

# ITINERÁR

## **Milí cestujúci, vážení hostia**

**Prvá pltnícka a raftingová spoločnosť s r.o., Strečno** Vás víta na vyhlídkovej plavbe cez strečniansku úžinu.

Východiskovým bodom našej plavby je pltnisko *Barierová*. Názov tohto miesta je zrejme odvodený od počiatku úseku rieky Váh, kde sa stavali pltníkom do cesty prírodné prekážky a tiež cez druhú svetovú vojnu tu boli vytvorené umelé prekážky.

Celá trasa je prakticky jedinou industrializáciou nenarušenou časťou Váhu s mimoriadne vysokou koncentráciou prírodných, historických, kultúrnych a technických zaujímavostí.

V popredí sa nám už objavuje skala *Besná*, ktorú mnohí určite poznáte z diel slovenských básnikov a dokumentaristov. Rešpekt, ktorý mali z tohto úseku pltníci zachytáva Ján Botto v básni nasledovne:

*To Besná. A za ňou toť. Margita na nás čaká,  
hľa! Jak hltá celý Váh do svojho pažeráka.  
Nebojte sa! Neraz som ja prešiel z ťato zdravý  
s Bohpomocou; ale teraz chlapci, klobúk z hlavy!  
I všetko sa krížom žehná i modlí skrúšene  
Prejde Slováč i cez peklo, prejde v božom mene*

*Besná* a ani *Margita* už neznamenajú také nebezpečenstvo ako v minulosti, pretože ich najproblémovšie časti boli odstránené v rokoch 1937 – 38. U *Besnej* to bol skalný masív, ktorý zasahoval ďalej do vody a voda pri vyššej hladine prúdila popodeň. Preto pltníci na seba kričali pred príchodom k *Besnej* „Povol!“, čo znamenalo smerovať plť doľava a na úrovni brala „Odvál“, čo znamenalo veslovať do stredu rieky.

Materiál z odstrelených skál bol použitý pri stavbe železničného zvršku, ktorý vidíte vľavo.

Meander *Krivé* vpravo vytvára ostrú pravotočivú zákrutu rieky, vidíme ju pred sebou, kde sú najväčšie pereje na splavovanom úseku a aj na celom toku Váhu. Pri vyššej hladine vôd sú často využívané športovými vodákmi. Tento relatívne náročný úsek sa našou plťou dá zvládnuť a musíte veriť že my to dokážeme.

Pred nami vľavo sa objavila skala *Margita*. Jej nebezpečenstvo bolo v existencii skál „vlkov“, ktoré boli v riečišti a vytvárali tzv. „hrable“. Iba cez dva z nich bola rieka zjazdná. Ich odstránením v roku 1938 sa stala rieka pre pltníkov relatívne bezpečná.

Skala *Margita* je pozoruhodná i z hľadiska novodobej histórie, pretože je na nej umiestnený *nivelačný bod*, ktorý chráni žulový obelisk, ktorý môžete vidieť na vrchole skaly. Niektorí si myslia, že sa jedná o stred Európy príp. pamätník na obeť pltníkov či obetiam vojny. *Nivelačný bod* bol na skalú *Margita* položený v roku 1942, pri demolačných prácach pri rekonštrukcii tunelov. Pôvodne stál v miestach tunelov od toku 1888, kedy bol vybudovaný rakúsko-uhorským zemepisným ústavom v rámci nivelizačnej sústavy. Výšky boli určované od hladiny Jadranského mora pri Molo Sartorio v Terste. V rámci Rakúska-Uhorska bolo vybudovaných celkom šesť takýchto bodov. Na Slovensku iba ten, ktorý vidíte.

Vrkoč rieky nás nesie na skalú, ktorú sme nazvali „*Kaprova skala*“, kvôli jej výbežku pripomínajúcejmu hlavu ryby. Po jej obídení je pred nami oddychový úsek plavby, kde Vám môžeme povedať niečo z histórie pltníctva a porozprávať povesť o Margite a Besnej.

