

ANNA ORCHOWSKA-SMOLIŃSKA

Politechnika Gdańska

PROBLEMY MIESZKANIOWE W BUDUJĄCEJ SIĘ GDYNI, „MIEŚCIE POSZUKIWACZY ZŁOTA”

Abstract: Housing Problems in Gdynia, so called "City of Gold Seekers", while the City has being built. Gdynia as well as the national large scale port were built completely from scratch in the course of only several years between 1923 and 1939, and were also one of the largest investment enterprises in Poland of that time. The purpose of the article is to present the results of the research on the aspects of the significant need for housing in Gdynia during the interwar period which led people with low income to build several poverty neighborhoods on their own on the city's outskirts. Most of the premises in the so called poverty-stricken districts were build with construction materials collected from the waste.

The discussed issues aim at a better recognition of the poverty neighborhoods of Gdynia from the interwar period and nowadays situation of the sites where they were located.
Keywords: Company houses, Gdynia, interwar period, issues of house building problems, port of Gdynia, poverty neighbourhoods.

*Pustynia czy miasto, czy też jedno i drugie? Coś tu powstaje, coś się tworzy.
Oto powstała nagle jakaś ulica, tam dopiero się tworzy,
gdzie indziej kilka powstających domów zwiastuje jej utworzenie.
Obok maleńkich chatek rybackich potężne budowle.
Piękne wille przy skromnych barakach.*

[M. J. Z., 1929: 2]

Wprowadzenie

Miasto Gdynia, zbudowane zupełnie od podstaw w przeciągu kilkunastu lat, w okresie 1923-1939, stanowiło jedno z najważniejszych przedsięwzięć inwestycyjnych II Rzeczypospolitej. Szybka budowa dwóch składowych tego nowoczesnego ośrodka, jakimi były port i miasto, wiązała się nierzadko z nowymi, wcześniej trudnymi do przewidzenia wyzwaniami natury planistycznej i organizacyjnej. W początkowych

latach budowy Gdyni zapewnienie „przybyszom” przez Magistrat ekonomicznych lokali socjalnych, w przystosowanych dla nich ilościach było jednym z poważniejszych problemów, z którymi musiano się zmierzyć. Tanie budownictwo mieszkań dla grup robotniczych i rozwój działalności spółdzielczej nie były w początkowym okresie wystarczająco wydajne. Dokładał się też problemem wygórowanych cen gruntów i początkowy brak odpowiedniego wsparcia w postaci preferencyjnego kredytowania tego typu inwestycji [Sołtysik 1993: 144-145]. Śródmieście i najbliższą jemu dzielnicę Kamienna Góra opanował przede wszystkim sektor prywatny, mogący pozwolić sobie na kredytowane zakupy parcel i budowy. Tego typu inwestorzy skupiali się głównie na kamienicznej zabudowie czynszowej lub ewentualnie jednorodzinym budownictwie willowym.

Stan ten nie musiał długo czekać na rozwiązanie, trudna sytuacja ekonomiczno-społeczna doprowadziła do samorzutnego zaspokojenia głodu lokalowego i powstania kilku zagospodarowywanych „na dziko” dzielnic biedoty. O pracę przy budowie portu i ostateczne zatrudnienie jako wykwalifikowany pracownik portu przy jego eksploatacji trzeba było się bardzo postarać, co jako jedyne dawało przybywającym do Gdyni gwarancję godnych warunków życia dla siebie i swojej rodziny.

W prezentowanym tekście za cel postanowiono sobie przedstawić sytuację zamieszkania pracownika i robotnika portowego w budującym się mieście Gdyni na tle szeroko nakreślonych tematów budownictwa społecznego miasta.

1. Ogólna charakterystyka problemów mieszkaniowych budującego się miasta Gdyni

Gdynia w początku lat 20. XX w. była wsią z funkcją letniska i posiadała zaledwie 1300 stałych mieszkańców¹. Zarówno port, który zlokalizowano na niezagospodarowanych wcześniej torfowiskowych łąkach, jak również jego niezbędne zaplecze w postaci miasta, założono na „surowym korzeniu”, w miejscu dotąd niezamieszkanym. Jednak, o ile budowę portu realizowano zgodnie z precyzyjnie nakreślonymi planami, w podziale na racjonalnie wyznaczone etapy i zgodnie z bardzo nowoczesnymi w tym czasie, ogólnościowymi rozwiązaniami technicznymi w budownictwie portowym², to budowa zespołu miejskiego pozbawiona była należytej uwagi planistycznej. Kwestia ta była wielokrotnie i krytycznie poruszana, przez ekspertów analizujących ówczesną sy-

¹ Dla porównania Mielczarek [2001: 68] pisze, że w 1920 r. wieś Gdynia liczyła zaledwie 473 obywateli.

