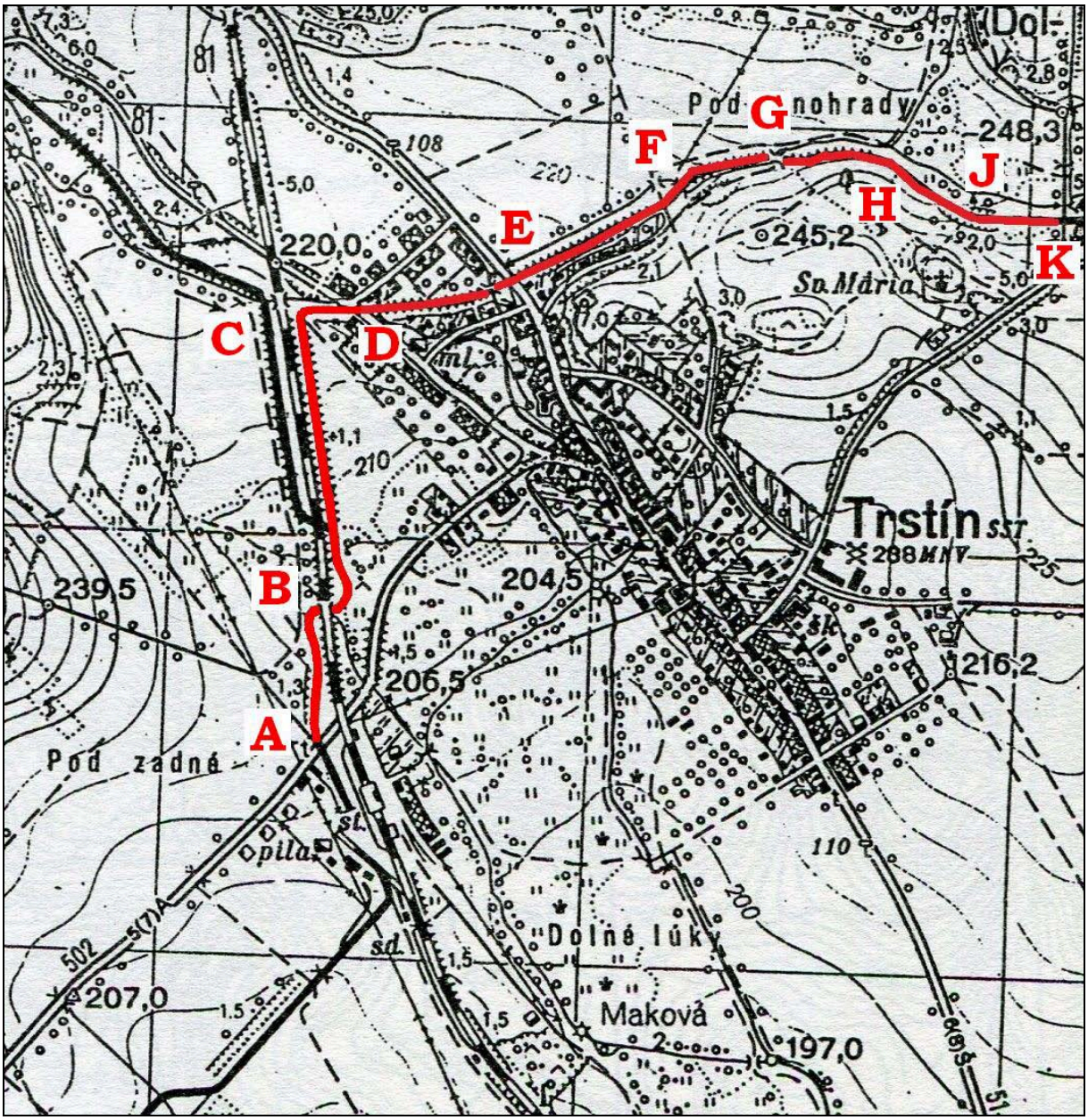
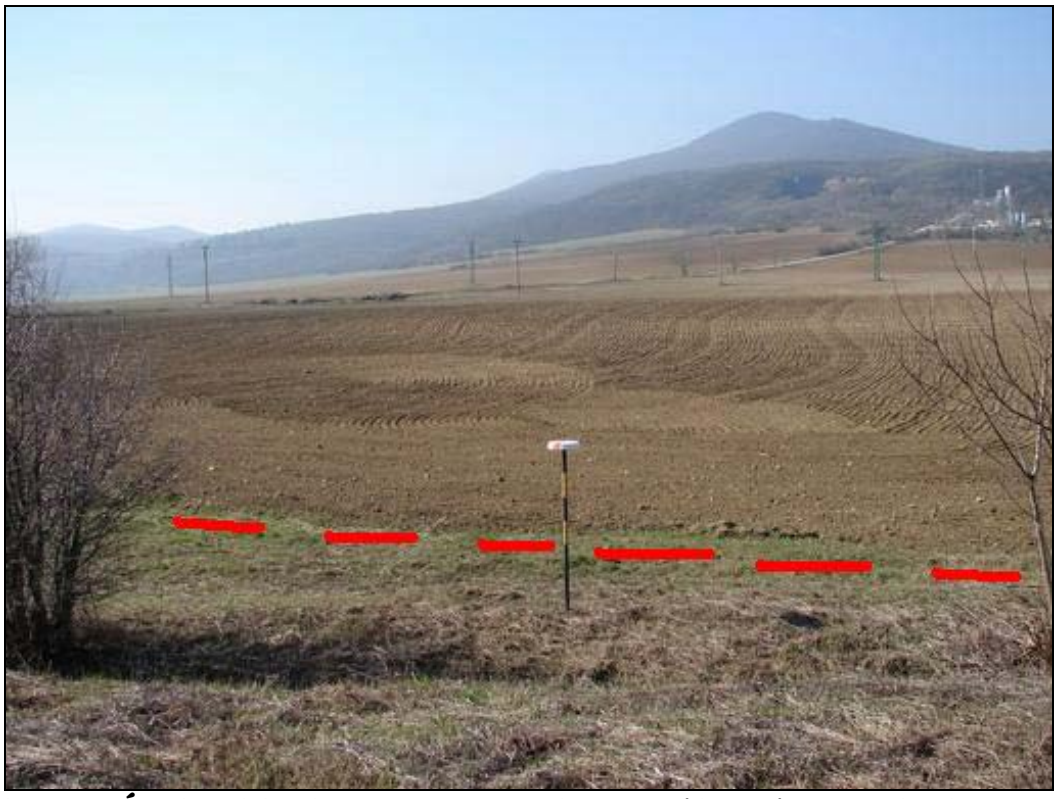
TRSTÍN

