



OD ŻYROSŁAWA DO FABRYKI, CZYLI KRÓTKA HISTORIA ŻERANIA

■ TEKST: SEBASTIAN ŁABĘDA

Są takie miejsca w Warszawie, przez które się tylko przejeżdża. Punkt przesiadkowy, pętla, kanał, wielkie fabryki, to pierwsze skojarzenia, gdy myślimy o... Żeraniu. Niby wiemy, co tam jest, ale konia z rzędem temu, kto wskaże poprawną lokalizację takich miejsc jak: Etna, Piekiełko, Różopol... Spacer po Żeraniu? Wycieczka na Żerań? – *Niekoniecznie* – odpowie większość z nas. A jednak spróbujemy poznać to miejsce.

Jak każda historia, ta również rozpoczyna się od słów: dawno, dawno temu, gdy na lewym brzegu Wisły powstała rezydencja książęca, a osada Warszowa zaczęła się rozrastać i bogacić, tereny po prawej

stronie rzeki stały się własnością potomków księcia Krzywoustego, którzy władali tą częścią kraju. Na mazowieckich równinach, na północ od dzisiejszego mostu Grota-Roweckiego, istniała niewielka wieś Żyrań. Za-

mieszkała była przez niewielu osadników, którzy teren nadrzecznych łąk nazywali „żerem”, czyli pastwiskiem. Inna wersja nazwy osady wywodzi ją od imienia Żyroslaw (Żerosław?), którego staropolską genealogię moż-

na wywodzić od słowa „żyro”, czyli pokarm, jedzenie, życie. Żyroślawa musiał być więc zapobiegliwym gospodarzem, który dbał o zaopatrzenie wsi w żywność...

Dziesiątki lat później potomkowie Żyroślawa byli świadkami dramatycznych wydarzeń w czasach potopu szwedzkiego. W lipcu 1656 roku na nadwiślańskich łąkach, na północ od Pragi stanęły naprzeciw siebie dwie potężne armie. Z jednej strony 18 tysięcy Szwedów i Brandenburczyków, a z drugiej 35 tysięcy żołnierzy polskich. Krwawe starcie skończyło się dla Żyrania tragicznie. Osada została spalona, a wielu mieszkańców zginęło. Dziś, gdy jedziemy autobusem ulicą Modlińską, wspomnijmy o tych wydarzeniach.

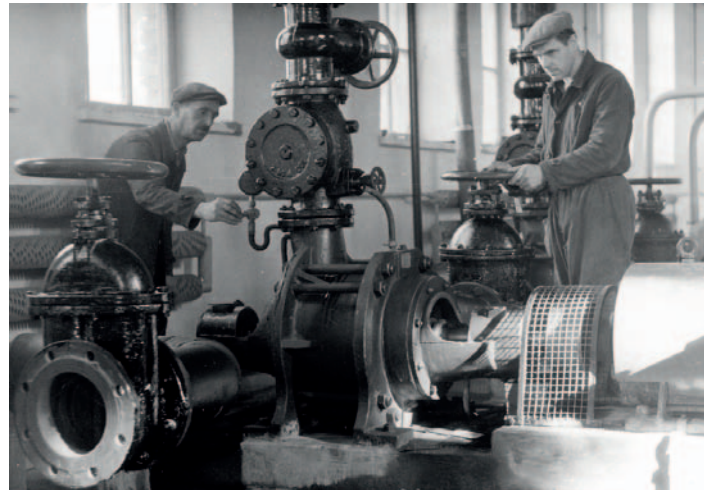
Wertując źródła historyczne, dowiemy się o innych klęskach, które w minionych wiekach dotyczyły terenów osady: kilku powodziach, epidemii dżumy, ale generalnie miesz-

niejszej Kępy Tarchomińskiej. Żerań przez wieki był osadą rolniczą. Stając się przedmieściem Warszawy, powoli wieś powiększała się – powstawały nowe ulice w większości z zabudową drewnianą i nielicznymi obiektami murowanymi. Mieszkała tu ludność raczej uboga. Tylko 1% domów posiadał dostęp do kanalizacji i wodociągów.