² Prace w porcie poczynszy od wyboru lokalizacji pod budowę w 1918 r., przez wszystkie plany realizacyjne i nadzór nad ich wykonaniem w trakcie budowy, aż do 1937 r. przebiegały pod kierownictwem inż. Tadeusza Wendy. Tematykę tę podejmują szczegółowo Orchowska-Smolinska [2013: 28-33, 43-60, 89-92, 143-148], a także Sołtysik [1993: 56-63, 105-108, 185, 289] i Mielczarek [2001: 54-67, 93-139, 177-200].

tuację Gdyni. Na przykład Malisz³ pisze, że ...do 1926 r. mimo budowy portu, w ogóle nie pomyślano o jego niezbędnym uzupełnieniu, jakim jest miasto – a następnie projektowano miasto na wąskim skrawku terenu między morzem a sąsiadującymi wzgórzami... [1936: 142].

Intensyfikacja budowy gdyńskiego portu począwszy od 1926 r. wraz z jednocześnie jego eksploatacją dały 10 lat później rezultat w postaci praktycznie w pełni wyposażonego, międzynarodowej rangi portu, mogącego przyjąć praktycznie dowolny typ ładunku [Orchowska-Smolińska 2013: 144-145]. Jego status, jako nowoczesnego morskiego portu handlowego i jednego z najważniejszych gospodarczo przedsięwzięć inwestycyjnych trzydziestomilionowego państwa, podkreśla fakt, że w 1935 r. przez gdyński port przechodziło aż 70% obrotu w handlu zagranicznym Polski. Zamykało się to w przewozach na łączną liczbę 10 mln ton ładunku [Malisz 1936: 140]. Wielkie idee państwowe i projekty inżynierskie urzeczywistnili jednak pracownicy fizyczni. Bez ich ciężkiej pracy port po prostu by nie powstał. Początkowo w 1923 r. zatrudniano do 100 osób, ale w połowie lat 30. XX w. przy samej budowie pracowało przeciętnie 1500 osób.

Opracowując w 1925 r. prognozę rozwoju miasta i pierwszy *Szkic orientacyjny rozbudowy Gdyni* znacznie zaniżono granice przyrostu ludności miasta na maksymalnie 50-60 tys. mieszkańców [Malisz 1936: 142; Sołtysik 1993: 95]. Wątek ten jest o tyle istotny, że spośród głównych skutków tych, jak się je nazywało – przeoczeń, podnoszono problem szczupłości terenów pozostawionych na budowę śródmieścia⁴. Poszedł za tym niekontrolowany rozrost miasta w kierunkach peryferiów, w tym przypadku wzdłuż istniejącej arterii komunikacyjnej Gdańsk – Reda na długości ok. 16 km.

Na trudną sytuację budownictwa mieszkaniowego w Gdyni nałożyły się również spekulacje gruntowe oraz powiązane z tym podnoszenie rent działek i wysokości czynszów. Dla porównania pod budowę portu, począwszy od 1920 r. przez cały czas trwania jego budowy, wywłaszczono ok. 700 ha gruntów, po początkowo korzystnych cenach wykupu i korzystając przez cały czas z funduszy skarbu państwa [Mielczarek 2001: 68-80].

³ Bolesław Malisz (1910-1995), architekt i urbanista, w latach 1937-39 kierował Biurem Planu Regionalnego Północnego Pomorza w Gdyni, następnie w latach 1945-1949 był dyrektorem Biura Planu Krajowego w Głównym Urzędzie Planowania Przestrzennego. W latach 1956-1963 pełnił stanowisko głównego urbanisty Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury, a od 1963 do 1965 był dyrektorem Instytutu Urbanistyki i Architektury.

⁴ Pierwszym istotnym działaniem administracyjno-prawnym występującym naprzeciw potrzebom terenowym miasta było *Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni*. Choć w przypadku miasta dawało ono jedynie możliwość wywłaszczeń na rzecz skarbu państwa gruntów pod cele komunikacyjne. Wcześniej, tego samego roku powołano Stałą komisję Międzyministerialną dla Sprawy Rozwoju Portu i Miasta Gdyni. Tematykę tę porusza obszerniej Mielczarek [2001: 72-73].

Ze względu na to, że miasto cierpiało na ograniczenie terenów rozwojowych, przeznaczonych pod zabudowę, nie mogło też oferować gruntów na potrzeby budownictwa społecznego, podobnie tanich, jakie uzyskiwał port i w potrzebnej ilości. Stanowiło to znaczny problem społeczny, gdyż w wypadku Gdyni obserwowany był niespotykany nigdzie indziej, gwałtowny napływ ludności. Począwszy od uzyskania przez Gdynię praw miejskich w 1926 r., liczba napływających planujących osiedlić się tam na stałe wynosiła od 4,5 do 6 tys. osób rocznie. Wzrost demograficzny nie wyhamował nawet, gdy rynek pracy się nasycił i wyczerpywały możliwości zapewnienia stałego zatrudnienia wszystkim przybywającym⁵. Ostatecznie, jak pisze w 1937 r. Polkowski⁶, *Zjechało do Gdyni 100 000 ludzi pracy. Wszystkim trzeba było dać dach nad głową* [1937: 15]. Ekonomista, który jako pierwszy zajmował się gromadzeniem danych statystycznych miasta Gdyni, wskazuje również na to, że poziom płac robotniczych nierzadko nie pozwalał na opłacenie czynszów lokalowych.