Pltníctvo plnilo vždy účel dopravy a prepravy tovaru. Začiatky siahajú do 11 storočia. Najväčší rozmach zaznamenalo v 18. a 19. a začiatkom 20. storočia. Roky 1915 až 1935 znamenajú prakticky zánik pltníctva, pretože nastupuje železničná doprava. Splavnými tokmi na Slovensku bol Váh, Hron, Kysuca a Orava. Najvýznamnejšou bola vážska pltnica. Kolískou pltníctva na váhu bol Liptov. Plte tvorili pozbíjané brvná (6 – 16 ks) a jednotlivé plte boli spájané do zväzkov. Dĺžka plti bola až 40 m a najväčšie z nich mohli prepraviť až 180 m<sup>3</sup> nákladu. Plť bola ovládaná podobne ako naša a v závislosti od veľkosti ju riadil jeden až päť chlapov, z ktorých najdôležitejší bol predník. Najnebezpečnejší úsek vážskej pltnice bol ten, ktorým vedie trasa našej plavby. Odstránenie brál *Besnej* a *Margity* ako aj naša prakticky nepotopiteľná plť, ktorá rešpektuje požiadavky bezpečnosti v tomto úseku Vám však veríme iba obohatí pobyt a bude zážitkom.

Povesť o Margite a Besnej je vlastne povestou o mladej vdove, ktorá sa zaľúbila do najkrajšieho mládenca v dedine. Ten však ľúbil Margitu, jej pastorkyňu. Preto ju poslala do Turca, aby splnila plán na jej odstránenie. Z chodníka pri vysokom brale ju zhodila do hlbín. Margitinu smrť ľudia i kvôli jej čudnému správaniu pripisovali vdove. Keď ju mali súdiť akoby šialená ušla a vrhla sa do Váhu z neďalekej skaly, ktorú nazvali *Besnou*.

Momentálne sa plavíme pozdĺž *Domašinskeho meandra*, ktorý je najväčším prírodným útvarom v Malej Fatre. Chránený prírodný výtvor *Domašinsky meander* má rozlohu 81 ha. Dĺžka územia je 1.630 m, šírka 480 – 750 m. Z morfológického hľadiska ide o jednu z najtypickejších vlnených foriem riečneho reliéfu v Západných Karpatoch. Význam chráneného prírodného výtvoru *Domašinsky meander* je v jeho dokladovej hodnote – je svedkom geologickej minulosti vývoja územia – etapovitého zarezávania Váhu a zdvihu Malej Fatry koncom treťohôr a začiatkom štvrtohôr.

*Domašinsky meander* je jedným zo štyroch meandrov na našej ceste. *Krivé* sme prešli, *Gábrišovo* nás čaká a cieľ našej cesty – *Strečno* leží na štvrtom.

*Letia plte dolu Váhom  
A letí ich dlhý rad  
A pltníci pozerajú  
Na zborený starý hrad.*

Takto básnik popísal úsek, cez ktorý sa práve teraz plavíme. *Starhrad* jestvoval už v polovici 13. st., pod menom *Varín*. Jeho úlohou bolo chrániť považskú cestu priesmykom do Turca a Liptova. Medzi najvýznamnejších vlastníkov patrí Matúš Čák Trenčiansky a nakoniec rod Pongrárcovcov, ktorí už v II. polovici 16. storočia presídlili do kaštieľa v Krasňanoch a na hrade udržiavali iba strážnu posádku. Hrad od 18 st. začína pustiť a mení sa na zrúcaninu.

K hradu sa viaže povesť o nešťastnej láske medzi Milkom Pongrácom a Marienkou, dcérou žilinského richtára. Ich vzťah násilne ukončil Marienkin otec, ktorý ju vydal proti jej vôli za pána Strečnianskeho hradu – Vladimíra. Marienka ho nemilovala a on v zúrivosti zavraždil Milka. Našli ho s rozštípenou hlavou pod *Starhradom*. Marienka muža ešte viac znenávidela. Chodila na Milkov hrob, čo jej manžel zakázal. Svoj žiaľ topil v pijatike a zábave. Raz, keď sa vracal domov, videl postavu rytiera, ktorý kľučí nad Milkovým hrobom. Rozčúlilo ho to, a keď sa ticho k nemu priblížil, jedným svihom meča mu odťal hlavu. Keď sa pozrel na odkotúľanú hlavu, čakalo na neho strašné

prekvapenie. Hľadalo na neho dvojso smutných Marienkiných očí. V tom zarachotil hrom a udrél do Vladimíra. Jeho zuhoľnatenú mŕtvolu našli ráno s hlavou nešťastnej manželky, ktorú krčovitó zvieral v rukách.

Blížime sa k ďalším perejám, ktoré nás budú sprevádzať až takmer do konca. Váh delí Malú Fatru na lúčanskú a vráťňanskú časť. Vrátna dolina až po pravobrežnú hranicu Váhu je národným parkom Malá Fatra.

Dolina vpravo je cestou, ktorou sa je možné dostať krásnou hrebeňovkou cez Suchý, najvyšší vrch v pohorí – Veľký fatranský Kriváň až do rázovitej dediny Terchová.

