

*Arleta Szcząchor*

## **Tradycje żeglugi bydgoskiej – Lloyd Bydgoski (1891–1945)**

Intensywny rozwój bydgoskiego przemysłu w drugiej połowie XIX w. i nasilający się w związku z tym ruch żeglugowy na Wiśle i Brdzie zrodził potrzebę zorganizowania sprawnie funkcjonującego przedsiębiorstwa, które byłoby w stanie przejąć od istniejącej tu od 1870 r.<sup>1</sup> żeglugi holowniczej większe transporty. Dochodził do tego również spław drewna oraz przeładunek i składowanie towarów w portach nad Wisłą, Brdą i Kanałem Bydgoskim. Wyzwanie to podjął właśnie Lloyd Bydgoski, przedsiębiorstwo, które w okresie dwudziestolecia międzywojennego urosło do rangi największego armatora żeglugi śródlądowej w Bydgoszczy i jednego z największych w Polsce.<sup>2</sup>



*Siedziba Lloyda Bydgoskiego przy ul. Grodzkiej, 1942  
(pocztówka ze zbiorów K. Golańczyka).*

„Bromberger Schleppschiffahrt Aktiengesellschaft” – bo tak nazywał się pierwotnie Lloyd Bydgoski – zostało zarejestrowane w rejestrze handlowym Sądu Obwodowego (Amtsgericht) w Bydgoszczy w dniu 17 sierpnia 1891 r.<sup>3</sup> Firmę założyli: znany bydgoski bankier i radca komercyjny Louis Aronsohn<sup>4</sup>, radcy miejscy Heinrich Dietz<sup>5</sup>, Fritz Kleindienst, Karl Wenzel<sup>6</sup> i Emil Werckmeister<sup>7</sup> oraz gmina Bydgoszcz. Jej rodowód jest ściśle związany z powstałą w 1883 r. spółką komandytową „Bromberger Schleppschiffahrt F. W. Bumke”<sup>8</sup>, która powstała z kolei głównie w celu przejęcia od ówczesnego bydgoskiego bankiera Aronsohna przyznanej mu przez Regencję Królewską koncesji na prowadzenie holowniczej żeglugi łańcuchowej<sup>9</sup> na dolnej Brdzie, od jej ujścia do Wisły do śluzy miejskiej w Bydgoszczy.<sup>10</sup> Do powstania i rozwoju holownictwa łańcuchowego przyczynili się również fabrykanci, bracia Teodor i Adolf Wulffowie<sup>11</sup>, którzy w latach 60. XIX w. – wraz ze wspomnianym już bankierem Aronsohmem i starszym maszynistą Gräferem – zainicjowali to przedsięwzięcie.<sup>12</sup> Lloyd przejął od spółki F.W. Bumkego wymienioną koncesję jak również dwa holowniki łańcuchowe, śrubową łódź parową „Victor”, fabrykę maszyn w Zimnych Wodach, posiadłość w Czersku Polskim wraz z gorzelnią oraz wszystkie prawa i obowiązki wynikające z umów zawartych wcześniej przez spółkę F.W. Bumkego.<sup>13</sup>

Siedzibą Lloyda – przez cały okres istnienia – była Bydgoszcz, a jego dyrekcja mieściła się w stylowym budynku przy ulicy Grodzkiej 17, gdzie obecnie znajduje się Oddział Regionalny BRE Banku S.A. Kapitał zakładowy spółki, później wielokrotnie zmieniany, wynosił na początku 1.000.000,00 marek, a wydawane na okaziciela akcje miały nominały 1.000,00 marek. Czas trwania spółki określono jako nieograniczony. W paragrafie drugim uchwalonego statutu<sup>14</sup> sprecyzowano także zakres działalności gospodarczej Towarzystwa. Lloyd był upoważniony do prowadzenia następujących czynności handlowych: spedycja, transport wodny (głównie prowadzenie żeglugi holowniczej), flisowanie, przeładunek towarów oraz handel drewnem. Firma mogła również lombardować przyjęte na skład towary, kupować nieruchomości, prowadzić różnego rodzaju przedsiębiorstwa przemysłowe, a od 1926 r. również publiczny dom składowy. Organami spółki były: Zarząd, Rada Nadzorcza i Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy. Rada Nadzorcza składała się z 5 do 9 osób<sup>15</sup>, z których jedna musiała być członkiem bydgoskiego Magistratu, a przy-