2. Zorganizowane akcje budowlane w okresie międzywojennym

Jak wspomniano, dynamiczny okres budowy Gdyni był to czas, kiedy na ten całkowicie nieurbanizowany obszar ściągali ludzie pchani ogólnokrajowym bezrobociem i głodem mieszkaniowym. Tylko nieliczni z przybywających mogli znaleźć pracę w rozbudowującym się porcie oraz przy budowie miasta. Dla robotników, utrzymujących się z bieżących zarobków, a nie oszczędności czy rodzinnych aktywów, fakt zatrudnienia był jedynym czynnikiem, który dawał możliwość najmu prostych lokali mieszkaniowych i utrzymania się na minimum standardu życiowego.

Wychodząc naprzeciw rosnącym potrzebom lokalowym nowych mieszkańców Gdyni, ale też na fali zyskującego w Polsce popularność w początkach lat 30. XX w. ruchu reformy mieszkaniowej, zaczęto organizować akcje budowlane finansowane przez instytucje społeczne i gospodarce, przy wsparciu korzystnych mechanizmów kredytowania z budżetu państwa. Tego typu działalność ze względu na duże zapotrzebowanie mieszkań była w Gdyni dość popularna. Akcje budowlane prowadziły cztery grupy organizatorów, którzy odgrywali rolę inwestorów budowlanych, a były nimi: władze miasta, jako gmina miasta Gdyni; zakłady ubezpieczeń społecznych; zyskujące coraz większą popularność spółdzielnie budowlano-mieszkaniowe oraz in-

⁵ Ludność napływająca do Gdyni w latach jej budowy, to nie tylko przedsiębiorcy, młodzi i wykształceni specjaliści różnych branż, lecz w głównej mierze ludzie bezrobotni. Dla przykładu w 1936 r. spośród ludności miasta Gdyni w liczbie 83 tys., napływowi stanowili 86% ogółu mieszkańców. Przeważająca liczba przybyłych pochodziła z woj. pomorskiego (46%), następnie poznańskiego (21%) i łódzkiego (7%). Odnotowywano też przypadki przybyszów z Belgii, Francji i Niemiec, którzy na zasadzie reemigracji poszukiwali w Gdyni tzw. *lepszego jutra* [Skupowa, Czepczyński 1999: 300].

⁶ Bolesław Polkowski (1900-1989), ekonomista i wykładowca akademicki, absolwent SGH w Warszawie, osiadł w 1933 r. w Gdyni, był autorem pierwszych pięciu roczników statystycznych Gdyni.

dywidualne zakłady pracy, wznoszące lokale mieszkaniowe dla swoich pracowników [Sołtysik 2000: 148].

Skala przedsięwzięć realizowanych przez inwestorów społecznych, jak i standard wznoszonych budynków były zróżnicowane. Budowano przeważnie budynki blokowe, a rzadziej jednorodzinne, czy szeregowe. Z założenia realizowano mieszkania skromne powierzchniowo, oparte na modelach tanich i funkcjonalnych mieszkań, z podstawowym wyposażeniem, czyli takich, na które mogli pozwolić sobie najniżej uposażeni robotnicy. Nowe zespoły mieszkalne powstawały w większości budujących się dzielnic mieszkaniowych Gdyni, takich jak: Witomino, Redłowo, Wzgórze Św. Maksymiliana (w tamtym czasie Wzgórze Focha), Działki Leśne, Grabówek, Oksywie, a nawet w Śródmieściu.

Nie sposób w ramach tego opracowania wyczerpująco przedstawić problematykę zorganizowanych akcji budowlanych Gdyni w okresie międzywojennym, jednak aby dać pewien obraz skali i charakteru działań, zaprezentuje się jedną z dzielnic miasta. Otóż szczególną rolę dla zapewnienia mieszkań dla robotników odegrać miał teren położony po południowo-zachodniej stronie budującego się portu, obok pierwszoplanowej arterii komunikacyjnej Gdyni – Szosy Gdańskiej (obecnie ul. Morska). W rejonie dawnej osady i późniejszego folwarku Grabowo, po tym jak w 1918 r. teren przeszedł na rzecz Skarbu Państwa, zaplanowano dzielnicę Grabówek. Ze względu na stan własności sporą część jego obszaru przeznaczono pod budownictwo instytucji państwowych, zrzeszeń spółdzielczych i komunalnych.