Sytuacja zmieniła się, kiedy prezydentem Warszawy został w latach 30. XX wieku Stefan Starzyński. Powstały projekty modernizacji stolicy, według których Żerań miał się stać terenem przemysłowym. Plany zakładały nie tylko przemianę Warszawy, ale również poprzez organizację prac publicznych ograniczenie bezrobocia, które w szybkim tempie rosło. Na Żeraniu miały być zbudowane fabryki, elektrownia i kanał. Pracować w nich miała okoliczna ludność z Gołędzinowa, Bródna, a zwłaszcza z Annapola. Przed wybuchem II woj-

pracownikiem. Tak zaczyna się w serialu historia Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu. Problem w tym, że zakład zbudowany został poza historycznymi granicami Żerania, na gruntach Pelcowizny. Teren Żerania znajdował się wówczas nieco bardziej na północ, już poza granicami Warszawy. Ponieważ fabryka samochodów miała być częścią większej dzielnicy przemysłowej, położonej głównie na terenach właściwego Żerania, nazwa ta na stałe przylgnęła do FSO, poszerzając w świadomości warszawiaków historyczne granice osady, w której ongiś żył Żyroślaw. W 1951 roku Żerań został formalnie włączony w granice Warszawy.

Budowę Fabryki Samochodów Osobowych rozpoczęto w 1948 roku. Planowano tu uruchomić produkcję samochodów na licencji Fiata. Jednak ze względów politycznych umowę z Włochami zerwano i na bazie *rozwijającej się przyjaźni z ZSRR* zade-



kańcy wiedli tu spokojny żywot. Posiadali prawo do przewozu ludzi przez rzekę, we wsi powstały browar i fabryka octu. Na mapach dzisiejszej Warszawy dawnej osady trzeba by szukać tam, gdzie ogródki działkowe, w okolicach ulic Zarzecze i Zabłockiej. Z czasem wieś zaczęła odsuwać się jednak coraz bardziej od Wisły. Budowano domy wzdłuż traktu łączącego Pragę z Modlinem – obecnie to ulica Modlińska. Przez okoliczne pola i łąki w tamtych czasach, płynęły wody rzeki Skurczy, która wpadała do Wisły na wysokości dzi-

ny światowej wybudowano Metalowe Zakłady Hutnicze i rozpoczęto prace przy budowie elektrowni i kanału.

Do planów budowy Żerania przemysłowego wrócono już w wolnej Polsce. Przypomnijmy sobie kadry z serialu Jana Łomnickiego pod tytułem *Dom*. W jednym z odcinków Andrzej i Basia spacerują wśród traw porastających nadwiślańskie łąki. Napięcie rośnie. Pojawia się krowa. Baśka piszczy ze strachu, a chwilę później pojawiają się geodeci dokonujący pomiarów gruntu pod budowę fabryki, której Andrzej później zostanie

cydowano o produkcji samochodu M-20 Pobieda, wzorowanego na pochodzącym z lat 30. modelu Forda...

Pierwsza Warszawa, bo tak nazwany został nowy, „polski” samochód, zjechała z taśmy montażowej 6 listopada 1951 roku. Nazwę wybrano w plebiscycie przeprowadzonym wśród pracowników fabryki. Pierwsze maszyny złożone zostały co prawda z części przywiezionych ze Związku Radzieckiego, ale i tak wszyscy byli dumni. Pierwszych pięć egzemplarzy zjeżdżających z taśmy montażowej długo było oklaskiwane



Poczta Polska wyemitowała znaczek, na którym znalazł się wizerunek montera, a w górnej części nazwa: Żerań.

Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu zawiera niejako historię polskiej motoryzacji. To tu produkowano w różnych wersjach prawdziwie polski samochód Syrenkę, później wrócono także do licencji włoskiego koncernu Fiat. Z taśm fabryki zjechały modele Polskiego Fiata 125p. W 1978 roku wyjeżdża opracowany we współpracy polsko-włoskiej samochód Polonez. W 1995 roku przedsiębiorstwo państwowe, jakim było FSO, przekształciło się w spółkę Skarbu Państwa, a następnie uległo

w 1954 roku. Moc nowej elektrociepłowni była o wiele większa od przedwojennej „staruszki” na Powiślu.

