

Piotr Osóbka

DROGA DO ŻEGIESTOWA

Znaczna część zawartych w tym artykule informacji pochodzi z maszynopisów nieznanego mi autorstwa. Zależało mi jednak na tym, aby tak ciekawych materiałów nie pokrył kurz zapomnienia.

Droga do Żegiestowa za czasów Ignacego Medweckiego była w fatalnym stanie. Ze *Wspomnień* inż. Bronisława Babla, członka Komisji Zdrojowej w Krynicy i redaktora tygodnika „Krynica”, dowiadujemy się, że wycieczki do Żegiestowa należały do żelaznego repertuaru każdego turnusu wczasowego. Towarzystwo krynickie zwiedzało Bardiów i Lubowlę, ale do Żegiestowa jeździło najchętniej, bo wyprawa dawała okazję do mocnych przeżyć i silnych wrażeń. Przy przejazdach nad urwiskami Popradu wszystkich ogarniało przerażenie, które na długo pozostawało w pamięci. Wybierano się pojazdami konnymi, bo turystyki pieszej nikt wówczas nie uprawiał. Nie znano jej walorów i powszechnie lekceważono, gdyż pieszo podróżował tylko ktoś ubogi.

Wyruszano gromadnie popularnymi wówczas wózkami chłopskimi, znacznie tańszymi od dorożek. Przejazd dwukonną dorożką z Krynicy do Żegiestowa i z powrotem kosztował 12 złotych reńskich czyli tyle ile kosztowały 2 pary luksusowych męskich butów z cholewami. Cena wózka chłopskiego, zwykle jednokonnego, wynosiła na tej trasie 3.50 złr. ale podróż była mniej wygodna. Droga nie była brukowana, lecz wysypana szutrem, który szybko się ścierał i zamieniał w kurz. Przybywających gości podejmował Medwecki zwyczajem węgierskim wodą mineralną zmieszaną z winem, a potem częstował obiadem.

Był jeszcze drugi wariant drogi do Żegiestowa, ale okrzęzny, uciążliwy i bardzo niebezpieczny. Droga ta biegła od Nowego Sącza przez Stary Sącz do Piwnicznej, starym szlakiem handlowym na Węgry. Była to droga bita, wysypana szutrem i dobrze utrzymana, ale urywała się w Piwnicznej i dalsza podróż wzdłuż Popradu możliwa była tylko po węgierskiej stronie. Tę trasę z Mniszka przez Międzybrodzie do Muszyny przebył w 1851 r. Józef Łepkowski i pozostawił jej opis, z którego wynika, że była to podróż niebezpieczna, mimo „zręczności najętych chłopów”, którzy mieli ją ułatwić.¹

Znamy jeszcze drugi przypadek przebycia tej niebezpiecznej trasy od Piwnicznej do Żegiestowa. Tym odważnym turystą był Władysław Anczyc, entuzjasta żegiestowskiego zdroju. Przedstawiając alternatywne możliwości podróży, nie odradzał jazdy przez Piwniczną jako krótszej i „dla wdzięku widoków” („Tygodnik Ilustrowany”, Warszawa

¹ Całość opisu J. Łepkowskiego zob.: Piotr Osóbka, *Podróże do uzdrowisk*, „Almanach Muszyny” 2003, str. 81–90.

1862 r. nr 134.)

Jakby w obawie, aby ktoś z chorych nie pokusił się o odbycie podróży tym szlakiem, F. G. Gogojewicz opublikował ostrzeżenie:

*Nie radzimy nikomu jechać do Żegiestowa na Stary Sącz i Piwniczną tak dla drogi złej i przepaścistej, jako też dla przykrej przeprawy przez Poprad nabawiającej podróżnych trwogi i niebezpieczeństwa.*²

W 1876 roku, po uruchomieniu kolei żelaznej, została zbudowana droga kołowa wzdłuż toru kolejowego, a w Zdroju dokonano przebiccia stoku Czerszli. W ten sposób Żegiestów otrzymał bezpośrednie połączenie drogowe z Piwniczną.