Prekursorską dla zorganizowanych tam działalności budownictwa mieszkaniowego, była akcja podjęta w 1927 r. przez Spółdzielcze Stowarzyszenie Osad Własnych Oficerów Marynarki Wojennej. Po tym jak stowarzyszenie otrzymało zgodę na zakup 32 ha, rozpoczęto budowę bloków oficerskich przy ul. Morskiej (ówcześnie Szosa Gdańska) i ul. Surmana oraz willi *kolonii oficerskiej*, w ciągu ulic Kapitańskiej, Grabowo, Komandorskiej i Beniowskiego.

W tym samym roku gdyński Magistrat po uzyskaniu od Skarbu Państwa terenu, oddał kolejne 10 ha pod realizację *kolonii robotniczej* przeznaczonej głównie dla robotników zatrudnionych przy budowie portu. Całość założenia w zamyśle miała się składać z domów wielorodzinnych projektowanych indywidualnie, z mieszkaniami niewielkimi i tanimi. Szacunkowa liczba mieszkań mogła dochodzić w założeniu *kolonii robotniczej* do ok. 800 [Sołtysik 1993: 163]. Na rozległej działce położonej wzdłuż ul. Morskiej, pod nr 108-112, począwszy od 1928 r. zaczęto wznosić *dom magistracki*, pierwszy z większego założenia *kolonii robotniczej*. Jednak najpełniej idee budownictwa dla warstw najniżej uposażonych zrealizowano w innej, położonej nieopodal inwestycji, przy ul. Okrzei 2-4. Gdyńska Spółdzielnia Mieszkaniowa zorganizowana identycznie, jak Warszawska Spółdzielnia Mieszkaniowa [Mazur 1993: 38], zbudowała tam starannie zaprojektowany przez architektów A. Paprockiego i J. Żakowskiego, zespół dwóch, trzykondygnacyjnych bloków galeriowych, na 105 mieszkań [Rozkosz, Czech 2013: 21-31]. Mieszkania miały tam powierzchnię średnio

40 m², a ich najemcy mogli dodatkowo korzystać z ułatwiających codzienne życie udogodnień, takich jak, pralnia, suszarnia, biblioteka, świetlica i ogród osiedlowy.

Na komfort mieszkania w lokalu wynajętym, spółdzielczym czy pracowniczym mogli sobie pozwolić tylko „wybrańcy”, wpisujący się w politykę mieszkaniową przydziału lokali, potwierdzoną przez specjalnie rozpisane regulaminy oraz powołane do wyboru lokatorów komisje. Pośród kryteriów doboru weryfikowano m.in.: kulturę osobistą, fakt posiadania rodziny, a w przypadku mieszkań zakładowych, jakość wykonywanej dla firmy pracy. Zamieszkanie w lokalu spółdzielczym wymagało przede wszystkim przystąpienia do spółdzielni i wpłacenia wkładu mieszkaniowego równego dziesięciokrotnej opłacie czynszowej [Rozkosz, Czech 2013: 125]. Kolejność przydziału lokali warunkowało uzyskanie największej liczby punktów podczas weryfikacji kolejnych wymogów: *rodziny, mieszkaniowych, społecznych i płatniczych*, w łącznej liczbie możliwych 19 kryteriów do spełnienia. Jak widać warunki związane z uzyskaniem lokalu dla oczekujących na mieszkanie nie były łatwe do spełnienia.

Niewątpliwie podstawowym celem omówionych inwestycji społecznych w dzielnicy Grabówek było zapewnienie lokali mieszkaniowych najniższej uposażonej grupie mieszkańców. Zarówno tam, jak i w pozostałych dzielnicach, czy w samym śródmieściu nie zaspokajały one w pełni zapotrzebowania, a czasem to potencjalny lokator nie mógł sobie na nie pozwolić. Wskazują na to również szacunki związane z ludnością robotniczą Gdyni, która w początkach lat 30. XX w. pozbawiona była mieszkań, mieszkała jak to określano „kątem” lub zamieszkiwała w barakach, stanowiąc nawet 75% ogólnej liczby ludności Gdyni w tamtym czasie.

3. Bieda-dzielnice – krótka charakterystyka problemu

*... Magnes pracy przyciągnął tu ludzi z całego kraju, ale przyszło ich za wiele,
uwikłali się w wegetacji, postanowili oczekiwać, nie widząc innego wyjścia.
Wyzysk spekulantów mieszkaniowych zmusił ich do stawiania prowizorycznych schronisk,
które powoli przeistoczyły się w trwałe osiedla najczarniejszego bytowania.
To dzikie budownictwo porastało cudze grunty, stąd koczownictwo, lęk przed wysiedleniem ...*

[Uniłowski 1937]

Osiedla biedoty robotniczej, określane też mianem parazytów⁷ [Malisz 1936: 142], powstawały głównie na obszarach peryferyjnych miasta, na parcelach zazwyczaj prywatnych, które właściciel nie korzystając z planów zabudowy, dodatkowo dzielił na mniejsze działki. Następnie, nieformalnie odnajmował, pobierając opłatę za m² ziemi niższą średnio 3-4 razy niż płacona za lokal w śródmieściu [Skupowa, Czepeczyński

⁷ Porównanie do pasożyta, bytującego czasem wewnątrz, a czasem na zewnątrz organizmu żywego, jest jak najbardziej uzasadnione w przypadku nielegalnych osiedli biedoty, „dziko” budowanych na terenie miasta lub jego peryferiach.



