

14. Nowa droga do Nowego Portu

Taki jest tytuł rozdziału w *Próbie historyczno-topograficznego opisu Wolnego Miasta Gdańska* F.K.G. von Duisburga, wydanej w czasie, gdy Gdańsk z woli Napoleona po raz pierwszy w swojej historii miał status Wolnego Miasta. Dalej czytamy [tłumaczenie z niemieckiego A.J.]:

Ta [droga] biegnie od bramy Oliwskiej na prawo wokół dzieł zewnętrznych Składow Drzewnych, a potem wzdłuż Wisły dalej do Nowego Farwateru. Została w l. 1803 do 1805 założona od Szańca Wapiennego do rowu Gardzieli przez kupca i armatora Macieja Broschkiego, za co mu przyznano na 10 lat przywilej pobierania opłaty drogowej po 3 grosze pruskie od każdego konia i dużej sztuki bydła. Koszty wyniosły 12 598 reńskich talarów. Odcinek drogi od bramy Oliwskiej do Szańca Wapiennego został wykonany na koszt Kamlarii. Do podwyższenia [terenu] i zbudowania tej drogi wykorzystano ziemię z bagrowania, a zwłaszcza balast ze statków. Przy drodze znajdują się różne gospody, np. 1. i 2. Legan, które są często odwiedzane przez rzemieślników i ludzi niższego stanu.

Nowy Farwater (Neufahrwasser) to dzisiaj Nowy Port, Kamlarią nazywano miejską kasę. Dodatkowe informacje podaje w wydanej w 1823 r. *Historii Gdańska* G. Löschin:

Niejaki Broschke, który się ze sztauera [nadzorcy nad ładowaniem drewna na statki – A.J.] dorobił pozycji bogatego kupca, przeprowadził (w latach 1803 do 5) wzdłuż bagnistego dotychczas brzegu wiślanego na własny koszt – którego suma wyniosła 12 598 talarów – drogę do Nowego Portu, dokąd przedtem tylko uciążliwym objazdem dotrzeć było można, i pobierał przyznane mu na 10 lat opłaty za przejazd.



Przebudowany odcinek dawnej Drogi Broschkiego na terenie Stoczni Północnej

Maciej (Matthias) Broschki lub Broschke nie cieszył się własną drogą długo – zmarł w 1806 r. w wieku 55 lat, pozostawiając żonę Elżbietę i trzech synów. Pochowano go na Nowym Salwatorze. Był prostego pochodzenia, ale niewątpliwie utalentowany, ze zmysłem do interesów. Jako armator miał co najmniej sześć statków. Dla Nowego Portu był mężem opatrznosciowym. Założył późniejszy browar Fischera, miał tu tartaki i wybudował czterdzieści domów. Gdy się wzbogacił,

kupił sobie kamieniczkę w Gdańsku, przy ul. Długiej 55, na rogu Kaletniczej. Synowie starali się kontynuować jego dzieło.

Z chwilą przeprowadzenia w 1867 r. linii kolejowej do Nowego Portu zaczęło się uprzemysłowienie okolicy. Powstały fabryki lakieru bursztynowego, nawozów sztucznych, huta szkła, fabryka celulozy, fabryka zapalek Bunkowskiego (działała jeszcze po ostatniej wojnie), wytwórnia papy itp. Zbudowano dodatkową kolej nadbrzeżną, z otwartym w 1889 r. Dworcem Wiślanym. W 1900 r. puszczono tędy tramwaj do Nowego Portu, przełożony w 1929 r. na nowopowstałą trasę Benekego – dziś Marynarki Polskiej. Największym

zakładem była założona w 1899 r. fabryka wagonów, na której terenie działa Stocznia Północna. Na kolejnych mapach można prześledzić rozwój zabudowy przemysłowo-portowej przy ulicy, która zaczęła pełnić funkcje nabrzeża. Początkowa Droga Broschkiego (Broschkischer Weg) nosiła od 1822 r. nazwę Nowej Drogi do Nowego Portu (Neuer Weg nach Neufahrwasser), potem po prostu Nowoportowej (Neufahrwasser Weg). Po przyłączeniu części Młynisk do miasta w 1906 r. wróciła nazwa Droga Broschkiego. Na terenie Nowego Portu już w 1821 r. była to droga, później ulica Wiśłana (Weichselweg, Weichselstrasse), od 1945 r. po polsku Starowiślna. Pozostałą Drogę Broschkiego przemianowano na Wiślaną, ale wkrótce straciła jedno „a” i od 1948 r. jest Wiślną (na odcinku przy Dworcu Wiślanym, od 1995 r. Marina Chodackiego). Topograficznie nie jest to bez sensu, ale trochę Broschkiego można było nam zostawić.