PRECHÁDZKA V MARCI 2014
PO ZRUŠENEJ ÚZKOROZCHODNEJ ŽELEZNICI
HORNÉ OREŠANY – SMOLENICE – TRSTÍN – DOBRÁ VODA – ŠIROKÁ
V ČASTI CEZ OBEC TRSTÍN



Obr 1. Rozdelenie bývalého železničného telesa na úseky pre lepšie zorientovanie sa pri popise a fotografiách...



Obr 2. Úsek od bodu A po B zo železničného násypu vlečky smerom na Smolenice – teleso železničky je prevažne zrušené a rozorané...



Obr 3. Úsek od B smerom na A – pohľad od podjazdu pod traťou a vlečkou – tu je vidieť rozoranie telesa bývalej železničky...



Obr 4. Podjazd pod vlečkou a traťou Trnava – Kúty v mieste bodu B – pohľad od Smoleníc smerom na Trstín – bývalé teleso je značne zarastené...



Obr 5. Vo vnútri podjazdu sú dodnes zvyšky dvoch izolátorov z pôvodne štyroch...



Obr 6. Bývalým podjazdom dnes tečie iba Trnávka (zvyšky izolátorov sú vľavo hore uprostred podjazdu)...



Obr 7. Podjazd od Trstína nie je o nič menej zarastený ako zo strany od Smoleníc...



Obr 8. Pre porovnanie záber z polovice 90. rokov, kde je ešte vidieť chodníček...



Obr 9. Násyp od podjazdu smerom na Trstín sa už hľadá ťažko...



Obr 10. ...ale už aj v polovici 90. rokov to nebolo také jednoduché...



Obr 11. Úsek od podjazdu (bod B) smerom k Trstínu (bod C), vľavo trať Trnava – Kúty, vpravo v pozadí Trstín...



Obr 12. Teleso (smer B vľavo – C vpravo) je zachované, vegetácia je však značná...



Obr 13. Teleso (smer B vľavo – C vpravo) je zatiaľ takmer v úrovni poľa, ale výrazne pod traťou...



Obr 14. Násyp (B vľavo – C vpravo) pomaly začína stúpať k stúpajúcej trati na Kúty (vľavo hore)...