Przez kilkadziesiąt lat użytkowania drogi niewiele na niej poprawiono. W centrum Zdroju zataczała wielki łuk, obiegała jar dookoła i przechodziła przez most na Szczawniku, który znajdował się w miejscu, gdzie później stanął Dom Zdrojowy. Następnie droga biegła do Zimnego Potoku, gdzie także zataczała łuk, ale znacznie mniejszy. Mostu nie było i podróżni przejeżdżali przez potok, co po wielkich ulewach stawało się dość niebezpieczne. Dalej droga szła po stromym zboczu nad Popradem, przekraczała przełęcz pod Kiczera i dość gwałtownie spadała do Andrzejówki. Znajdują się tu jeszcze ślady utwardzone kamieniami po starej drodze. Droga od Zdroju do wsi wprawdzie znacznie szersza, dobra była tylko jednak do przystanku kolejowego, bo reszta była nisko położona i często zalewana przez Poprad. Z tego powodu ulegała zniszczeniu, miała dużo dziur, które zależnie od pogody zmieniały się w kałuże lub w tumany kurzu. Przebudowę drogi przez Zdrój ciągle odkładano. Jej przeprowadzenie uzależnione było od wyników pertraktacji prowadzonych z władzami czechosłowackimi. W czasie ustalania granicy w roku 1918 przewodniczący Komisji Delimitacyjnej³ prof. dr Walery Goetel, rozumiejąc jakie znaczenie ma Łopata zw. Czeską dla żegiestowskiego Zdroju, proponował Słowakom oddanie Polsce tego skrawka ziemi w zamian za odstąpienie im terenów pod Muszyną. Słowacy odrzucili jednakże propozycje wprowadzenia jakichkolwiek zmian na tym odcinku, ponieważ – jak się okazało później – mieli przygotowany plan elektryfikacji Słowacji, w którym przełom Popradu pod Żegiestowem miał istotne znaczenie. Wybudowaniu tej elektrowni towarzyszyły długie dyskusje i protesty, w efekcie których Poprad nie został spiętrzony. Plany te częściowo doczekały się realizacji dopiero w roku 2004. W dniu 02.07.2004 r., w obecności przedstawicieli strony słowackiej i polskiej, mała elektrownia wodna w Sulinie została uroczystie przekazana do eksploatacji.⁴

W 1920 r. Zakład Zdrojowy nabyła Spółka Udziałowa, która – chcąc doprowadzić Zdrój do porządku – musiała zacząć od usunięcia największej bolączki, jaką była właśnie droga. Na jednym z pierwszych posiedzeń Walnego Zgromadzenia udziałowców

² F. G. Gogojewicz, *Żegiestów w porze zdrojowej 1864*, Kraków 1865 r., s. 3.

³ Delimitacja (łacińskie delimitatio – rozgraniczenie), określenie i wytyczenie granicy państwa na podstawie umowy międzynarodowej. Dokonuje jej powołana przez zainteresowane strony wspólna komisja delimitacyjna, do której zadań należy m.in. zatwierdzanie znaków granicznych, sporządzanie przebiegu linii granicznej w terenie oraz odpowiednich map i szkiców.

⁴ Zob. Piotr Osóbka, *Ekologia i odnawialne źródła energii w dolinie Popradu*, „Almanach Muszyny” 2005, str. 212-216.

zapadła decyzja, aby drogę przebudować i wyprostować, w czym miały pomóc: stopniowe zasypywanie jaru, budowa nowego mostu na Szczawniku i zasklepienie Zimnego Potoku. Wyprostowana droga stawała się wygodniejsza, a równocześnie była zabezpieczona przed zalewaniem jej przez potok. Zarazem zaznaczono, że ta droga ma służyć wyłącznie do użytku wewnętrznego, tzn. ma stanowić aleję spacerową dla kuracjuszy. Walne Zgromadzenie postanowiło podjąć starania o budowę drogi przelotowej, która omijałaby Zdrój i służyła do przewozu drzewa i przepędzania bydła. Sprawa drogi była dyskutowana na wszystkich konferencjach, jakie w tym czasie odbywały się dość często w Żegiestowie.