najmniej cztery powinny mieszkać w Bydgoszczy.<sup>16</sup> Funkcje przewodniczących Rady Nadzorczej pełnili w okresie pruskim kolejni nadburmistrzowie Bydgoszczy<sup>17</sup>: Hugo Braesicke<sup>18</sup>, Alfred Knobloch<sup>19</sup>, Paul Mitzlaff<sup>20</sup> oraz radca miejski Heinrich Dietz. Wiceprzewodniczącym Rady Nadzorczej był przez wiele lat Louis Aronsohn<sup>21</sup>, który początkowo zarządzał również Towarzystwem.<sup>22</sup> Wśród członków Rady Nadzorczej znajdowało się wielu znanych w Bydgoszczy i regionie niemieckich kupców, fabrykantów i bankierów, m.in. Franz Bengsch, Emil i Georg Werckmeister<sup>23</sup>, Wilhelm Wurl, Oskar Peter, Hermann Dyck, Moritz Jacoby, Karl August Bumke, Hans Beckert, Martin i William Friedländer, Franz Krause, C.D. Max Francke, Wilhelm Blumwe<sup>24</sup>, Rudolf Pohlmann. Członkami Zarządu byli przez wiele lat F.W. Bumke (do 1906 r.) i inż. Ernst Müller (do końca 1924 r., w latach 1907–1921 jako jedyny członek Zarządu).

W celu realizacji określonych w statucie celów spółka nabyła parcele w podbydgoskich gminach (dziś dzielnice Bydgoszczy): Zimne Wody i Kapuściska jak również folwark Siernieczek oraz młyn i cegielnię w Czersku Polskim.<sup>25</sup> Wkrótce Lloyd przejął także prawa i obowiązki Gminy Miejskiej Bydgoszcz, wynikające z zawartej przez nią umowy z pruskim Skarbem Państwa. Według niej, Skarb Państwa zobowiązywał się do poprawy stanu dróg wodnych między Wisłą a Odrą, wykonania przekopu w łuku dolnej Brdy i do odstąpienia Gminie Miejskiej Bydgoszcz obu martwych ramion rzeki w Zimnych Wodach. Miasto natomiast zobowiązało się do nieodpłatnego odstąpienia Skarbowi Państwa koniecznego do tego przekopu gruntu oraz do założenia na lewym brzegu Brdy punktu przeładunkowego i wyposażenia go we wszystkie niezbędne urządzenia. Jako rekompensatę, w zamian za zrzeczenie się na rzecz Lloyda swoich praw, Miasto otrzymywało „Przy podziale czystych zysków 4% tej sumy, którą się rozdziela pomiędzy akcjonariuszy ponad 10% dywidendy”, według określonych w statucie przepisów.<sup>26</sup>

Natychmiast po utworzeniu nowego przedsiębiorstwa przystąpiono do rozbudowy i modernizacji przejętych zakładów przemysłowych oraz organizowania nowych. Już w 1891 r. bydgoski Lloyd uruchomił fabrykę maszyn i stocznię w Zimnych Wodach. Fabryka maszyn produkowała m.in. kotły parowe, żurawie, różnego rodzaju konstrukcje stalowe i łańcuchy holownicze. Szybko wyspecjalizowała się także w produkcji urządzeń na wyposażenie gorzelni. Oprócz zamkniętych kadzi fermentacyjnych, wytwa-

rzano tu urządzenia według patentu wieloletniego dyrektora naczelnego Lloyd'a i członka jego Zarządu, inż. Ernsta Müllera. Tłocznia ślimakowa systemu Müllera do czyszczenia zacieru słodowego<sup>27</sup> uważana była za najlepszą ze znajdujących się wówczas na rynku aparaturę tego typu. Opinię taką utrzymała zresztą aż do wybuchu I wojny światowej. Do 1907 r. wyprodukowano przeszło 800 tych urządzeń, a zamówienia napływały nie tylko z wszystkich prowincji Niemiec, ale również z zagranicy. W sumie sprzedano je do przeszło tysiąca gorzelni.<sup>28</sup> W fabryce maszyn dokonywano także napraw urządzeń pracujących w pozostałych zakładach przemysłowych Towarzystwa. W stoczni Lloyd'a budowano parowce, berlinki oraz innego typu statki rzeczne, zarówno konstrukcji drewnianej, stalowej, jak i kombinowanej (tzn. dno drewniane, burty stalowe). Poza tym, dokonywano tu również remontów własnego taboru pływającego oraz na zlecenie innych przedsiębiorstw żeglugowych i prywatnych właścicieli.