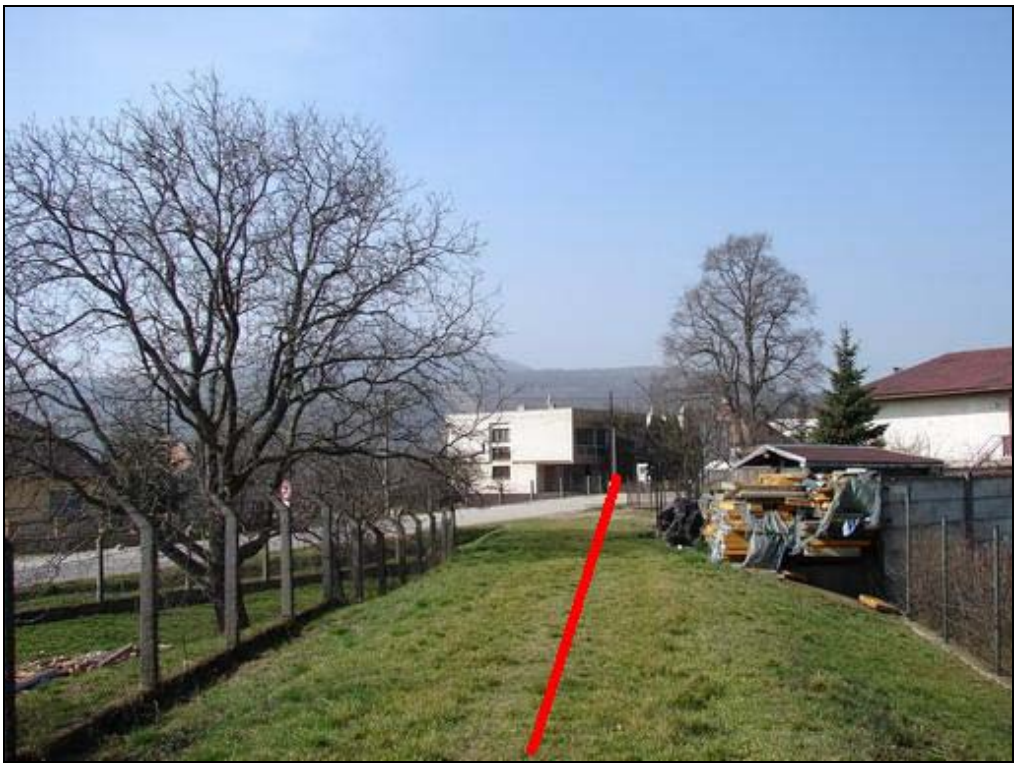
Obr 15. Ten istý násyp bol ešte v lete 1993 pomerne priechodný...



Obr 16. Teleso úzkokoľajky (B vľavo – C vpravo dolu) stúplo takmer do úrovne trate Trnava – Kúty (za kríkmi badateľné podľa stĺpu trolejového vedenia) a začína sa stáčať k Trstínu, kde je však zavalené navážkou, na ktorej sa postavili rodinné domy...



Obr 17. Traťové teleso od cesty Trstín – Buková v bode D smerom na bod E je zatiaľ dobre priechodné, pretože slúži pre vstup na súkromný pozemok (brána vzadu)...



Obr 18. Pohľad od bodu E smerom na bod D, kde je vidieť cesta Trstín – Buková a rodinné domy postavené na zavalenom traťovom telese úzkokoľajky...



Obr 19. Časť telesa medzi bodmi D (vpredu dole) a E (vzadu) zabral majiteľ susediaceho pozemku (brána umožňuje prejazd áut po časti násypu od cesty Trstín – Buková)...



Obr 20. Zrejme už niekto očakáva pravidelné jazdy vláčika cez Trstín a tak k násypu železničky umiestnil už v predstihu zastávkový označník, aj keď zatiaľ bez cestovného poriadku (bod D dolu, bod E vzadu)...



Obr 21. Medzi bodmi D (dolu) a E (vzadu hore) je na časti úseku plot a teleso si rozdelili majitelia susediacich pozemkov...



Obr 22. Nádherný pohľad na Malé Karpaty s telesom úzkokoľajky od bodu D (vzadu) po pod E (tesne vpravo za opornými múrmi po bývalom moste železničky cez potok)...



Obr 23. Oporné múry po moste úzkokoľajky (smer E vľavo, D vpravo)...



Obr 24. Aj v okolí bodu E je dodnes niekoľko plotov z originál koľajníc z úzkokoľajky na Dobrú Vodu...



Obr 25. Detailný pohľad na koľajnicu v plote...



Obr 26. V bode E teleso úzkokoľajky pretína cestu prvej triedy Trstín – Jablonica (smer D vzadu hore)...



Obr 27. Z bodu E (dolu vpredu) do bodu F vzadu hore) vedie teleso poza humná...



Obr 28. Aj tu čiastočne do telesa železničky zasahuje plot (smer F vpredu dolu, smer E vzadu hore)...



Obr 29. V úseku bez plotov je miestami teleso výrazne zarastené, nie však nepriechodné (E dolu vpredu, F vzadu hore)...



Obr 30. Na ďalšej časti telesa je „kontrolovaná“ výsadba ovocných stromčekov (F dolu vpredu, E vzadu hore)...



Obr 31. Miestami je aj nejaká ta kopa, ako sa na záhumnie patrí (E dolu vpredu, F vzadu hore)...