Fot. 1. Widok od strony portu gdyńskiego w kierunku śródmieścia.
 Na pierwszym planie fragment „Dzielnicy chińskiej”, 1930 r.
 Źródło: Fot. Ernest Raulin, ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni (fot. 1-3).

1999: 302]. W kolejnym etapie zainteresowany musiał pobudować sobie i często całej swojej rodzinie „schronienie”, korzystając z tego co zgromadził, czyli z najtańszych materiałów, stanowiących w większości odpady budowlane i inne śmieci (fot. 1).

Każde z gdyńskich osiedli prowizorycznej zabudowy nazywane było w oryginalny sposób, przy czym nie wszystkie te nazwy funkcjonują do dzisiaj, czy posiadają udokumentowane pochodzenie etymologiczne. Mianem „Meksyku” określono część dzielnicy Chylonia, położoną w rejonie obecnych ulic: Puckiej, Północnej i Hutniczej. Na Obłuzu, w rejonie ulic: Cechowej, Frezerów i Unruga, zlokalizowana była „Stara Warszawa”. Bliżej centrum miasta, w dzielnicach Grabówek i Leszczyńki, znajdowało się „Wzgórze Bernarda” (rejon chyłońskiego przysiółka Bernarda). Na terenie okolinym przez ulice: Orlicz-Dreszera, Kalksztajnow i Dębińskiego, działkach tamtejszego gospodarza Walentego Nikielskiego, znajdowała się jedno z większych tego typu „osiedli”, zwane „Pekinem”. Po południowej stronie miasta, na terenie dzielnicy Mały Kack, wzdłuż biegu nieuregulowanej rzeki Kaczej, zlokalizowana była „Drewniana Warszawa”⁸. W materiałach na ten temat pojawiają się też inne równie egzotyczne nazwy: „Abisynia” i „Betlejem”, związane z mniejszymi skupiskami baraków.

Prawdopodobnie najwcześniejszą inicjatywą tymczasowego zamieszkania było nagromadzenie tymczasowych budek i blaszaków, wykonanych z poportowych odpadów między śródmieściem i portem, czyli w rejonie Placu Kaszubskiego oraz ulic: Portowej, Św. Piotra i Żeromskiego, a także dalej dochodząc w rejon Urzędu Morskiego (fot. 2). Prymitywna, pozbawiona mediów i urządzeń technicznych zabudowa, zagęściła się tam już w drugiej połowie lat 20. XX w. Do budowy używano desek ze skrzyń transportowych, odrzuconych przez budowniczych belek, fragmentów blach, czy płacht i worków po transportowanych towarach.

Są to przytulone do siebie pudełka (...). Każde takie pudełko, choć nie są one bynajmniej standardyzowane, zawiera zwykle jedną izbę wielkości dużego łóżka.

⁸ Odnotowano tam 155 baraków zasiedlanych przez nawet 1000 osób.



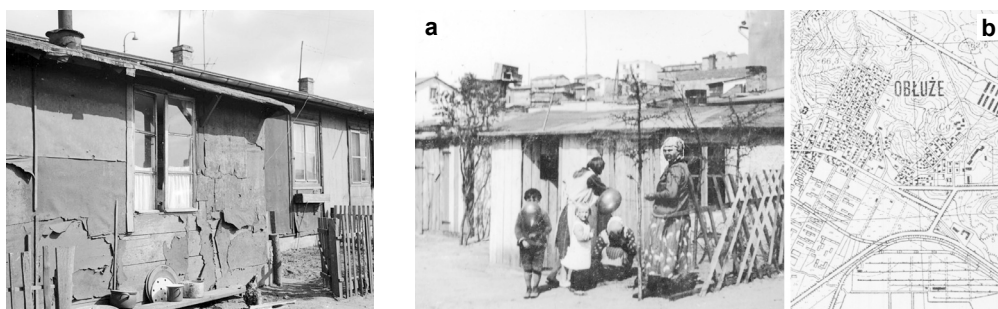
Fot. 2. „Dzika” zabudowa w sąsiadującej z portem „Dzielnicy chińskiej”, 1930 r.
 Fot. 3. Warunki sanitarne w jednym z budynków w „Dzielnicy chińskiej”, 1930 r.

Okno bywa, albo nie. Niektóre z tych pudełek utrzymane są stosunkowo schładnie, inne to czarne nory. Nie sposób zrozumieć, jak w takim pudełku może się zmieścić i ułożyć do snu choćby jedna nieliczna rodzina, a wiem o wypadkach przyjmowania sublokatorów relacjonował Sobański [1934: 13].