Pred nami na horizonte vidíme holý kopec – *Polom*. Patrí medzi najvýznamnejšie kopce v lúčanskej časti Malej Fatry. Jeho význam je historický – prebiehali tam jedny z najťažších bojov pri oslobodzovaní Slovenska. *Polom* bol jednou z posledných príležitostí na udržanie pozícií pre ustupujúce nemecké vojská. Po boku československej armády tam bojovali sovietski partizáni, ktorým je na vrchole postavený pamätník. Hospodárky význam spočíva v ťažbe vápenca, ktorý sa vozí do neďalekej vápenky vo Varíne.

Úsek, ktorým momentálne prechádzame, je významný z bojov v druhej svetovej vojne. Je to miesto, kde prvýkrát narazili nemecké okupačné vojská na odpor povstalcov v Slovenskom národnom povstaní. Povstalecké vojská, medzi ktorými boli v značnom množstve francúzski partizáni, mali svoje postavenia vybudované vľavo a ťažká nemecká pechota na nich útočila z pravého brehu Váhu.

Tento úsek sa stáva náročným pre plť v prípade vetra. Prúd vzduch, ktorý sa pretlačí cez dolinu ako cez lievik, sa tu ešte nestačí rozptýliť a jeho sila je schopná plť potlačiť až k strečnianskemu brehu.

Úsek, ktoré sme práve dosiahli nazývame „*Miesto dvoch hradov*“, pretože sa nám tu otvára jedinečný pohľad na dva hrady, ktoré sú od seba vzdialené vzdušnou čiarou iba cca 1000m.

Ďalšou zaujímavosťou, ktorú sme už videli na začiatku našej cesty sú *železničné tunely*. Sú prvými na hlavnom ťahu západ – východ v smere od Bratislavy. Blížší tunel, ktorý je starší, bol postavený v rokoch 1870 – 1873. Jeho dĺžka je 524 m. Výstavba druhého – vzdialenejšieho si vyžiadala rozvoj železničnej dopravy. Bol postavený v rokoch 1937 – 1940 v dĺžke 590 m.

Obidve koľaje sa po 300 m zbiehajú do dvojkolejového tunela, ktorý bol postavený spolu s ľavým tunelom t.j. v rokoch 1937 – 1940. Jeho dĺžka je 322 m a na úpätí masívu, ktorým prechádza, bolo východným miestom našej plavby.

V druhej svetovej vojne boli tunely značne narušené výbušninami a boli prakticky neprejazdné, lebo boli zatarasené zasypanými vozňami, lokomotívami a zosunutými portálmi. Ten istý osud postihol i *železničné mosty*. Premávka na pravej koľaji bola obnovená 13. Septembra 1945. Obnova ľavej koľaje bola dokončená v roku 1946.

Železničné mosty cez Váh sú trojpoľové a boli postavené spolu s výstavbou nového tunela. Stredné rozpätie má 57,40 m a krajné polia majú dĺžku 29,40 m, t.j. ich dĺžka je 116,20 m. Starý most bol zároveň odstránený. Piliere sú založené 8 m pod hladinou Váhu.

V roku 1996 sa rozhodovalo o výstavbe diaľnice Žilina – Martin. Jedným z variantov riešenia bol tzv. úžinový, ktorý bol riešený mostom ponad obec Strečno na pravý breh Váhu a oblúkom opäť cez Váh ústiaci ponad existujúce železničné tunely do cestného tunela. Tento variant pri posudzovaní vzhľadom na zásah do prírody, rozsah asanácií a negatívnu verejnú mienku nebude realizovaný a motoristi sa pri optimálnom postupe prác sa do Turčianskej kotliny dostanú tunelom v dĺžke 7710 m z Višňového v roku 2003.

Ďalšou stavbou, ktorá by prakticky spravila neuskutočiteľnou myšlienku splavovania Váhu na tomto úseku je plánovaná výstavba priehrady, ktorej múr má stáť 420 m pod nižším železničným mostom. Pravý breh by tvorila umelá hrádza v dĺžke 1080 m a ľavým brehom by bol pôvodný svah. Veríme, že aj táto myšlienka nedospeje k realizácii a naši návštevníci budú mať možnosť i naďalej objavovať a obdivovať krásu a zaujímavosti tejto časti Slovenska z plte Strečno.

Vpravo vidíme *pamätník padlým francúzskym partizánom na vršku Zvonica*. Bol postavený z travertínu v roku 1956 a je miestom odpočinku 54 bojovníkov padlých na Slovensku. Obec Strečno má v súčasnosti veľmi čulé kontakty z Francúzskom, ktoré boli vybudované ako pokračovanie v druhej svetovej vojne. Pamätník je každoročne miestom osláv oslobodenia a pietnych aktov kladenia vencov na pamiatku padlým.