Obr 32. Súbežne s telesom železničky (vľavo zdola E smerom na F hore) sú opäť koľajnice v plotoch...



Obr 33. ...a je ich teda dosť...



Obr 34. Ďalej je už teleso priechodné lepšie, kde-tu sa vyskytne nejaká tá kopa dreva (smer E vzadu hore, smer F vpredu dolu)...



Obr 35. V bode F križuje teleso železničky poľnú cestu (most cesty vľavo, smer E dolu, smer G hore dozadu), stráca sa však v navážke na okraji zastavaného územia...



Obr 36. Pohľad na priepust potôčika od Hájička, ktorá však mizne v navážke z predchádzajúceho záberu (smer G vpredu dolu, smer F hore doprava)...



Obr 37. Priepust mierne z boku aj s viditeľnou koľajnicou...



Obr 38. Koľajnica slúžila zrejme na neskoršie spevnenie priepustu...



Obr 39. A ešte pohľad od južnej strany na stále funkčný priepust pre odtok z jazierka...



Obr 40. Od priepustu ide teleso smerom na bod G mierne vľavo, pričom v pozadí je vidieť múr jazierka...



Obr 41. Teleso železničky zrejme celé jazierko obchádzalo (bod F vľavo dolu, bod G vpravo, za násypom potok obchádzajúci jazierko)...



Obr 42. V bode G sa nachádza ďalší priepust (pohľad z južnej strany, F vľavo, H vpravo)...



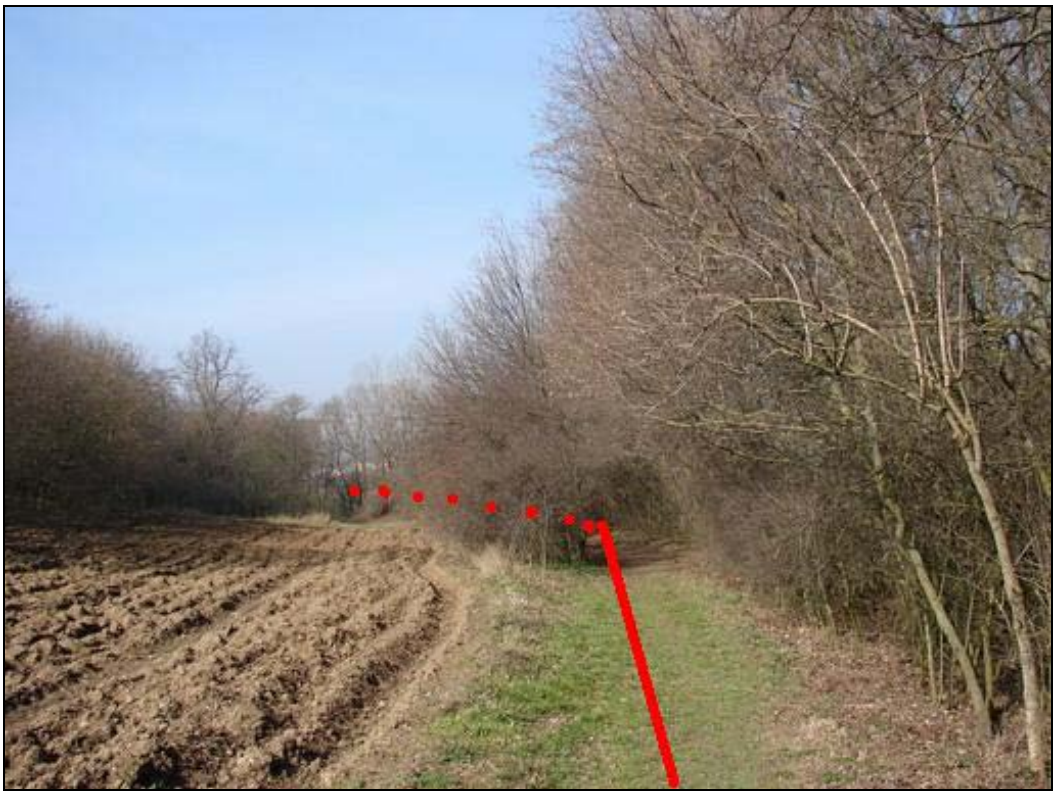
Obr 43. A pohľad zo severnej strany na prakticky nefunkčný priepust (jazierko sa napĺňa cez iný prítok mimo záberu)...



Obr 44. Teleso medzi bodmi G (dolu vľavo) a H (vzadu) vedie v tesnej blízkosti poľnej cesty...



Obr 45. Bod H na rázcestí cesty z Trstína (vzadu vľavo) k samotám doprava a cestičky po telese železničky (vľavo vzadu bod G, vpredu dole smerom na bod J)...



Obr 46. Teleso sa od bodu H (vzadu) vynára spoza kríkov na chodníček (smer J)...