„Dzika”, w żaden sposób nie uregulowana zabudowa, przenikała się z będącymi świadkami przedmiejskiej historii Gdyni rybackimi chałupami lokalnych Kaszubów. Całość tworzyła znaną z przekazów odwiedzających to miejsce w latach 20. i 30. XX w. dzielnicę portową, z licznymi przyportowymi lokalami dla klienteli marynarskiej. Ten nieduży obszar, strategiczny dla rozwoju miasta ze względu na swoje położenie, zwany był „Dzielnicą chińską”, czasem też „Pekinem” lub „Hongkongiem”⁹ (fot. 3). Rejon ten miał złą sławę i stanowił poważny problem dla władz miasta. Potwierdzają to przekazy ówczesnej prasy, m.in., takie jak ten: *Dzielnica portowa w nocy żyje specyficznym życiem. Dzikim, brutalnym, często bardzo dramatycznym. Jakoś życie ludzkie nie ma tu takiej wartości i ceny, jak w centrum miasta. Walka o prawo do życia, kończy się nieraz kosztem samego życia. Na to nie ma rady...* [T. G., 1938: 8]. Na przełomie lat 1930 i 1931 podjęto decyzję o likwidacji „dzikiej” zabudowy dzielnicy przyportowej z jednoczesnym przeniesieniem jej mieszkańców na parcele uzyskane na części dawnego majątku ziemskiego Witomino.

Inną, sąsiadującą ze śródmieściem bieda-dzielnicą był „Budapeszt”, położony w rejonie ulic: Śląskiej, Warszawskiej i Witomińskiej. Znany reportażysta Wańkowicz opisał go następująco: *...Idziemy obejrzeć Budapeszt. Jest odległy od centrum o 5 minut drogi piechotą. Stok błotnisty jakiegoś wąwozu, na którym stoją kłitki z dykty, z papy, z blachy falistej, ze skrzyń, w których okrętami przywożono samochody, ze starych łodzi. Nad tem dymią blaszane rurki piecyków gazowych. Uliczka wąska, błotnista, nie objęta planami zabudowy, nie zabrukowana, nie oświetlona, nie skanalizowana, korzystająca za opłatą od wiadra z pompy ulicznej wodociągowej. Teren*

⁹ Nazwa Chińska Dzielnica przyłgnęła do tego rejonu prawdopodobnie ze względu na znajdującą się w jednym z lokali palarnię opium. Była ona prowadzoną przez Chińczyka, zgodnie z orientálną tradycją tego typu przybytków. Opisuje to prozaik i felietonista Stanisław Dygat, relacjonując, że „w jednej z bud zbudowanych tam w niepowtarzalnym stylu barakowym, istniała zakonspirowana palarnia opium, której właścicielem był Chińczyk”.



Fot. 4. Zabudowania jednej z gdyńskich bieda-dzielnic, wykonane w większości z odpadów, lata 30. XX w.

Źródło: Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Fot. 5a. Zabudowania bieda-dzielnicy „Stara Warszawa” na terenie Obłuża, 1934 r.

Źródło: Fot. Antoni Malinowski, ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni (fot. 5a-7a).

5b. Mapa topograficzna, arkusz PAS30-SŁUP27H – GDYNIA (fragment)

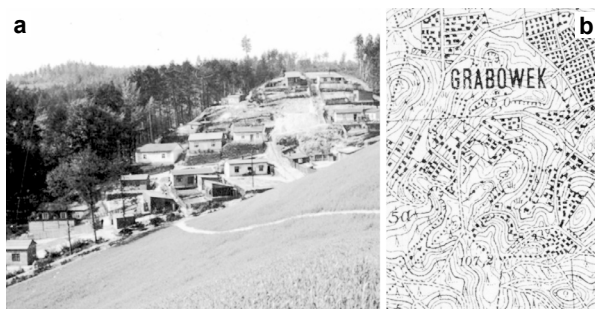
Źródło: [Wojskowy Instytut Geograficzny, Warszawa, 1938 r., skala oryg. 1:25 000] (fot. 5b-7b).

pochyły, więc gdy deszcz pada, klitki dolne podmakają. Podłóg w nich nie ma. W 134 pomieszczeniach mieszkalnych gnieździ się 634 osób... [Wańkiewicz 1937: 18]. Warto wspomnieć, że dzielnice biedoty ze względu na skrajnie niehigieniczne warunki bytowania i patologię, narażone były na częste występowanie chorób zakaźnych i liczne zgony jej mieszkańców [Szerle 2012] (fot. 4).

Większość nielegalnych osiedli powstałych w okresie międzywojennym przeszła radykalne zmiany, które w większości doprowadziły do przekształceń ich w pełni umocowane prawnie, wykupione na własność parcele, na których powstały nowe inwestycje. Przykładem takich przekształceń jest dawna „Stara Warszawa” w dzielnicy Obłuże, gdzie jedynym świadkiem dawnego stanu rzeczy są: znaczne zagęszczenie działek i intensywność zabudowy oraz nietypowo wąskie ciągi uliczek, na ponad normatywnych obecnie spadkach terenu (fot. 5-7).