W 1892 r. uruchomiono cegielnię parową oraz tartak w Czersku Polskim, k. Łęgnowa. Cegielnia wyposażona w obrotowy piec ceglarski produkowała wiele rodzajów cegieł, dachówki oraz rury drenarskie.<sup>29</sup> W 1904 r. zainstalowano w niej również, wykonaną w fabryce maszyn Lloyd'a, nowoczesną prasę do formowania cegieł. Tartak w Łęgnowie pracował początkowo dzięki lokomobili<sup>30</sup>, która poruszała wszystkie zainstalowane w nim urządzenia. Wkrótce zastąpiono ją maszyną o mocy 75 KM, a następnie jeszcze nowocześniejszą 3-cylindrową maszyną parową o mocy 150 KM. Na początku XX w. zakład przerabiał 30 tys. m<sup>3</sup> drewna. Plac składowy o powierzchni 60 mórg miał własną bocznicę kolejową. W 1907 r. tartak zatrudniał ok. 70 pracowników. Drugi tartak należący do bydgoskiego Lloyd'a znajdował się w Zimnych Wodach i zbudowany został w 1899 r. Początkowo pracowało w nim sześć traków. Później zainstalowano jeszcze inne nowoczesne maszyny i urządzenia, m.in. automatyczne toczydło do ostrzenia pił, wykrawarkę piłową oraz kilka nowych traków. Większość wyposażenia tego tartaku również wykonała fabryka Lloyd'a. Ilość przerabianego w nim drewna dochodziła do 55 tys. m<sup>3</sup> (pocz. XX w.). Do przytartaczej składnicy o powierzchni 100 mórg dochodziła linia kolejowa. W Czersku Polskim Lloyd posiadał również gorzelnię wyposażoną w nowoczesną, wysokoprężną maszynę parową oraz kompletne urządzenia do wytwarzania alkoholu. Kontyngent państwowy na jego produkcję wynosił wprawdzie 33 tys. litrów rocznie, najczęściej jednak limit ten przekraczano.<sup>31</sup>

W 1897 r. opracowany przez Lloyda projekt portu przeładunkowego w Zimnych Wodach uzyskał zgodę rządu pruskiego. Już w listopadzie udało się uruchomić kolej dojazdową i pierwsze magazyny. Następnie rozpoczęto jego intensywną rozbudowę. W 1898 r. wybudowano magazyny przystosowane do jednoczesnego przeładunku towarów z barek do wagonów i odwrotnie, przedłużono tory kolejowe (w 1901 r. doprowadzono je do ul. Fordońskiej), zainstalowano nowoczesny żuraw parowy oraz powiększono place składowe. Rok później, ze względu na dużą ilość zleceń na składowanie cukru, wybudowano dwa nowe magazyny (każdy z nich mógł przyjąć 80.000 cetnarów). Cukier kierowano również do magazynów Lloyda w Toruniu i Nakle, gdyż magazyny bydgoskie były już pełne. W 1904 r. w porcie przeładunkowym rozpoczął pracę żuraw o nośności 20 ton (wykonany w fabryce Lloyda). Na początku XX w. zdolność przeładunkowa portu sięgała już 2 tys. wagonów rocznie.

W 1904 r., w związku z budową tartaku i fabryki maszyn w Zimnych Wodach oraz rozbudową portu przeładunkowego, władze Lloyda zdecydowały się uruchomić w pobliżu tych zakładów restaurację. Jej otwarcie nastąpiło w 1905 r.<sup>32</sup>

Wielkie zakole Brdy w okolicy Kapuścisk Wielkich tworzyło przeszkodę trudną do pokonania i niebezpieczną dla żeglugi i spławu drewna. Do regulacji rzeki w tym miejscu dążył już od dawna Urząd Budownictwa Wodnego, ale realizacja tego zadania ciągle napotykała na trudności, głównie ze strony właścicieli gruntów w Kapuściskach. Wchodzący w rachubę obszar Kapuścisk – w przypadku wykonania przekopu – zostałby dosyć niefortunnie podzielony, a jego część utworzyłaby trudną do zagospodarowania wyspę. Aby pomóc w przezwyciężeniu tych trudności, Lloyd wykupił teren Kapuścisk niezbędny do budowy i przekazał go bezpłatnie do dyspozycji wspomnianego urzędu.<sup>33</sup> Przekop długości 800 m, radykalnie zmieniający dotychczasowy kierunek rzeki, był gotowy już w 1897 r.<sup>34</sup> Jednocześnie dostosowano ten odcinek Brdy do potrzeb portu Lloyda, który uzyskał także połączenie kolejowe ze stacją w Kapuściskach. Towarzystwo wybudowało tutaj również drogę z dwoma mostami, łączącą ul. Fordońską z ul. Toruńską (dziś: ul. Sporna). Oba mosty, jeden nad Brdą (ok. 58 m), drugi nad jej martwym ramieniem (ok. 24 m), wykonane zostały w fabryce maszyn Lloyda, a całe połączenie drogowe, gotowe już w 1900 r., kosztowało 75.000,00 marek. Obie inwestycje Towarzystwa służyły nie