Obr 47. Chodníček po telese železničky stúpa miernym zárezom k bodu J (bod H smerom dolu), pričom medzi stromami vľavo je už vidieť kaplnku...



Obr 48. Teleso železničky dosiahne v bode J chodníkom zavalenú časť ku kaplnke (pútnické miesto) od cintorína (H dolu, K vzadu hore)...



Obr 49. Za chodníkom ku kaplnke teleso železničky pokračuje miernym zárezom, ktorý sa postupne stráca (J dolu, K vzadu hore mierne vľavo)...



Obr 50. Na konci zárezu sa teleso vynára zo stromoradia (J dolu, K vzadu hore)...



Obr 51. V mieste K (bod J dolu) sa teleso stráca v zle odvodnenom zarastenom území až po cestu na Rosuchov, odkiaľ je zorané v rámci poľa...

Tu naše putovanie po telese úzkokoľajky z Trstína na Dobrú Vodu zatiaľ končí. Dúfajme, že nie navždy...

No a čo?

Úzkorozchodnú priemyselnú železničku zrušili začiatkom 60. rokov. Koľajnice sa rozobrali na stavbu rodinných domov a na ich ploty. Železné časti mostov mali asi podobný osud, prípadne skončili v šrote. Drevené podvaly sa prevažne spálili pri všetkých možných činnostiach. Teleso železničky bolo v niektorých úsekoch úplne zrušené v snahe sceliť polia. Na väčšine úsekov však našťastie nebol dôvod na ich prácne rekultivovanie a tak zostali zarastať trávou a náletovými drevinami. Občas si niekto po nich skrátil cestu, niekde sa stali súčasťou lesných ciest. V obciach si ich zas veľa majiteľov susedných pozemkov prisvojilo a niekde aj oplotilo. Už len málokto si spomenie, že v tých miestach kedysi dávno viedla železnička a slúžila každodennému zásobovaniu dvoch chemických tovární.

Je to skutočne to, čo si predmetná železnička zaslúži? Niektorým to nebolo ľahostajné a tak sa rozhodli niečo podniknúť. Len čo? V Trstíne sa nad tým zamyslela pani starostka a tak sa podarilo oživiť myšlienku vzkriesenia aspoň pamiatky na železničku v postupnom sprístupňovaní niektorých častí násypov bývalej železničky s informačnými panelmi opisujúcimi jej históriu. Ako prvý bol vybraný úsek okolo jazierka pri Trstíne, ktorého postupné skultúrnenie umožní príjemné prežívanie chvíľ odpočinku a hier v prírode.



Obr 52. Prístrešok, odpočívadlá a samozrejme pre civilizovaných ľudí nádoba na odpadky...



Obr 53. Pri vode na okraji obce to počas príjemného počasia priam pozýva...



Obr 54. Práce na skultúrnení celého okolia jazierka je ešte bohato...

A čo bude ďalej?

Prvý krok je teda úspešne za nami (či skôr za pani starostkou a poslancami obecného zastupiteľstva Trstína). Ale čo bude ďalej? Pokračovanie trasy bývalej železničky smerom na Dobrú Vodu vedie k pútnickému miestu Hájiček na okraji Trstína. Teda vhodným miestom na celoročné prechádzky nenáročné na fyzickú kondíciu, teda pre všetkých.

Je to však málo alebo veľa? Stačí pár stoviek metrov chodníka po bývalom násype železničky, niekoľko informačných tabúľ pripomínajúcich históriu, odpočívadlá, prístrešok a smetné koše?

Zamyslenie sa nad touto témou je však komplikovanejšie...



Obr 55. Pútnické miesto za Trstínom...



Obr 56. Prístupový chodník na pútnické miesto od cintorína v pozadí...

Zamyslenie sa nad tým, čo bude ďalej, resp. čo by mohlo byť ďalej...

Máme teda teleso po bývalej úzkorozchodnej železnici. Je však dôležité si uvedomiť, že ho nemáme celé. V niektorých úsekoch chýbajú mostné konštrukcie, oporné múry pre ich nesenie sa postupne rozpadávajú. V niektorých úsekoch je zas teleso rozpadnuté alebo sa rekultivovalo pre scelenie polí. Na niektorých úsekoch už „vyrástli“ samoiniciatívne oplotenia čoby snahy o zväčšenie súkromných záhrad. A to, čo predstavuje ono pôvodné železničné teleso, je značne zarastené či už s pomocou záhradkárov alebo samotnej prírody.

