten. Das Haupthindernis beim Begehen der Höhle ist am Eingang : da gibt es einen 6-10m hohen Steilhang zu erklimmen. Man darf dieses Unternehmen nicht auf die leichte Schulter nehmen, denn das was beim Aufsteigen kinderleicht scheint, erweist sich beim Abstieg als große Schwierigkeit. Zu empfehlen ist ein Sicherheitsseil.

Die Galerie hat große Dimensionen im ersten Teil der Höhle. Auf dem Boden sind Guano - Ablagerungen. Wegen den häufig vorkommenden Tropfsteingebilden gibt es auch einige Engstellen. Je weiter man in die Galerie dringt, desto enger wird diese, so dass sie allmählich zu einem engen Durchschlupf wird, der zwischen dem Galeriegewölbe und dem sandigen Boden verläuft. Jenseits von diesem Punkt ist kein Weitergehen zu empfehlen.

Die Wasserhöhle (Pestera cu apa)

In der Garliste - Klamm, die mit gelbem Band ausgeschildert ist, kann man die Wasserhöhle (Pestera cu apa) besuchen. Die Höhle befindet sich auf der rechten Seite der Klamm, ungefähr 4,5km vom Dorf Garliste entfernt (2,5km von Poiana Peris entfernt; 2km über den ausgeschilderten Wanderweg am rechten Ufer der Garliste - Klamm.

Der weite ovale Höhleneingang ist nicht immer vom Wanderweg aus gut sichtbar wegen der Vegetation; aber der Weg zur Höhle wird von einem kleinen Bach markiert, der aus dem Höhleneingang entspringt und den Wanderweg durchfließt.

Allein 250m von insgesamt 397m können begangen werden, (Sandschutt versperrt das Weiterkommen. Hinter diesem Hindernis gibt es einen anderen Teil der Höhle (C.S. Cristal Timisoara -1979). Im begehbaren Teil der Höhle wechseln sich die schönen Tropfsteingebilden (Sinterbecken, Fließfacetten, Stalaktiten und Stalagmiten) in geräumigen Hallen mit Stellen ab, wo an den glatten Wänden die Folgen des Wasserdurchflusses sichtbar sind. (Wand - und Bodenrinnen). Mancheorts gibt es große Guano - Ablagerungen. Der Bach begleitet uns die ganze Zeit durch. Die Höhle wird vom Bachlauf durchgezogen, und wir bewegen uns im Flussbett weiter.

Die Buhui - Höhle

Die Buhui - Höhle hat eine Länge von 6500m (C.S. Speotimis si C.S. Cristal Timisoara) und ist zugleich die längste Höhle im Banater Bergland. Sie liegt 3km von Anina entfernt an einem Forstweg, der am Oraselu Nou (Neue Stadt) vorbeizieht. Zu erreichen ist die Höhle auch vom Friedhof aus in Richtung Buhui - See (rund 4km). Auch der blaubeschilderte Wanderweg führt zu dieser Höhle. Die Höhle hat drei Eingänge : der Certej - Eingang, der Dolineneingang und die Buhui Grotte. Alle drei Höhleneingänge sind recht groß dimensioniert. Die Hauptgalerie folgt dem unterirdischen Bachlauf (Buhui - Bach). Dieser Bachlauf weist Tosbecken und Wasserfälle auf. (diese Höhle wird zugleich zur Wasserversorgung der Stadt Anina benutzt. Auf den letzten 400m der Galerie ist das Wasserniveau hoch, so dass man nur im Boot oder schwimmend weiter kann (im Neoprenanzug).

Außer der Hauptgalerie gibt es auch andere fossile Galerien und kleine Säle (Bärensaal, Säulensaal, Domsaal) und prächtige Tropfsteingebilde, die manchmal bemerkenswerte Dimensionen haben. Diese Tropsteinbildungen befinden sich sowohl an dem unterirdischen Bachlauf als auch in den fossilen Sälen. Wenn man abwechselnd die drei Höhleneingänge benutzt, kann man große Teile von dieser Höhle begehen. Die Begehung der ganzen Höhle muss sorgfältig vorbereitet werden, weil die Höhle schwer zugänglich ist. Die Besucher der Höhle werden sowohl mit Orientierungsproblemen als auch mit Schwierigkeiten der Höhlenbegehung konfrontiert. (Wasserfälle, unterirdische Seen, Kletterstellen). Um einen reibungslosen Besuch der Höhle zu gewährleisten, sollen Sie sich mit einem Speläologieverein in Verbindung setzen.