W dniu 23 marca 1922 r. ukazała się ustawa o uzdrowiskach, zlecająca nadzór nad nimi Ministrowi Spraw Wewnętrznych, który dla wykonania tego zadania powołał Państwową Radę do Spraw Uzdrowisk, jako organ doradczy. W dniu wejścia w życie tej ustawy, wszystkie uzdrowiska oraz Zakopane i Inowrocław otrzymały charakter użyteczności publicznej. Plan zabudowania, na który ustawa z 1922 r. i nowela z 1928 r. kładły duży nacisk, miał obejmować całą problematykę uzdrowiska.

W lipcu 1922 r., na posiedzeniu z udziałem dyrektorów departamentów kilku Ministerstw: Zdrowia, Robót Publicznych, Skarbu oraz przedstawicieli Urzędu Wojewódzkiego z Krakowa, omówiono wszystkie potrzeby i bolączki, a sprawę drogi uznano za zagadnienie priorytetowe. Komisja gwarantowała pomoc rządową przy budowie drogi objazdowej. Obiecano natychmiastowe wyasygnowanie funduszy na budowę mostu w Zdroju i poprawę drogi do Muszyny. Członkowie Komisji stwierdzili, że droga ze Zdroju przez przełęcz pod Kiczera jest absolutnie nieprzejezdna i musi być natychmiast przebudowana. W ciągu kilku miesięcy dokonano przebiccia stoku pod Kiczera i wybudowano nowy odcinek drogi do Andrzejówki. Dalszy odcinek tej drogi do Muszyny został wtedy poszerzony i poprawiony. Komisja uznała także za konieczne naprawę drogi do Piwnicznej, lecz sprawę odłożyła na później. W tym czasie wyłoniła się nowa koncepcja budowy drogi objazdowej, a mianowicie puszczania jej przez teren słowacki. Stało się to możliwe dzięki temu, iż rozmowy dotyczące granic przybrały wreszcie pomyślny obrót.

W atmosferze zarysowującego się porozumienia został zawarty 18 lipca 1924 r. w Starym Sączu układ w sprawie ułatwień granicznych. Komisja Delimitacyjna Polsko-Czechosłowacka, której z ramienia Polski przewodniczył – niezmordowany w wysiłkach i wierny w swych uczuciach dla Żegiestowa – prof. Goetel, podpisała protokół normujący wzajemne stosunki. W układzie tym Słowacy wyrażali zgodę na przeprowadzenie drogi, która od przystanku kolejowego przechodziłaby przez ich terytorium, dwukrotnie przekraczała Poprad i wychodziła nad tunelem koło Andrzejówki, łącząc się tam ze starym szlakiem.

W zamian za te ułatwienia drogowe Czechosłowacja otrzymała prawo swobodnego spławiania drzewa Popradem i Dunajcem, aż do Marcinkowic za Nowym Sączem. W Marcinkowicach drzewo to miało być ładowane na wagony i wysyłane transportem kolejowym, zgodnie z dawniej zawartą umową o wzajemnych udogodnieniach kolejowych.

W umowie drogowej zawarto postulat, aby Polska wykupiła, względnie wydzierżawiła, teren zwany Łopatą, przez który miała biec droga. Jej właścicielami byli dwaj wspólnicy, Węgrzy: hr. Czahy i inż. Goezi. Strona polska zobowiązała się także do wybudowania budynku celnego na nowym przejściu granicznym na Łopacie. Ze strony czechosłowackiej wysunięto zastrzeżenie, że jeżeli do 4 lat wszystkie warunki nie zostaną spełnione, to porozumienie staje się nieaktualne.



Tratwa na Popradzie (pocztówka, lata 60.)