Využitie

Ešte raz – máme teda železničné teleso (stav momentálne neuvažujme). Čo s ním? Môžeme ho využiť ako trasu pre komunikáciu. Komunikáciu na čo? Najčastejšie sa bývalé železničné telesá využívajú ako cyklochodníky. To je úzka cesta určená pre jazdu cyklistov alebo ako chodník pre peších. Ak ju nebudeme v zime udržiavať (odhŕňať sneh a námrazu), môže sa stať aj trasou pre bežkárov na lyžiach (tu je však potrebné si uvedomiť protiklad, že ak je niekto zvyknutý chodiť väčšiu časť roka po takejto trase pešo alebo na bicykli, je zhrozený z toho, ak napadne sneh a nikto ho neodhrnie... – a už má správca problém...).

Využitie pre koho?

Takže tu máme potenciálnych záujemcov o takúto trasu – chodcov, turistov, cyklistov a lyžiarov (korčuliarov, skateboardistov a ďalších športu chtivých ľudí využívajúcich iné spôsoby dopravy zaradíme medzi tie základné druhy). Kam a kedy však budú využívať bývalé teleso železničky?

Keď je priaznivé počasie, dá sa teleso využiť na krátke prechádzky, dlhé túry alebo na športové vyžitie. Keď je však počasie horšie (a to pre uvedené aktivity býva častejšie), využije teleso už len malý počet ľudí, ktorým daná trasa skráti úsek, ktorý potrebujú prekonať napríklad do obchodu, školy, na zastávku a pod., teda za každého počasia (tu však pozor, pretože práve tieto osoby bývajú často náchylné na sťažovanie sa, ak je na takejto trase sneh, ľad, tráva...).

Ak sa vrátime k priaznivému počasiu, trasa sa dá využiť aj ako náučný chodník, ak ju vybavíme informačnými tabuľami (informujúcimi napríklad o histórii danej lokality, samotnej železnice a pod.) a prípadne umelými zaujímavosťami (akože možnosť nájsť poklad, nejakými pamätníkmi, detskými preliezačkami atď.). Ak je trasa nenáročná na dĺžku, môže sa stať vhodným cieľom výletov rodín s deťmi alebo školských výletov. Tu už však prichádzame k dĺžke trasy.

Dĺžka trasy

Všeobecne by malo platiť, že ak máme nejakú turistickú trasu alebo cyklochodník, mal by viesť odniekiaľ niekam. A to potrebujeme určiť.

Vychádzať z pôvodnej trasy úzkorozchodnej železnice nemá totiž význam – základná trasa spájala dve chemické továrne (Dobrá Voda, Horné Orešany) so železničnou stanicou Smolenice pre umožnenie odvozu výrobkov na celoštátnu železničnú sieť, resp. slúžila pre vzájomné spojenie obidvoch chemických tovární, ktoré mali spoločný základ (majiteľov, druh výroby atď.), pričom ani jedna už neexistuje vo svojej pôvodnej funkcii. A je potrebné si priznať, že v súčasnosti nie sú ani jedna dôvodom na to, aby turisti absolvovali 10, resp. 20 km túru po telese bývalej železničky, a aby na ich koncoch našli schátralé objekty tovární slúžiace už na úplne iné účely.

Z turistického hľadiska je možné hľadať pre využitie najmä lepšie sprístupnenie turisticky zaujímavej oblasti Malých Karpát medzi Trstínom a Dobrou Vodou. Pri Trstíne je železničná stanica Smolenice, ktorá dokáže priviezť kapacitne veľa turistov naraz (najmä z Trnavy, Senice, prípadne z Bratislavy). Pri Dobrej Vode je zrúcanina hradu Dobrá Voda. Medzi Trstínom a Dobrou Vodou je ešte možné pripočítať Katarínku, postupne renovované ruiny bývalého kláštora. Tam sa nachádza aj prevádzkovaný pamätník železničky – Lesná železnica Katarínka. A všade okolo už iba les, les a les (a ešte ďalšie zaujímavé lokality, ale tie teraz nie sú predmetom tohto zamyslenia).

Po trase bývalej železničky je to však tých približne 20 km, čo je na túru prevažne tým lesom, lesom a lesom dosť nezaujímavé najmä v súvislosti s tým, že železnička pre prekonanie výškových rozdielov využívala množstvo vratných oblúkov, ktorými „krúžila“ prakticky okolo jedného miesta len pre zvládnutie výšky (z najvyššieho násypu je často vidieť dolu do údolia ďalšie dva násypy tej istej trasy). Väčšia časť trasy je navyše paralelne vedená s inými lesnými cestami, ktoré udržiavajú z dôvodu ťažby dreva a zásobovania kŕmnikov. Tieto cesty spomenuté serpentínové úseky obchádzajú síce s väčším stúpaním, ale podstatne kratšie (čo peším turistom určite nevadí).

Zároveň takúto trasu je potrebné za niečo „postaviť“ (či skôr rekultivovať) a aj udržiavať. A to sú náklady, ktoré rastú s každým kilometrom (aj metrom...). Tiež je potrebné si uvedomiť, že trasa železničky leží v katastrálnych územiach niekoľkých obcí, ktoré sa musia na majetkovom vysporiadaní pozemkov a nákladoch na obnovu a prevádzku spolupodieľať.