tylko interesom Lloyda, ale miały również ogromne znaczenie komunikacyjne dla całej Bydgoszczy. Ulica Sporna z mostami była bowiem jedynym połączeniem drogowym między Bydgoszczą a Czerskiem Polskim. Przekop natomiast poprawił znacznie bezpieczeństwo żeglugi i spławu drewna na tym odcinku rzeki.

Bydgoski Lloyd posiadał również własną Kasę Chorych. Powstała ona 1 maja 1893 r. i obejmowała pracowników fabryki budowy maszyn, dwóch tartaków i gorzelni.<sup>35</sup> Oprócz ustawowych świadczeń minimalnych, płacono również „chorobowe” za niedziele i dni świąteczne oraz „pogrzebowe” dla członków rodziny (żona – 20 mk, dziecko – 10 mk). Mimo tych dodatkowych – jak na ówczesne warunki – świadczeń, wysokość składek przez dłuższy czas nie ulegała zmianie i wynosiła 3% przeciętnej dniówki. Bezpłatna opieka lekarska nie obejmowała jednak członków rodzin pracowników. Przewodniczącym Kasy był dyr. E. Müller.<sup>36</sup> Mimo że 1 stycznia 1904 r. powstała w Bydgoszczy Gemeinsame Ortskrankenkasse, skupiająca część istniejących w mieście ubezpieczalni, Kasa Chorych Lloyda zachowała autonomię.<sup>37</sup>

Wiele zakładów przemysłowych Lloyda znajdowało się w okolicach Bydgoszczy – Zimne Wody, Kapuściska Małe, Kapuściska Wielkie, Czersk Polski, Siernieczek, Ściersk – z dala od robotniczych dzielnic miasta. Z tego względu firma pobudowała dla swoich robotników mieszkania w pobliżu fabryk, w Zimnych Wodach i Kapuściskach Małych (sześć domów z 25 mieszkaniami) oraz w Czersku Polskim (dwa domy z 12 mieszkaniami i dwa domy z sześcioma mieszkaniami). Oprócz tego w Czersku Polskim, Kapuściskach Wielkich i Zimnych Wodach znajdowało się 30 dalszych mieszkań dla robotników rolnych i urzędników, w których przejściowo mieszkali również rzemieślnicy.<sup>38</sup>

Rosła sukcesywnie liczba taboru pływającego przedsiębiorstwa. Z początkiem 1905 r. Lloyd zajął się również transportem wodnym, rozwijając działalność spedycyjną. W styczniu 1906 r. Lloyd zakupił od firmy Bromberger Dampfschiffgesellschaft cztery parowce: „Genitiv”, „Bromberg”, „Montwy” i „Neptun”, dwie berlinki: „Otto” i „Karl” oraz dwie nieruchomości w Gdańsku.<sup>39</sup> Przejął również żeglugę towarową między Gdańskiem a Bydgoszczą oraz innymi miejscowościami położonymi nad Wisłą (aż do Torunia). W 1919 r. Lloyd uruchomił swoją filię w Gdańsku<sup>40</sup> oraz przedstawicielstwa dla ekspedycji towarów w Tczewie, Gniewie, Korzeniowie, Nowem nad Wisłą i Świeciu.<sup>41</sup>



Już na początku XX w. Lloyd był prężnie działającym przedsiębiorstwem o szerokim, często nietypowym jak na firmę żeglugową zakresie działalności gospodarczej. Opierając się na wymianie towarowej, dokonywanej przez ośrodek bydgoski, stworzył dla siebie trwałe podstawy egzystencji.