Strečnianska úžina bola nebezpečná pre pltníkov a nástrahy tiesňavy sa nevyhli ani cestnej doprave. Celou cestou kopíruje trasu našej plavby medzinárodná komunikácia E – 50. Práve úsek, ktorým momentálne prechádzame je úsekom častých dopravných nehôd. Preto stále platí „*Tam okolo Strečna, cesta nebezpečná...*“.

*Hrad Strečno*, ktorý na nás pozerá od „*Miesta dvoch hradov*“, bol postavený v 14. storočí. Prvé zmienky sa viažu k roku 1321. Názov Strečno prešiel mnohými zmenami a bol pravdepodobne odvodený od slova Strecha, čo by poukazovalo na strmé svahy, zrážkovú činnosť a usmernenie vody.

Vlastníci hradu sa často nemili, no k najvýznamnejším patrí Fraňo Vesselényi a hlavne jeho manželka Žofia Bošniaková. Jej zbožný život, vzťah k poddaným a nález jej neporušeného tela v krypte hradnej kaplnky, ktorej okno vidíme vpravo hore, po 45 rokoch v roku 1689 je momentálne predmetom skúmania pre návrh na kanonizáciu Žofie ako svätej. Jej telo bolo prevezené a stále je možné vidieť v kostole v neďalekej Tepličke nad Váhom.

Ako miesto rebelov dal hrad Strečno kráľ Leopold I v roku 1698 zrúcať. Hrad ďalej chátral a dokonca bol posledným vlastníkom – Samuelom Hahnom predávaný ako stavebný materiál. V roku 1904 boli tieto práce zastavené pre neefektívnosť.

Obec *Nezbudská Lúčka*, ktorú vidíme po pravej strane je spojená so Strečnom ďalšou atrakciou – kompou. *Kompa* ako prostriedok osobnej a nákladnej prepravy bola postavená v rokoch 1923 až 1924. Postavením lávky cez Váh, ktorú vidíme vpredu, prestala mať význam z hľadiska osobnej prepravy a jej prevádzka po zničení poslednou veľkou povodňou 30. júna 1958 už nebola obnovená.

Myšlienka kompy bola opäť zrealizovaná v roku 1992. Kompa je zostavená z vojenských pontónov, s celkovou nosnosťou 30 ton. Na pohon využíva prirodzenú vodnú silu a jej použitie skraca cestu z Martina do Terchovej o 25 km.

Vľavo nad kompou vidíme pozostatky *stredovekej mýtnice*. Na mieste pristávania kompy v minulosti „pribíjali“ plte a platili tu mýto. Poplatky boli príjmom majiteľa hradu. Prvý záznam o vyberaní mýtnych poplatkov je z roku 1321. Okrem mýtnice tu bolo i väzenie aj krčma, a slúžila tiež ako nocľaháreň pre pltníkov.

Obec Strečno v katastri ktorej sa plavíme má 2500 obyvateľov. Z nášho výkladu je zrejmé, že leží na hlavnom cestnom a železničnom ťahu. Je východiskom turistov do oboch častí Malej Fatry. Obyvateľstvo hľadá pracovné príležitosti v neďalekom Martine (18 km) a v okresnom a krajskom meste Žilina (10 km). Nadmorská výška obce je 365 m n. m.

Rieka Váh na konci obce ústi do Vodného diela Žilina, ktoré bolo spustené do prevádzky v roku 1997. Momentálne sa dobudováva infraštruktúra a prístupové cesty a pristupuje sa k realizácii plánov, ktoré z neho majú spraviť rekreačnú zónu a miesto vodných športov. Zaujímavosťou, na ktorú by sme Vás tiež chceli upozorniť je *asfaltový lom*, vzdialený cca 1 km na rozhraní katastrov obcí Nezbudská Lúčka a Varín. Do roku 1924 to bolo jediné miesto ťažby prírodného asfaltu v Európe. Ďalším náleziskom bol až ostrov Trinidad. Po roku 1924 až do roku 1960 sa tu ťažil vápenec. Momentálne je tam umelé jazero, vytvorené spodnou vodou a potokom.

### **Milí cestujúci,**

Blížime sa ku koncu našej plavby. Veríme, že sa Vám naša plavba páčila a zoznámili ste sa s množstvom zaujímavostí, ktoré tento región ponúka. Pobytom v našej obci sa môžete bližšie oboznámiť s jednotlivými atrakciami.