Ak zoberieme do úvahy úsek len v samotnom Trstíne, je to niečo okolo 2,5 km, u ktorého je možné hľadať zmysel využitia (prakticky je zobrazený na všetkých obrázkoch vyššie). Práve tu je možné hľadať využitie ako turisticko-náučného chodníka pre školy a rodiny z celého okolia. Privezú ich vlaky alebo autobusy na železničnú stanicu Smolenice a prejdú cez Trstín až k lokalite Hájiček na konci Trstína. Ak sa chodník vybaví množstvom informačných tabúľ a nejakých umelých zaujímavostí, tak tá vzdialenosť od stanice po Hájiček cca 2,5 km je priam ideálna pre nedeľné prechádzky rodín, resp. celotýždenné prechádzky miestnych obyvateľov. Tu je však

dôležité si uvedomiť, že takýto chodník by obchádzal dôležité body Trstína – centrálnu časť s obchodmi, kultúrnym domom, školou a pod. Pre cyklistov od Dechtíc a Naháča, ktorí smerujú na Smolenice, resp. k vlaku, je ale táto trasa výhodná tiež, pretože pred Trstínom by odbočili na cestu na Rosuchov, odkiaľ by obišli rušné ulice Trstína (tie však musia tak či tak prekrížiť, ale to je lepšie ako ísť súvisle s obiehajúcimi autami).

Ak by sa funkčná trasa „potiahla“ až k Prekážke a napojila na lesnú cestu z Prekážky do lesa, umožnilo by sa pre cyklistov úplné obídenie rušnej, kľukatej a nebezpečnej cesty medzi Trstínom a Prekážkou, čo by bolo veľmi vhodné z hľadiska bezpečnosti cyklistov, ale aj peších.

Úsek medzi stanicou Smolenice a podjazdom bývalej železničky pod traťou Trnava – Kúty a vlečkou k nákladisku kameňa je tiež problematický. Samotný podjazd už svojmu pôvodnému účelu neslúži – bolo sem premiestnené koryto Trnávky vedúce pôvodne pozdĺž cesty Trstín – Buková. Traťové teleso medzi podjazdom a pôvodnou prekládkovou stanicou úzkokoľajky (neskôr známy ako predajný sklad Chemolaku) je už čiastočne scelené v rámci poľa (a teda rozorané), čiastočne zarastá. Tento úsek už leží v katastri obce Smolenice. Pre cyklochodník medzi stanicou a začiatkom telesa úzkokoľajky pred Trstínom je však nevhodný, pretože zbytočne komplikuje dvojnásobný prejazd cez železnicu. Má však význam v prípade cyklotrasy Trstín – Smolenice (obec), pretože úplne vylučuje kolíziu s vlakom na trati Trnava – Trstín (kríženie by bolo mimoúrovňové podjazdom).

Pre spomenutý úsek stanica – Trstín sa ukazuje vhodnejšie postaviť chodník priamo od rázcestia cesty Trstín – Smolenice s prístupovou cestou k stanici. Vyhlo by sa tak využitiu podjazdu. Ale aj tento úsek už je v katastri obce Smolenice. Ak by sa však predsa len podarilo zrealizovať cyklochodník stanica – Trstín, určite by to bolo vhodné aj pre časť obyvateľov Trstína, ktorí majú svoje obydlia pri ceste na Bukovú – mali by tak kratšie zo stanice. Iný pohľad na takýto chodník by už predstavovala bezpečnosť, najmä po tme…

Nie je chodník ako chodník

Pre peších je možné tolerovať aj nespevnený chodník, taký prírodný (nízka tráva s uvedomením si, že sa na nej môžeme za mokra pošmyknúť…). Taký sa dá využiť aj v zime, ak napadne dostatočná vrstva snehu, aj pre bežkárov na lyžiach.

Ak však pripustíme, že na bicykli očakávame pre cyklochodník vždy asfaltovú komunikáciu, tak sa to bije s požiadavkami pre chodcov a lyžiarov. Zatiaľ čo chodci sú prevažne ochotní tolerovať aj menej kvalitné povrchy (namiesto asfaltu štrk, drť, udupaná zem alebo len tráva), lyžiarom ide najmä o ten sneh (ak ho je menej, tak je pre nich lepšie drať lyže o mokrú trávu vytŕčajúcu spod biednej snehovej pokrývky, než o štrk alebo asfalt…).

Pre bicykel je však určite najlepší asfaltový povrch, na ktorom hrozí najmenej padnutí z dôvodu nezvládnutia jazdy na horšom teréne, čo najmä výletníci s malými deťmi určite uvítajú. Na štrku, hline alebo tráve je to už predsa len pre horské bicykle a skúsených jazdcov.