Die Ponor Uscata - Höhle

In der Nähe der Landstraße zwischen Anina und Oravita befindet sich auf der linken Seite die Ponor Uscata - Höhle (Länge : 265m, nach V.Sencu). Der Eingang befindet sich in einer rechts vom Pfad gelegenen Doline; von der Stelle aus, von wo man hinabsteigen muss, sieht man auf der anderen Seite des Pfades einen anderen Eingang und zwar in Form von einem Schacht. Wenn man hineingegangen ist, kann man links eine kurze Galerie und rechts eine Hauptgalerie besuchen. Der Eingangsteil der Höhle verläuft abwärts auf einem Geröllhang. Der erste Saal, den wir erreichen, wird durch ein Fenster mit natürlichem Licht erhellt (einen Schacht, den wir zur Orientierung beim Abstieg in die Doline verwendet haben).

Am Hang absteigend kommt man zu einem Schluckloch; wenn man weiter geht unter der Schachttöffnung nach rechts, erreicht man eine fossile Galerie, die früher schöne Tropfsteingebilde gehabt haben soll. Von der schönsten Pracht ist nicht viel übriggeblieben, wegen den Instandsetzungsarbeiten an der nahegelegenen Landstraße und natürlich wegen den nicht gerade umweltbewussten Höhlenbesuchern. Die schöne Tropfsteinbildungen, die vor nicht so langer Zeit die Höhle schmückten, kann man sich nur vorstellen.

Die Miloi - Höhle (II)

Die Miloi - Höhle (II) befindet sich in einem klammartigen Abschnitt des Ministales, am rechten Talufer; flussabwärts von Valea Minisului - See und flussaufwärts vom linken Nebenfluss(Gura - Izvorului). Um die Miloi - Höhle (II) zu erreichen, muss man den Minis - Fluss überqueren. Der Haupteingang zur Höhle ist 5m hoch. Es gibt weitere vier kleinere Höhlen- eingänge, von denen nicht alle zugänglich sind. Die Länge der Höhle beträgt 132m (St. Negrea, 1962) und sie weist schöne, gut erhaltene Tropfsteingebilde auf. Es war wahrscheinlich das Wasser vom Minis - Fluss, das sie vor gewissen Höhlenbesuchern geschützt hat. Die Höhle kann man auch über die Landstraße zwischen Anina und Bozovici erreichen.

Gaura Porcariului Schachthöhle

Gaura Porcariului Schachthöhle liegt in der Neraklamm an der rechten Klammwand: 2km flussaufwärts vom

Forsthaus Damian entfernt. Der Höhleneingang befindet sich in einer Höhe von cca. 50m und ist schwer auszumachen wegen der Vegetation (St. Negrea, 1961) und die Höhle ist manchenorts zerstört, weil die Einheimischen hier lange Zeit ihre Tiere untergebracht haben. Die Bezeichnungen für die ersten zwei Säle zeugen davon : der eine Saal heißt Pferdesaal und der andere Schafsaal. Am anderen Ende der Höhle findet man schöne Tropfsteinegebilde. Der Höhlenbesuch ist einfach und unproblematisch; die einzige Schwierigkeit besteht darin, den Höhleneingang ausfindig zu machen.