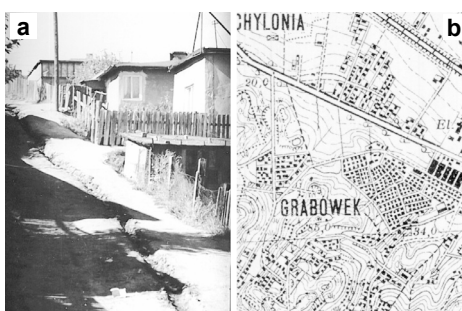
Położony zaledwie trzy kilometry od centrum Gdyni dawny „Pekin”, jeszcze wiosną 2017 r. zamieszkiwało kilkaset osób. Atrakcyjnie położony teren, dobrze skomunikowany i w większości z widokiem na morze, pozostał w stanie tymczasowego substandardu wydaje się najdłużej. Początkowo właściciele posesji przyjmowali od lokatorów opłaty czynszowe, jednak od 2007 r. podjęli starania sprzedaży terenów pod komercyjne inwestycje budowlane. Uchwalony w 2009 r. miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego¹⁰ części dzielnic Leszczyńki w rejonie dawnego „Pekinu”, przewiduje jego obszar pod budownictwo mieszkaniowe, przy czym w większości wielorodzinne. Od przynajmniej 10 lat, nie wszystkich nielegalnych dziś lokatorów, mimo

¹⁰ Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Leszczyńki i Grabówek w Gdyni, rejon ulic Orlicz – Dreszera, Kalksztajnow i Dembińskiego – *Uchwała Nr XXX/668/09 Rady Miasta Gdyni z 25 marca 2009 r.*



Fot. 6a. Zabudowania „Wzgórza Bernarda” na charakterystycznych stromych skarpach leśnych na pograniczu dzielnicy Grabówek, 1934 r.

6b. Mapa topograficzna, arkusz PAS30-SŁUP27G – RUMIA (fragment)



Fot. 7a. Zabudowania „Wzgórza Bernarda” na charakterystycznych stromych skarpach leśnych na pograniczu dzielnicy Grabówek, 1934 r.

7b. Mapa topograficzna, arkusz PAS30-SŁUP27G – RUMIA (fragment)

nakazów eksmisji i zapewnień miasta o możliwości uzyskania dopłat do mieszkania socjalnego w innym miejscu, udało się przenieść do innych lokali.

Trzeba podkreślić, że dawne bieda-dzielnice, niegdyś niechlubne miejsca na mapie miasta, przetrwały w bardzo ograniczonym zakresie do teraz, w większości jako już niematerialne dziedzictwo kulturowe, związane z historycznym nazewnictwem i przekazami o trudnych czasach kiedy powstawały. Posiadające już na stałe wpisane na mapy Gdynia nazwy, osiedle Meksyk stanowiące część dzielnicy Chylonia oraz tzw. wzgórze Pekin, są w ramach projektu Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta Gdyni¹¹ przedmiotem działań prowadzonych przez Laboratorium Innowacji Społecznych. Dla mieszkańców „Meksyku” planuje się m.in. realizację elementów układu drogowego, który odciąży wąskie uliczki osiedlowe, czy terenów rekreacyjnych i pętli autobusowej oraz działania miękkie wspierające oddolne inicjatywy społeczne i aktywację ich działań. Dla „Pekinu” program osłonowy zabezpieczający przed bezdomnością i wykluczeniem społecznym.

¹¹ 11 stycznia 2017 r. rozpoczęły się konsultacje społeczne projektu Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta Gdyni zawierającego propozycje działań pod hasłem „Gdynia odnowa”.

Zakończenie

Interesującą diagnozę stanu Gdyni w końcu lat 20. XX w. przedstawia niemiecki znany ekonomista E. Feder na łamach Berliner Tageblatt und Handels-Zeitung, już w samym tytule artykułu przyrównując budujące się polskie miasto do miast poszukiwaczy złota, które to powstawały jak spod ziemi wokół kopalń złotego kruszcu¹². W artykule przytaczającym wiele rzeczywistych faktów i liczb obrazujących rozwój miasta, autor trafnie prognozuje, że Gdynia będąca zaledwie kilka lat wcześniej małą, wiodącą spokojny żywot wioską rybacką, wchodząc w lata 30. XX w. będzie już wielkim miastem, mającym wkrótce urosnąć do skupiska ludności w liczbie setek tysięcy.