W 1955 roku rusza kolejny etap budowy żerańskiej dzielnicy przemysłowej. Smok III – potężny refuler zaczął wgrzyzać się w żerańską glebę, rozpoczynając budowę kanału łączącego Wisłę z Bugiem. Pomysł nie był nowy, jeszcze przed wojną planowano połączenie tych rzek, powstał jednak jedynie dwukilometryowy odcinek. Wznowienie prac miało stworzyć nową drogę wodną i umożliwić: *przewóz rudy krzyworskiej (Zagłębie Krzyworskie na Ukrainie bogate w złoża rud żelaza) dla polskich hut oraz węgla polskiego do ZSRR.*



przez załogę, która w tym momencie liczyła już 1400 pracowników. Operatorzy Kroniki Filmowej, którzy 6 listopada 1951 roku utrwaliли ten ważny moment komunikowali: *Radziecka licencja, radzieckie dostawy i radzieccy ludzie umożliwili nam zbudowanie najwspanialszej fabryki stolicy. Narodził się w Polsce przemysł samochodowy.* Na fotografiach z tamtych dni na ścianach wiszą wizerunki Feliksa Dzierżyńskiego i hasło: *Bierz wzór z życia towarzysza Feliksa.* Wkrótce produkcja osiągnęła liczbę 1650 aut, eksportowanych do wielu krajów świata: Gwinei, Ekwadoru, Mongolii, dwadzieścia pięć sztuk fabryka wyeksportowała nawet do Birmy... Polacy cieszyli się z nowego samochodu, czego wyrazem są liczne publikacje w ówczesnych gazetach, a nawet sztuki teatralne, piosenki i wiersze. Nazwa Żerania, niewielkiej do niedawna wioseczki obok Warszawy, była na ustach wszystkich Polaków. Dnia 12 grudnia 1952 roku

dalszym przekształceniu. Na Żeraniu zaprzestano produkować polskie modele samochodów...

Powojenny plan sześciolletni przewidywał, że nowo utworzona dzielnica zajmować będzie 15 kilometrów kwadratowych. W budowanych tu zakładach przewidywano zatrudnić 40 000 robotników. Rozbudowa zakładów przemysłowych całkowicie przeobraziła tę część miasta. Dawne, liche, drewniane domy, ale też i te solidne, murowane, burzone były pod budowę kolejnych fabryk. Główną arterią dzielnicy stała się ulica Modlińska. Dzielnica przemysłowa wchłaniała również okoliczne osiedla: Anopol, Piekiełko czy Marcelin. Tygodnik „Stolica” z entuzjazmem odnotowywał kolejne przemiany na Żeraniu. W 1951 roku wybudowano służbę i port, a potem ruszyła kolejna wielka inwestycja. Na licencji rosyjskiej zbudowana zostaje Elektrociepłownia Żerań. Pierwszy wytworzony w niej prąd popłynął

Według koncepcji kanałami i rzekami można było uzyskać połączenie z rzeką Dniepr.

Kanał Żerański ostatecznie połączył Wisłę z Zalewem Żegrzyńskim. Obecnie jest użytkowany głównie w celach sportowych i rekreacyjnych. Doskonale znają go okoliczni wędkarze oraz pasażerowie nielicznych statków płynących w letnie weekendy w stronę Zalewu Żegrzyńskiego.

Charakter Żerania, wchodzącego obecnie w skład dzielnicy Białołęka, ulega przemianom. Zabudowa przemysłowa powoli ustępuje innym funkcjom. Właściciel elektrociepłowni planuje usunięcie ogromnej hałdy popiołu nazywanej „Etną”, budowę nowych osiedli i biurów. Władze lokalne chciałyby w okolicach Kanału Żerańskiego stworzyć tereny rekreacyjne z kortami, boiskami oraz szlakiem rowerowym biegnącym kładką nad wodą. Zaczyna się kolejny rozdział historii Żerania... ■