Die Gaura cu Musca - Höhle

In der Gegend um die Donauenge kann man die Gaura cu Musca - Höhle besuchen. Sie liegt genau an der Landstraße, die den Donauengpass durchzieht, flussaufwärts vom Dorf Coronini (Pescari). Der Eingang befindet sich an einem Hang an der Straße auf gleicher Höhe mit einer angezapften Wasserquelle. Die Höhle hat eine Länge von 254m (St. Negrea, 1962). Rechts vom Eingang kann man einige Dutzend Meter in eine fossile Galerie hineingehen; um aber weiterkommen zu können, muss man dem Wasserlauf folgen. Um eine tiefe Wasserstelle zu umgehen, muss man einen glitschigen 2 Meter hohen Felsvorsprung erklettern, der sich im Fledermaussaal befindet. Dann muss man eine ziemlich niedrige Galerie begehen, bis man wieder zum Wasserlauf kommt. Bis zum Ende der Höhle kann man diesem Wasserlauf folgen. Man geht am Eingang zur Lehmgalerie vorbei und schnell ist man am Siphon am Ende der Höhle angelangt. Hier gibt es schöne Tropfsteingebilde und zahllose Fledermauskolonien. In der Nähe des Höhleneingangs befinden sich die Ruinen einer Festung, die von 1800 datiert ist.

Die Räuberhöhle

Die Räuberhöhle von Herkulesbad befindet sich in der Nähe des Hotels "Roman". Die Eingänge sind schon von der Straße aus sichtbar. Einige Betonstufen führen bis zum Höhleneingang. Die Höhle war seit dem Mittelpaläolithikum bewohnt und hat deshalb einen hohen archäologischen Wert. Da sie oft besucht wird, ist die Höhle ziemlich verwahrlost. Die Wände sind bekritzelt und voller Unterschriften. Viele davon sind sehr alt, andere wurden mit großer Sorgfalt gemacht. Diese eigenartige Sammlung von Unterschriften hat erstaunlicherweise dazu geführt, dass der touristische Wert der Höhle gestiegen ist, Da ist ein Stück Geschichte erhalten. Die Höhle hat eine Länge von 143m (St. Negrea, 1962) und die älteste Unterschrift ist von 1820 datiert.

Fly & Ride , Low Cost Flüge, Mietmotorräder, Motorradtransport

Die Teilnahme an der EnduRoMania ist einfacher geworden:

1 - **Fly & Ride NoMud Adventures:** <https://nomud-adventures.com/>

2 - **Low Cost Luftlinien** in Anspruch genommen werden und von Frankfurt / Hahn, München / Memmingen oder Dortmund per Direktflug (in ca. 90 Minuten) nach Timișoara und zurück für Kosten ab EUR 50,- fliegen. Siehe www.wizzair.com. Die 130 KM von Timisoara nach Brebu Nou können mittels Kleinbusse erfolgen.

4 - **Spezielle Angebote** für endurofahrende Frauen bietet Tina Meier an: www.dirtgirls.de, tina@dirtgirls.de.

4 – **Speditiondienst** - Für unsere internationale Transportbedürfnisse arbeiten wir schon seit vielen Jahren mit dem Rumänischen Transportunternehmen Ravitex und sind mit dem Service sehr zufrieden. Der Eigentümer der Firma Ravitex Dorin Krutsch, ist begeisterter Offroader und wir konnten ihn überzeugen, den Transport der Motorräder und andere Materialien der EnduRoManiacs von verschiedenen Städten in Deutschland zu übernehmen. Für konkrete Informationen bitte Alexandra Voiculescu (spricht Englisch), Dep. Logistica der Fa. RAVITEX SRL zu kontaktieren: Tel – 0040 256 270 722, Fax – 0040 256 270 721, Handy – 0040 720 222 440, E-mail – alexandra.voiculescu@ravitex.ro , <http://www.ravitex.ro/de>

18.03.2024

Kleine Rumänische "Sprachkunde"

