

L'ITINÉRAIRE

La 1^{ère} compagnie des radeaux et des rafts vous accueille à cette navigation à travers la vallée de Strečno.

Nos deux flotteurs et vous souhaitent passer de beaux moments au pont de notre radeau.

Notre point de départ était Barierová qui voulait peut-être dire aux flotteurs que le secteur le plus dangereux, plein de barrières naturelles et artificielles qui ont été construites surtout pendant la 2^{ème} guerre mondiale, commençait.

Tout le trajet qu'on va faire et le sent sur la rivière de Váh qui n'est pas encore touché par l'industrie et où la concentration des curiosités naturelles, culturelles et techniques est très grande. Devant nous, la roche Besná apparaît. Elle est connue même des oeuvres littéraires de grands écrivains slovaques. Les flotteurs avaient du respect envers elle. Dans un petit moment on verra l'autre roche appelée Margita. Toutes les 2, elles étaient très dangereuses au passé mais aujourd'hui, le danger est beaucoup plus petit comme une bonne partie qui posait le plus de problèmes a été levée en années 1927-28. Chez Besná, c'était un massif de roches qui intervenait plus loin dans la rive et quand la marée était plus haute l'eau coulait en dessous de lui.

Le matériel des roches dynamitées a été utilisé pour la construction de la colline ferroviaire que vous pouvez voir à gauche. Le meandre Krivé à droite forme un virage tournant à gauche que vous voyez devant vous. C'est là qu'on va passer par les plus grands rapides. Quand la marée est suffisamment haute, les plaisanciers en profitent beaucoup. Peut-être que cela vous paraît un petit peu dangereux mais faites – nous confiance, il n'y a pas de raison de vous inquiéter.

À votre gauche on voit déjà la roche Margita que l'on a déjà mentionnée. Son danger résidait surtout dans ses rochers qu'on appelait „les loups“ et formaient le radeau comme on disait et dont deux seulement étaient praticables. En les levant en 1928 la rivière est devenue pour les flotteurs relativement tranquille.

Margita est importante aujourd'hui pour le point niveleur qui est installé sur elle protégé par un obélisque en granite. Certains pensent qu'il est là pour marquer le centre de l'Europe ou comme le monument des victimes de flotteurs ou de la guerre le point niveleur a été déplacé sur cette roche en 1942 pendant les travaux de reconstruction des tunnels. En origine, il était placé près des tunnels depuis 1888. Il a été construit d'après le système niveleur d'Autriche-Hongrie. L'altitude était déterminé à partir de la marée à Molo Sartorio à Terst. En Autriche-Hongrie on a mis en tout 6 points niveleurs mais en Slovaquie celui-ci est unique.

Le courant nous conduit à la roche qu'on a nommé „la pierre de Carpe“ comme elle fait penser à la bouche ouverte d'une carpe si vous regardez bien.

On entre dans un secteur plutôt reposant où on pourra vous raconter la légende de Margita et Besná et vous parler de l'histoire des radeaux.

Son rôle était toujours de transporter la marchandise. Les débuts remontent jusqu'à 11^{ème} siècle, mais son essor était en 18^{ème} et 19^{ème} et le début du 20^{ème} siècle. Dans les années 1915 jusqu'à 1935 ce genre de transport disparaît comme les rails en fer apparaissent. Les rivières praticables en Slovaquie n'étaient que quatre: Váh, Hron, Kysuca et Orava. Le plus important était le Váh. Les radeaux commencent leur histoire à la région de Liptov, . Les radeaux étaient formés de 6 – jusqu'à 16 poutres joints ensemble. Ils avaient en moyen 40 ms de longueur et les plus grands étaient capables de transporter 180mètres cubiques de la marchandise. Il était conduits par une personne mais parfois même par 5 flotteurs- tout dépendait de la grandeur. Le plus important était celui qui était en avant. Le secteur le plus dangereux sur le Váh était celui qu'on est train de traverser.

Mais l'élévation des roches Margita et Besná et notre radeau qui ne peut pratiquement pas sombrer sont les garants d'une belle aventure qui peut enrichir votre séjour chez nous.

Et voilà la légende de Margita et Besná. En fait c'est la légende qui parle d'une jeune veuve qui est tombée amoureuse du plus beau garçon du village. Mais lui, il aimait Margita, sa servante. Alors elle l'a envoyée à Turiec où elle pensait la tuer. Elle l'a poussée de la roche dans les eaux violentes de Váh. Les gens s'en doutait que la veuve était responsable de la mort de Margita comme elle se comportait d'une manière très étrange. Quand on allait la juger, elle a sauté dans le Váh comme une folle d'une autre roche. Alors c'est comme ça qu'on a donné les noms à ces 2 roches.

Maintenant on est en train de passer le long de meandre de Domašín, qui est le plus grand système naturel à Malá Fatra. Sa superficie est de 81 000 m². Sa longueur est de 1620 m et la largeur varie entre 480 et 750 m. C'est un „témoin“ du développement géologique à la fin de l'ère tertiaire et au début de l'ère quaternaire.

On voit déjà le vieux château qui existe depuis la moitié du 13^{ème} siècle. Il s'appelait Varín et il a eu son nom du vieux château après ce que l'autre avait été construit. Son rôle était de protéger le passage entre Turiec et Liptov. Parmi les propriétaires les plus connus on compte aussi Matúš Čák Trenčiansky après la dynastie des Pongrác la quelle a démenagé dans le château de Krasňany à la moitié du 16^{ème} siècle. Après être quitté château servait comme un beffroi et à partir de 18^{ème} siècle il devient petit à petit désert et il change en ruines.