Władze polskie przyjęły z zadowoleniem ten układ graniczny, ale z powodu trudności finansowych Skarb Państwa nie wykazywał gotowości do wyasygnowania kredytów na dość kosztowną imprezę, jaką była budowa drogi na odcinku około 1 500 m, wzniesienie dwóch mostów na Popradzie i budowa budynku granicznego. Dzierżawa, względnie nabycie Łopaty, jako rzecz mniej pilna, mogła być załatwiona później. Ministerstwo Skarbu uważało, że ponieważ umowa ta została zawarta w interesie Żegiestowa, przeto Spółka z o.o. Żegiestów Zdrój winna wziąć na siebie obowiązek wykonania wszystkich jej warunków. Takie postawienie sprawy obaliło z miejsca całe porozumienie, gdyż zrealizowanie jego postanowień przekraczało możliwości finansowe udziałowców. Zarząd Zdrojowy nie dał jednak za wygraną i ustawicznie apelował do władz, aby te rozstrzygnęły sprawę drogi i zatwierdziły złożony w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych plan zabudowy Łopaty. Sprawy te były ze sobą ściśle związane, ponieważ prawidłowy i szybki rozwój Łopaty mógł się dokonać jedynie w oparciu o łatwy dostęp i wygodną drogę. Tym wymaganiom mogła sprostać jedynie droga idąca przez terytorium czechosłowackie. Sprawa wlokła się kilka lat, lecz na szczęście nie wygasł jeszcze prekluzyjny termin poprzedniej umowy. W związku z tym w maju 1928 r. bawiła w Żegiestowie Komisja rządowa, w której uczestniczyli delegaci Ministerstw: Spraw Zagranicznych, Spraw Wewnętrznych, Robót Publicznych, Skarbu, Wojska oraz Urzędu Wojewódzkiego.

Przewodniczył jej prof. Goetel, stały pełnomocnik rządu do spraw umów granicznych. Komisja miała zdecydować, czy Żegiestów ma warunki terenowe i uzdrowiskowe, aby stać się wielkim kąpieliskiem i w jakim kierunku powinna iść jego rozbudowa. Komisja znalazła podstawy do pozytywnej odpowiedzi, uznając, że Źródło reprezentuje pierwszorzędne wartości uzdrowiskowe. Stwierdziła również, że jedyną możliwością rozwoju jest zagospodarowanie Łopaty. Komisja orzekła zgodnie, że droga Nowy Sącz - Muszyna powinna, na odcinku prowadzącym przez Żegiestów, przebiegać przez Czeską Łopatę, przy czym należy skorzystać z obowiązującej jeszcze umowy z 1920 r. i natychmiast przystąpić do jej realizacji. Lecz niestety i ta Komisja uznała za konieczne obciążyć Spółkę wykonaniem zobowiązań materialnych, wynikających z cytowanej umowy, a nadto dorzucić nowy obowiązek „...zwrócenia państwu kosztów nadzoru paszportowo-celnego i kosztów urządzenia budynku celnego”. Tym razem sprawa została odłożona nie tylko dlatego, że Spółka zaangażowana w budowę Domu Zdrojowego miała tak poważne kłopoty finansowe, że do dalszych zobowiązań pieniężnych nie była zdolna. Dodatkowo w tej sprawie zaważyła postawa naszych władz, które postanowiły załatwić generalnie wszystkie sporne kwestie graniczne z Czechosłowacją i traktować je łącznie. Skomplikowało to znacząco prowadzone pertraktacje i opóźniło ich zakończenie. Słowacy byli bowiem skłonni do ustępstw na Łopacie, ale stawali okoniem w kwestii drogi pienińskiej. Rozmowy zaczęte w Gdyni w 1928 r. ciągnęły się przez trzy lata. Wciąż pojawiały się nowe trudności, które zdawały się być nie do pokonania. Przewodniczący polskiej delegacji, prof. W. Goetel, którego doradcą w sprawach Żegiestowa był inż. Krukierek, dążył uparcie i konsekwentnie do polubownego zakończenia nieporozumienia. Goetel wykazał w tych rozmowach dużo cierpliwości, dobrej woli i zrozumienia dla intencji strony przeciwnej. Godnego partnera i lojalnego negocjatora znalazł również w osobie inż. Roubika, kierownika grupy czechosłowackiej. Wysiłki obu stron doprowadziły do zawarcia umowy w 1931 r. Z jej ratyfikacją parlament czechosłowacki zwlekał przez dwa lata. Wielkie zasługi położył Roubik i dużo oporów musiał przełamać, aby w roku 1933 uzyskać zatwierdzenie umowy.