Z toho vyplýva, že pre časť potenciálnych využívateľov bývalého železničného telesa, je možné uvažovať len s úpravou telesa na súvislú dráhu so zatrávneným povrchom, ktorý je však potrebné udržiavať pravidelným

kosením (zvyčajne niekoľkokrát ročne v celej dĺžke). Takýto povrch má nižšie investičné náklady než asfaltový.

Asfaltový povrch, ktorý je priam vyžadovaný cyklistami, potrebuje pri realizácii spevnenie povrchu štrkom a následnú aplikáciu betónu a asfaltu, prípadne často aj použitie obrubníkov alebo dlažby. Okrem drobných opráv takéhoto povrchu (lokálne prepadnutia alebo výmole), má určite nižšie prevádzkové náklady na údržbu, pretože kosiť jeho okolie je menej náročné na dĺžku intervalov počas roka ako čisto trávnatá trasa (tráva môže byť aj vyššia než tá, po ktorej je potrebné chodiť).

K povrchu chodníka je tiež potrebné zvážiť jeho únosnosť – či má byť napríklad zjazdný pre údržbárske vozidlá – to má vplyv najmä na mosty. Minimálne ten v Trstíne pri hlavnej ceste Trstín – Jablonica vyžaduje novú mostovku, nakoľko tá pôvodná je už dávno v...

Kto chce teleso bývalej železničky využiť pre verejné účely a kto nie?

Pri úvahách o využitie telesa bývalej úzkorozchodnej železničky ako cyklochodníka alebo chodníka je dôležité myslieť aj na názory ľudí. Zatiaľ čo turistom a športovcom (čo budú prevažne ľudia z iných obcí a miest, než z Trstína) takáto myšlienka určite bude vyhovovať, miestnym ľuďom, ktorých pozemky susedia s telesom po železničke, už takéto plány nebudú veľmi príjemné.

Prečo? Pretože teleso železničky vedie v súčasnosti cez Trstín prevažne poza humná rodinných domčekov. Ak by sa teleso upravilo na chodník pre verejnosť, sprístupnili by sa tým pohľady verejnosti na humná, resp. priamo do „dvorov“ súkromných pozemkov, čomu určite nebudú ich majitelia nadšení. Súčasne s tým by museli niektorí majitelia demontovať oplotenie z telesa železnice, prípadne by prišli o ovocné stromčeky, rozšírené záhradky, sklady dreva a prístupové cesty pre traktory do dvorov. Nehovoriac o obavách z možnosti lepšieho vykradnutia dvorov cez humná...

Je preto dôležité zvážiť, ktorý úsek bývalej železničky je vhodné upraviť do podoby verejného chodníka, ale v súčinnosti so zmyslom jeho využitia (aby tá trasa odniekiaľ niekam skutočne zmysluplne viedla). A ak by bola požiadavka zo strany obyvateľov o prehodnotenie niektorých úsekov za klasický obecný chodník (t.j. jeho celoročné a celodenné využitie), vzrástli by prevádzkové aj investičné náklady o ďalšie položky – napr. zavedenie pouličného osvetlenia.

Záver

Myšlienka využitia telesa bývalej železničky je určite zaujímavá a môže zaujať množstvo ľudí pre jej využívanie po zrealizovaní. Určite môže zvýšiť turistický ruch pre ľudí z iných končín, ale aj zlepšiť rekreačné podmienky pre samotných obyvateľov dotknutých obcí.

Okrem finančných nákladov na vytvorenie a prevádzku takejto komunikácie je však potrebné zvážiť aj množstvo ďalších faktorov, aby realizácia myšlienky nestroskotala skôr, než sa ju úspešne podarí zavŕšiť do zmysluplného celku.

Tiež nie je potrebné zabúdať, že celá realizácia by mala byť naviazaná na viacerých občanov, ideálne na nejaké miestne dobrovoľnícke združenie, ktoré môže udržiavať trasu „pri živote“ (aby trasa obsahovala meniace za zaujímavé body, ktoré sa oplatí opäť navštíviť...). Príkladom môže byť spolupráca s nejakým miestnym skautským krúžkom, turistickým krúžkom, školou a pod. Tiež podpora podnikateľov je dôležitá, pretože tí majú možnosť sa prezentovať pred očami obyvateľov, ktorí často ani nevedia, čo sa v miestnych halách vyrába.

V každom prípade, akákoľvek investícia do zveľaďovania chotára obce prináša okrem záujmu turistov aj zlepšenie životného a kultúrneho prostredia pre samotných obyvateľov danej obce, aj keď sa s tým ťažko zmierujú najmä ak je potrebné uvoľniť na taký účel nejaké prostriedky z obecného rozpočtu.



* * *