19 stycznia 1920 r., wraz z przejściem Bydgoszczy przez władze polskie, rozpoczął się nowy okres w historii Lloyd'a.<sup>42</sup> 8 maja 1920 r. prezesem Rady Nadzorczej Towarzystwa został komisaryczny prezydent miasta, adwokat Jan Maciaszek.<sup>43</sup> We władzach przedsiębiorstwa Polaków reprezentował jeszcze radca sprawiedliwości Melchior Wierzbicki.<sup>44</sup> Na krótko pozostali w niej dotychczasowi niemieccy akcjonariusze: L. Aronsohn, W. Wurl, F. Krause, F. Bengsch i M. Francke.<sup>45</sup> Wkrótce rozpoczęła się stopniowa polonizacja przedsiębiorstwa, czego wyrazem była m.in., dokonana 24 sierpnia 1920 r., częściowa zmiana nazwy na „Lloyd Bydgoski, Bromberger Schleppschiffahrt, Towarzystwo Akcyjne”.<sup>46</sup> W 1921 r. do Rady Nadzorczej Lloyd'a weszli: Aleksander Lednicki, dyrektor Banku Małopolskiego S.A. – Aleksander Ungar z Krakowa i bydgoski radca miejski, dyrektor Karbidu Wielkopolskiego inż. Stanisław Rolbieski<sup>47</sup>, a rok później: ziemianin Edward Woyniłłowicz i radca miejski Stanisław Żeromski<sup>48</sup>, obaj z Bydgoszczy.<sup>49</sup> Dyrektorem Lloyd'a pozostał inż. Ernst Mülller. 7 lipca 1921 r. drugim członkiem Zarządu wybrano dr. inż. Hieronima Zielińskiego z Berlina. W firmie pozostał wieloletni prokurent Edward Krause, który 30 maja 1922 r. objął również stanowisko wicedyrektora Lloyd'a.<sup>50</sup>

Sytuacja przedsiębiorstwa w 1920 r. była bardzo trudna. Transporty kłoców drewnianych z Królestwa nie nadchodziły, Kanał Bydgoski był zamknięty, część taboru pływającego zasekwestrowana przez Regencję, a cegielnia nieczynna ze względu na wysokie koszty materiałowe, brak węgla i dostatecznej ilości wykwalifikowanych robotników. Część berlinek Lloyd'a znajdowała się w Gdańsku, gdzie używano ich do składowania towarów. Port przeładunkowy zajmował się jedynie spedycją desek, progów i torfu. Place Towarzystwa wydzierżawiono do zestawiania wagonów. Udało się natomiast utrzymać przez cały rok produkcję tartaku. Spore zamówienia miała fabryka maszyn i stocznia, przewidywano nawet konieczność zatrudnienia dodatkowych robotników.<sup>51</sup>

Niepewna sytuacja polityczna oraz ogólne trudności komunikacyjne spowodowały, że w 1921 r. w ogóle nie spławiano drewna Wisłą. Wstrzy-

many był również ruch żeglugowy między Wisłą a Odrą. Statki Lloyda wykorzystywano w związku z tym do holowania pustych szkut niemieckich do Ujścia, szkut ze zbożem z Gdańska do Bydgoszczy i Torunia oraz na organizowanie rejsów wycieczkowych. Później holownictwo ustało prawie zupełnie i Lloyd zmuszony został do zawieszenia tego ruchu oraz redukcji załogi. Niewiele zleceń otrzymał port przeładunkowy Lloyda. W czerwcu zakończono montowanie wagonów, a wydzierżawione w tym celu place przeszły znowu do dyspozycji przedsiębiorstwa. Prawie całkowicie załadowano przyjęte w 1920 r. do składowania progi kolejowe i tarcicę. Zwyczajka cen na drewno spowodowała jednak, że do magazynów nie nadeszły nowe transporty tego surowca, a wysyłek do Niemiec i Gdańska dokonywano bezpośrednio z tartaków, z pominięciem magazynów. Transporty cukru, który stanowił główny artykuł przewozowy, nie nadeszły w ogóle, gdyż zmniejszyła się jego produkcja, a stosunkowo niskie stawki kolejowe spowodowały, że cukier transportowano na ogół koleją. Zyski osiągnięte z obrotu w przeładowni były zatem niewielkie. Nie spodziewano się poprawy sytuacji również i w roku następnym. Pomyślnie natomiast rozwijała się żegluga na Wiśle. Zadowalający stan wody i ożywienie, jakie nastąpiło w ruchu żeglugowym, spowodowało, iż Lloyd wynajął nawet obce berlinki i parostatki. Sytuacja zmieniła się jednak w połowie czerwca. Zastój gospodarczy spowodował zmniejszenie się ruchu towarowego. Coraz dotkliwiej odczuwano konkurencję kolei. Pogorszyły się warunki żeglugi ze względu na niezwykle niski stan wody na Wiśle. Sytuacja taka trwała aż do zimy, stąd zysk osiągnięty z tej działalności w pierwszej połowie roku znacznie się obniżył.