Gorszy przebieg miała ta sprawa po stronie polskiej. Podczas trwania pertraktacji budowa drogi pozostała w zawieszeniu. Po ich zerwaniu Zarząd Zdrojowy wystąpił z projektem budowy drogi objazdowej przez wieś, ale inwestycja ta była zbyt kosztowna, aby mogła znaleźć akceptację. Nie pozostało zatem nic innego, jak wrócić do koncepcji drogi przez Źródło i dokonać jej ulepszenia. Była to decyzja, która stawiała pod znakiem zapytania dalszy rozwój uzdrowiska. Źródło już wtedy odczuwał poważne trudności w opanowaniu ruchu kołowego na jedynej arterii, jaką posiadał. Droga ta stanowiła zarazem teren spacerowy dla kuracjuszy, turystów i wycieczek, które szczególnie w sezonie wakacyjnym licznie tam zjeżdżały. Wzdłuż tej drogi rozłożyły się główne budowle Źdroju. Na ostrych stokach górskich, nad drogą, znajdowały się amfiteatralnie wznoszone budynki. Ruch kołowy panujący na drodze poważnie zagrażał spokojowi, którego w Żegiestowie szukali liczni kuracjusze. Naprawy wymagała jednakże nie tylko droga przez Źródło. Także odcinek do Piwnicznej był w pewnych porach roku prawie nieprzejezdny.

Droga ta, zbudowana w roku 1876 przy okazji uruchomienia kolei, nie miała dotychczas twardej nawierzchni. Gdy starania o kredyt państwowy na jej budowę nie rokowały żadnych nadziei, powstał projekt, aby całą drogę od Nowego Sącza do Krynicy przebudować czynem społecznym, przy pomocy zainteresowanych miejscowości.

W sierpniu 1933 r., z inicjatywy dyrektora Zakładu Zdrojowego inż. Krukierka, odbyła się w Zdroju konferencja, w której uczestniczyli, oprócz przedstawicieli samorządów doliny Popradu, delegaci Warszawskiego Związku Podhalan, Polskiego Touring Klubu i inni. Podczas tej konferencji uchwalono, że należy stworzyć stałą Komisję Porozumiewawczą Samorządów Doliny Popradu. Niebawem z inicjatywy posłów ziemi sądeckiej: inż. J. Brzozowskiego i J. Gduli, Komisja została przemianowana na Towarzystwo Przyjaciół Doliny Popradu, które wzięło w swoje ręce organizowanie budowy drogi. Prezesem Towarzystwa Przyjaciół, mającego siedzibę w Żegiestowie, został były prezydent Lwowa, inż. Jan Brzozowski. Z przygodnego kuracjusza, leczącego się w Żegiestowie, stał się Brzozowski dożgonnym wielbicielem jego piękna i niezmordowanym obrońcą żegiestowskich interesów. Związał się z nadpopradzkim uzdrowiskiem nie tylko okazałym pensjonatem „Biały Orzeł”, który wybudował w Zdroju, ale również ogromem pracy poświęconej dla rozwoju Uzdrowiska. Celem Towarzystwa, któremu przewodniczył, była praca nad rozwojem gospodarczym i kulturalnym miejscowości położonych w Dolinie Popradu, ochrona przyrody i reklama piękna oraz wartości leczniczych Popradu i jego dopływów. Towarzystwo wydało prospekt reklamowy i walczyło się przyczyniło do powstania Spółki Drogowej. Spółka, w której partycypowały zarządy gmin i magistraty od Starego Sącza po Krynice, a także Komisja Zdrojowa w Żegiestowie i Wydział Powiatowy w Nowym Sączu, była eksperymentem bez precedensu. Zjednoczyła ludzi przedsiębiorczych i ofiarnych, których inicjatywę porównać można z bardzo udanym tzw. „Eksperymentem sądeckim” z lat sześćdziesiątych. Prezesem Spółki został starosta nowosądecki dr Maciej Łach, a jego zastępcą K. Krukierka. Zarząd zwoływał walne zgromadzenie delegatów, które uchwalało budżet roczny i program działalności. Budżet uzależniony był od dotacji Ministerstwa Komunikacji, od wpłat towarzystw turystycznych zainteresowanych w rozbudowie sieci drogowej i od składek członkowskich. Składki członkowskie gromad i gmin pochodziły z podatku hotelowego, uiszczanego przez właścicieli pensjonatów od wynajmowanych lokali. Nie były one jednak wysokie, np. gromada Andrzejówka płaciła rocznie 157 zł i taką kwotę zobowiązała się płacić przez 15 lat, podobnie zresztą jak wszyscy członkowie Spółki. Spółka zaczęła działalność w roku 1935 od budowy drogi prowadzącej z Łomnicy do Wierchomli. Ten odcinek był najtrudniejszy do przeprowadzenia, bo droga wymagała budowy murów oporowych od strony toru kolejowego i zabezpieczenia stoków górskich nad jezdnią. Spółka pracowała z ogromną energią i w ciągu trzech lat wydała 600 000 zł, zatrudniając wielu ludzi. Ta inicjatywa przyczyniła się znacznie do złagodzenia skutków bezrobocia, które na Sądecczyźnie przybierało zastraszające rozmiary. Zarząd Zdrojowy, pozostając w przekonaniu, że dzięki wybudowaniu nowej drogi wzrośnie ruch samochodowy, uruchomił w 1938 roku stację benzynową w Żegiestowie i przygotował projekt budowy garaży dla