2021 04 14

| Deutsch | Rumänisch - geschrieben (Aussprache) |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Apotheke | Farmacie (Farmatschie) |
| Arbeiter | Muncitor (Muntschitor) |
| Arzt / Zahnarzt | Medic - Doctor / Dentist |
| Auto/PkW | Maşina (Maschina) |
| Bauer | Țăran (Tzăran) |
| Baum | Pom/Copac |
| Benzin – Diesel | Benzină (Bensină) - Motorină |
| Fahrrad | Bicicletă (Bitschikletaă) |
| Bier / Wein / Schnaps | Bere / Vin / Țuică (Tzuikä) |
| Brot | Pâine |
| Brücke | Pod |
| Bürgermeister | Primar(ul) |
| Danke(schön) / Bitte sehr | Mulțumesc frumos (Multzumesk frumos) / Cu plăcere |
| Eisenbahn (Schmalspur) | Cale ferată îngustă / mocăniță |
| Essen | Mâncare |
| Extremstrassen: Forstwirtschaftsstrassen - (solange im Betrieb OK, danach abenteuerlich) | Drum de TAF |
| Fähre – Brücke | Bac (Bak) – Pod |
| Feuer | Foc |
| Förster | Pădurar |
| Forstfahrzeug (Spezialisiertes) | TAF (Tractor Articulat Forestier) = Gelenkiger Forstraktor |
| Forsthütte / Forstamt | Canton silvic / Ocol Silvic |
| Frau | Femeie |
| Geradeaus | Drept înainte |
| Getränke (Erfrischungs-) | Băuturi (Răcoritoare) |
| Holz | Lemn |
| Hund / Hunde | Câine / Câini |
| Käse | Brânză |
| Kind / Kinder | Copil / Copii (Kopil / Kopii) |
| Krankenhaus / Medizinische Station | Spital / Dispensar |
| Kirche | Biserică |
| Kraftstoff | Benzină (Bensină) |
| Kuh | Vacă |
| Links / Rechts | Stânga / Dreapta |
| LKW | Camion (Kamion) / Rabă |
| Luft | Aer |
| Mann | Bărbat |
| Menschen | Oameni |
| Milch | Lapte |
| Motorrad | Motocicletă (Mototschikletă) |
| Öl | Ulei |
| Nein / Nicht | Nu / Nici |
| Pfad | Potecă (Potekă) |
| Pferd | Cal (Kal) |
| Polizei | Poliția (Poltizia) |
| Feuerwehr | Pompieri |
| Ratshaus / Bürgermeisteramt | Primărie |
| Schafe, Schäfer | Oi / Cioban (i) |
| Schlafen - Zimmer - Haus - Toilette | A dormi - Cameră - Casă - WC (Wetscheu) |
| Schule | Școală (Schkoalf) |
| Spritt | Benzină/Motorină |
| Strasse | Drum |

| | |
|--------------------------------|----------------------------------------------------|
| Traktor | Tractor (Traktor) |
| Wald | Pădure |
| Wasser - Fluß - See - Staudamm | Apă - Rîu - Lac - Baraj |
| Weg | Drum |
| Wiese | Pajişte |
| Wetterstation | Stațiunea meteorologică (Statziunea meteorologica) |
| Wo ist die Schule bitte? | Unde este școala vă rog? |

© EnduRoMania Foundation

Guten Morgen! - bună dimineatza
 Guten Tag! - bună ziua
 Guten Abend! - bună seara
 Gute Nacht! - noapte bună
 Auf Wiedersehen! - la revedere
 Wie sagt man auf Rumänisch...? - kum ște spune pe romăneschte....?
 nein - nu
 ja - da
 Wo ist die nächste Tankstelle – Unde este benzinăria cea mai apropiată
 Können wir hier etwas essen – Putem să mâncăm ceva aici
 Danke, es war sehr gut – Multumesc, a fost foarte bun
 Nein danke, ich bin satt – Nu multumesc, am mâncat foarte bine și sunt sătul
 Haben Sie etwas zu trinken – Avetzi ceva de băut
 Wie viel kostet es – Cît costă
 Wir möchten bezahlen – Nota vă rog
 Können sie uns helfen – Puteți să ne ajutați
 Wo geht es nach... - Pe unde se ajunga la
 Ist es weit nach... - este departe pâna la
 Gibt es einen anderen Weg nach... - mai există și un alt drum către
 Ist der Weg: schlecht / gut – Cum este drumul: rău / bun
 Weiter geradeaus – Drept înainte
 An der Kreuzung – la intersecție