Pęd do Gdyni spowodował, że w Gdyni znalazło się więcej rąk roboczych niż ich można było zatrudnić. Z końcem r. 1936 oficjalnie zarejestrowanych było blisko 10 000 bezrobotnych – głów rodzin [Polkowski 1937: 15]. Miasto nie posiadając wystarczających narzędzi, by przeciwdziałać sytuacji bezrobocia i zapewnić lokale dla wszystkich tego potrzebujących, podejmowało przymusowe wysiedlenia, jednak mimo tak skrajnych warunków życia do Gdyni przybywali wciąż nowi przybysze. Świadczą o tym liczby: w 1936 r. populację Gdyni stanowiło 83 tys. osób, z czego 86%, to ludność napływowa; podczas gdy w 1939 r. liczba mieszkańców wzrosła do 127 tys. (fot. 8). Owocem trudnej sytuacji mieszkaniowej Gdyni w dwudziestoleciu międzywojennym i braku możliwości całościowego rozwiązania problemu taniego, masowego budownictwa mieszkaniowego społecznego, stały się licznie powstające tymczasowe osiedla substandardowej zabudowy. Skupiska niewielkich domków, pozbawionych infrastruktury i mediów, tzw. bieda-dzielnice, stanowiły kwestię poruszającą opinię publiczną i władze miasta zarówno wtedy, jak teraz. Pomimo prób



Fot. 8. W drugiej połowie lat 30. XX w., śródmieście Gdyni w swoim wizerunku miało już w pełni wielkomiejski charakter, czego dowodem jest pocztówkowa panorama miasta i portu w widoku od strony dworca kolejowego z 1938 r.

Źródło: Ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni.

¹² Gdynia określona została mianem – „Miasto poszukiwaczy złota”. W obszernym streszczeniu artykułu, który napisał E. Feder, zaprezentował 29 października 1929 r. krakowski dziennik „Czas”.

naprawy związanych z nimi problemów i sukcesywnego likwidowania tego typu skupisk osiedleńczych już w czasach ich powstawania, części z nich w uwspółcześnionej wersji przetrwała do czasów obecnych i musi być przedmiotem działań rewitalizacyjnych.

Literatura

- Dąbrowski S. K., 1936, *Architektura Gdyni*. „Architektura i Budownictwo”, nr 5: 146-155.
- Malisz B., 1936, *Gdynia na tle regionu wybrzeża gdańskiego*. „Architektura i Budownictwo”, nr 5: 140-145.
- Mielczarek R., 2001, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924-1939*. Instytut Kazubski w Gdańsku, Gdańsk.
- M.J.Z., 1929, *Miasto poszukiwaczy złota*. „Czas”, nr 246(82): 2.
- Mazur E., 1993, *Warszawska Spółdzielnia Mieszkaniowa 1921-1939: Materialne warunki bytu robotników i inteligencji*. Instytut Archeologii i Etnologii Polskiej Akademii Nauk, Warszawa.
- Muller J., 1936, *Ujęcie architektoniczne portu gdyńskiego*. „Architektura i Budownictwo”, nr 5: 162-166.
- Orchowska-Smolińska A., 2013, *Architektura i układ przestrzenny portu gdyńskiego lat międzywojennych jako dziedzictwo kulturowe*. Niepublikowana rozprawa doktorska pod kierunkiem dr hab. inż. arch. M. J. Sołtysik, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Oyrzanowski W., 1936, *Wnętrze jako odzwierciedlenie potrzeb kulturalnych Gdyni*. „Architektura i Budownictwo”, nr 5: 156-161.
- Polkowski B., 1937, *Z czego się składa Gdynia*. „Wiadomości Literackie”, nr 27(14): 15.
- Rozkosz B., Czech Ł., 2013, *Gdyńska Spółdzielnia Mieszkaniowa 1928-2013. 85 lat. Ludzie i domy*. Gdynia.
- Sikora M., 2006, *Dzielnica, po której zaginął ślad*. „30 dni”, nr 1.
- Skupowa J., Czepczyński M., 1999, *Piętno slumsów na ładzie przestrzennym Gdyni*. „Rocznik Gdyński”, nr 14, Gdynia: 297-320.
- Sobański A., 1934, *Pochwała Gdyni*. „Wiadomości Literackie”, nr 33(11): 13.
- Sołtysik M. J., 1993, *Gdynia. Miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektury*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Sołtysik M. J., 2000, *Budownictwo społeczne międzywojennej Gdyni. Problemy ochrony i rewitalizacji*, [w:] *Budownictwo społeczne I poł. XX w. w Europie. Problemy ochrony i rewitalizacji*, R. Cielątkowska (red.). Gdańsk: 148-161.
- S. R., A. U., 1936, *Kwiatki architektury gdyńskiej*. „Architektura i Budownictwo”, nr 5: 167-168.
- Szerle M., 2012, *Stan sanitarny i ochrona zdrowia w Gdyni w okresie międzywojennym*. Niepublikowana rozprawa doktorska napisana pod kierunkiem prof. dr. hab. M. Andrzejewskiego, Wydział Historyczny Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- T. G., 1938, *Noc w portowej dzielnicy Gdyni*. „Dziennik Białostocki”, nr 104(16): 8.
- Uniłowski Z., 1937, *Gdynia na codzień*. „Wiadomości Literackie”, nr 27(14): 16.
- Wańkowicz M., 1937, *Judym na szczeblu służbowym*. „Wiadomości Literackie”, nr 27: 18.