Bardzo przykrym incydentem w stosunkach polsko-słowackich było zajęcie przez Polskę Łopaty Słowackiej, z częścią od Lipnika Małego do Sulina, na długości 5 km. Miało to na celu m.in. zbudowanie drogi objazdowej, która by odciążała Zdrój od ruchu transportowego. Dla objęcia tych terenów przyjechali pociągiem pancernym 27 września 1938 r. przedstawiciele władz wojskowych, aby zaakceptować gotowość do użycia siły zbrojnej.

W marcu 1939 r. Hitler zagarnął Czechy i ogłosił „niepodległość” Słowacji. Wrzesień 1939 roku przywrócił Słowakom starą granicę. Zmiana granicy dokonana przez władze polskie wzburzyła ludność słowacką. Od początku roku 1939 wzajemne stosunki ulegały pogorszeniu, a po oddzieleniu się Słowacji stały się wręcz wrogie. Największą nienawiść do Polaków okazywali funkcjonariusze słowaccy, a zwłaszcza żołnierze straży granicznej. Gdy w sierpniu 1939 r. hitlerowcy prowokowali incydenty graniczne, Słowacy również nie pozostawali w tyle. Na przejeżdżające przez Żegiestów pociągi, wypełnione po brzegi opuszczającymi uzdrowisko kuracjuszami, spadał grad pocisków karabinowych ze słowackiej strony. Ostrzeliwanie pociągów i różne inne prowokacje wzmagały niepokój wśród kuracjuszy i letników, którzy od połowy sierpnia zaczęli masowo wyjeżdżać z Żegiestowa. W ostatnim tygodniu sierpnia wyjazdy odbywały się wręcz w panice. W niedzielę 27 sierpnia Zakład opustoszał zupełnie.

Oba jary, nad Szczawnikiem i Zimnym Potokiem, po wykonaniu betonowych przepustów były zasypane jeszcze przed wojną. Roboty wykończeniowe (mur oporowy), zabezpieczające drogę i deptak przed osunięciem się nasypu na tor kolejowy, wykonano na przełomie lat 40. i 50.

Dopiero w roku 1963 Żegiestów doczekał się spełnienia dawnych zamierzeń. Została wybudowana droga o szerokiej jezdni, z twardą asfaltową nawierzchnią i chodnikami. Wybudowano dwa wiadukty nad torem kolejowym, jeden w pobliżu sołectw Żegiestów - Zubrzyk, drugi nad przystankiem kolejowym. Oba wiadukty miały za zadanie zmniejszenie ilości skrzyżowań toru kolejowego z drogą na jednym poziomie. Droga od przystanku do wsi, niegdyś permanentnie zalewana przez Poprad, została podniesiona o około 2 m. Droga przez Zdrój została sprostowana i zabezpieczona żelaznymi poręczami. Prace drogowe – w trudnych warunkach – prowadziło wojsko i Krakowskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych, które mogło się poszczycić doskonałą jakością robót. Na jednym z końcowych już spotkań roboczych z przedstawicielami tej firmy zaproponowałem, aby wykonała ona jeszcze wewnętrzną drogę do Domu Zdrojowego i wokół fontanny. Fontanna została zmodernizowana i uruchomiona. Wokół niej powstał klomb z kwiatami. Dodatkowo została zaprojektowana i wykonana muszla koncertowa, której to Zdrój bardzo potrzebował. Odtąd odbywały się tu koncerty, które organizował z dużym osobistym zaangażowaniem kierownik kulturalno-oświatowy, mgr Tadeusz Węgrzyn.