Il y a aussi une légende qui se lie avec le château. Elle parle d'un amour malheureux entre Milko Pongráč et Marienka qui était la fille du bailli de Žilina. Son père n'était pas du tout d'accord avec cette relation et il a marié sa fille avec le seigneur du château de Strečno que Milko n'aimait pas, et pour cela il a tué Milko. Souvent, elle s'arrêtait à sa tombe mais son mari le lui a interdit. Il buvait beaucoup et s'amusait n'importe comment. Un jour, en revenant du pub il a aperçu une silhouette d'un chevalier à la tombe de Milko. Il s'est fâché énormément et lui a coupé la tête. Après cet acte terrible il s'est rendu compte que se'était sa femme qu'il venait de tuer. Tout d'un coup une foudre a éclaté et Vladimír est tombé mort. Le matin du lendemain, on l'a trouvé avec la tête de Marienka qu'il tenait dans ses bras.

On s'approche d'autres rapides, qui nous accompagneront jusqu'à la fin. Le Váh divise Malá Fatra en sa partie Lúčanská et Vrátnanská. La Vallée de Vrátna jusqu'à la frontière de Váh est un parc national de Malá Fatra.

Par la vallée à gauche on peut passer en une belle randonnée en passant par Kriváň et même par le plus haut mont – Veľký Fatranský Kriváň jusqu'à

Un village particulier – Terchová.

Devant nous à l'horizon, on voit une colline nue – Polom. On le compte parmi les plus importants monts de la partie Lúčanská de Malá Fatra. Son importance est historique – c'est là où unes des plus grandes batailles s'étaient déroulées, pendant la libération de la Slovaquie. A son sommet, on a construit un monument des partisans soviétiques. A part de l'histoire, aujourd'hui il est même important de vue économique, comme on y exploite le calcaire, qui est amené après l'exploitation dans la fabrique de chaux à Varín.

La partie par laquelle on traverse est saillant pour les événements de la 2^{ème} guerre mondiale. C'est un endroit où pour la 1^{ère} fois les troupes allemandes d'occupation se sont rencontrés avec la résistance des révoltés à l'insurrection nationale slovaque. Les armées de soulèvement dont une bonne partie formaient les partisans français avaient ses positions à gauche et les nazis les ont attaquées du bord droit.

Pour nous, ces endroits deviennent dangereux si il y a du vent. Une autre curiosité qu'on a déjà vue début de notre navigation – les tunnels ferroviaires. Ce sont les premiers tunnels à la direction de Bratislava, donc à la direction ouest – est.

Le tunnel plus proche est aîné, il a été construit en 1870 – 1873. Sa longueur est de 524 m.

La construction de l'autre tunnel était indispensable pour le développement du transport ferroviaire. Il a été construit en 1937 – 1940 et sa longueur est de 592 m.

Les 2 rails, après avoir passé un dessous du massif de meandre de Domašín, se joint en un seul est entrent dans un tunnel de 2 rails qui a été construit en même temps que l'autre tunnel – alors en 1937 – 1940. Sa longueur est de 322 m.

Pendant la guerre les tunnels ont été assez abimés par les explosifs, et ils étaient pratiquement impossibles de traverser. Le même destin avaient les 2 ponts. Le rail droit a été inauguré le 13. Sept. 1945 et le rail gauche en 1946.

En 1996, on a interpris le projet pour construire l'autoroute entre Žilina – Martin. L'une des solutions possibles était le pont au dessus de Strečno qui déboucherait dans un tunnel routier. Mais comme se serait une énorme atteinte dans la nature, même les habitants n'étaient pas d'accord, on a décidé de construire un tunnel à partir de Višňové (un village près de Žilina) qui devrait être fini en 2003 (si tout va bien) il sera long de 7710 m.

A droite on voit le monument des partisans français. Il a été bâti en travertin en 1956. Il est situé sur la colline Zvonica. C'est le lieu du repos éternel de 54 combattants tombés en Slovaquie. Notre village a de très bonnes relations avec la France qui renouent avec les amitiés qui ont leur racines dans la 2^{ème} guerre. C'est là où les cérémonies de libération annuelles ont lieu.

Le château de Strečno a été construit au 14^{ème} siècle. Les premières mentions écrites sont connues de l'année 1321.

Il avait beaucoup de propriétaires, parmi les plus connus on compte František Vešelýni et surtout sa femme Žofia Bošniaková qui menait une vie pieuse et avait de très bonnes relations avec ses vassaux. Et pour ses raisons, quand on a trouvé son corps du tout abimé dans la tombe dans la chapelle du château 45 ans après sa mort, on a proposé de la canoniser comme sainte. Son corps a été transporté à Teplička nad Váhom, où vous pouvez la voir.

En 1698 le roi Leopold I. a fait démolir le château et celui – ci continuait à devenir ruines et son dernier propriétaire Samuel H. l'a vendu comme matériel de construction.

Les travaux de reconstruction ont commencé en 1977 et a été ouvert pour le public avec une exposition permanente en 1995.

Le village Nezbudská Lúčka que nous voyons à côté droit est uni avec Strečno par une autre curiosité – le bachot.

Le bachot comme le moyen de transport personnel est même de marchandise a été construit en 1923 – 24. Mais après avoir construit le pont il n'avait plus de sens.