Dopiero w latach 2005/2006 przeprowadzono remont tej drogi i zamontowano nowe barierki. Jesienią 2006 roku wykonano siatki zabezpieczające drogę wojewódzką przed spadającymi odłamkami skalnymi.



To nowatorskie rozwiązanie wykonała szwajcarska firma Geobrugg

Nasilenie ruchu kołowego, postępujące w tym tempie co obecnie, zaczyna być poważnym problemem. Teraz droga objazdowa dla przepuszczenia ruchu tranzytowego staje się kwestią „być albo nie być” uzdrowiska. W latach 1965-1966, razem z panem Piotrem Serwińskim (ojcem burmistrza Muszyny), uczestniczyłem w kilku konferencjach w Wojewódzkiej Radzie Narodowej w Krakowie, dotyczących perspektywicznych planów budowy tzw. „Obwodnicy bieszczadzkiej”. Obwodnica miała powstać w ciągu piętnastu lat i miała przebiegać nad Żegiestowem. Niestety w ostatnich latach domy sanatoryjne w Zdroju: „Warszawianka”, „Żegotka”, „Prometeusz” i „Światowid”, z uwagi na duży ruch samochodowy i zanieczyszczenia spalinami, nie nadają się już dla kuracjuszy. Natomiast wielką szansą dla Zdroju może być świadome wykorzystanie walorów uzdrowskich Łopaty. W tym celu wskazane jest współdziałanie balneologów i biznesu.

W ostatnim okresie, dzięki staraniom lokalnej społeczności, położona została nowa asfaltowa nawierzchnia na drodze we wsi, od przejazdu PKP do szkoły.

16 grudnia 2006 r., w remizie OSP, odbyło się spotkanie oplatkowe Towarzystwa Przyjaciół Żegiestowa. Przybyli członkowie TPŻ, zaproszeni goście (m.in. Burmistrz i Przewodniczący Rady Gminy) oraz właściciele i kierownicy pensjonatów z Żegiestowa.

Przy okazji można było się dowiedzieć, że podobno trwają przygotowania do rozbudowy drogi powiatowej i połączenia Żegiestowa ze Szczawnikiem przez Palenicę. Przy sprzyjających okolicznościach inwestycja ma szansę być zrealizowana do 2009 roku (www.forum.zegiestow.pl).

Mimo że jestem w sprawach drogowych laikiem, spróbowałem przewidzieć poprowadzenie nowej drogi omijającej uzdrowisko Żegiestów. Zaznaczyłem ją czarną linią na mapie zamieszczonej na następnej stronie. Na własne oczy widziałem, jak pięknie wyglądają Tatry z proponowanej drogi, oczywiście przy dobrej pogodzie.



Przebieg proponowanej drogi, omijającej uzdrowisko Żegiestów

Przy zbieraniu informacji do artykułu wykorzystałem m.in.:

- Moje notatki: *Żegiestów Zdrój Perła Doliny Popradu*.
- Protokoły Rady Gminnej w Andrzejówce z 1933 r.
- Stare maszynopisy nieznanego autorstwa, odkryte w latach 1965-1967.

Szczególnie serdecznie dziękuję panu Stanisławowi Damse z Żegiestowa Zdroju, którego poprawki przyczyniły się do wyeliminowaniu kilku nieścisłości.

Od redakcji:

W latach 1964-1967 autor artykułu kierował Uzdrawiskiem Żegiestów.



Na łodzi w okolicach Żegiestowa (ok. 1916 r.)