Ze względu na bardzo suche lato również sytuacja gospodarstw rolnych Lloyda nie przedstawiała się najlepiej. Spore straty w plonach wywołały przerwy w nawadnianiu pól odciekowych.<sup>52</sup> W 1921 r., po wykończeniu zaległych zamówień, znacznie ograniczył swoją produkcję tartak Lloyda, a we wrześniu i październiku trzeba było go nawet zamknąć. Sytuacja pogorszyła się jeszcze ze względu na częste wstrzymywanie ruchu kolejowego i brak wagonów do przewozu tarcicy przeznaczonej dla Niemiec. Wysokie ceny robocizny i materiałów spowodowały, że produkcja ta przyniosła jedynie ograniczone zyski.

W 1921 r. cegielnia Lloyda pracowała od początku kwietnia do połowy września i wyprodukowała ok. 1,25 mln cegieł. Przez cały rok pracowała



natomiast fabryka maszyn, w której zatrudniono nowych pracowników. Wykonywała – oprócz robót bieżących dla innych oddziałów firmy – przebudowę i naprawę wagonów kolejowych, parowozów i statków. Zrealizowała ponadto duże zlecenie dla Dyrekcji Wileńskiej oraz dla budującej się w Bydgoszczy fabryki kabli. Zwiększył się popyt na prasy ślimakowe systemu Müllera oraz na części zamienne do tych urządzeń. Na brak zamówień nie narzekała również stocznia Lloyda. Dokonała naprawy kilku motorówek Flotylli Wiślanej oraz wielu napraw kotłów i maszyn przy parostatkach Polskiej Żeglugi Państwowej. Przebudowano wiele statków i motorówek.<sup>53</sup> Problemem firmy był jednak brak dostatecznej ilości doświadczonych robotników spowodowany odpływem ludności niemieckiej. Wkrótce jednak zwolnione przez Niemców miejsca pracy zajęli bydgoszczanie oraz robotnicy napływający do miasta z Wielkopolski, b. Królestwa Polskiego i Galicji.

W pierwszych miesiącach 1922 r., ze względu na korzystniejsze taryfy przewozowe, transportem drewna zajmowała się głównie kolej. Sytuacja zmieniła się dopiero na przełomie kwietnia i maja, kiedy to ze względu na niewystarczającą ilość bocznic i placów składowych w Gdańsku nie nadążano z wyładowaniem wszystkich transportów. Wówczas to władze zdecydowały się na przejściowe wstrzymanie transportu drewna koleją. Zaczęto je dostarczać drogą wodną do portu przeładunkowego Lloyda w Kapuściskach Małych, gdzie je magazynowano, a następnie, jako produkt surowy lub obrobiony, wysyłano berlinkami i tratwami za granicę lub do Gdańska. Nadal nie odbywało się flisactwo na Kanale Bydgoskim w kierunku granicy zachodniej. Większej ilości tratw (z okolic kanałów wschodnich, znad Bugu i Narwi) spodziewano się jednak w 1923 r. Zadowolający stan wody na Wiśle, z wyjątkiem czerwca i lipca, sprawił, iż można było intensywnie wykorzystać sezon nawigacyjny dla ruchu żeglugowego (potrwał od połowy marca aż do końca listopada). Transportowano głównie do Gdańska (drewno obrobione, cegłę, cukier i in.), z Gdańska natomiast, ze względu na konkurencję kolei, żegluga nie rozwinęła się na większą skalę. Nieopłacalny był ruch pasażerski na Brdzie, a niesprzyjające warunki pogodowe pod koniec lata sprawiły, iż trzeba było wcześniej go zamknąć. W niewielkim zakresie wykorzystane były również magazyny Lloyda. Susza w 1921 r., ostre mrozy, jakie panowały w 1922 r., a także niewielkie opady deszczu, spowodowały, iż zbiory w gospodarstwach Lloyda

były niewielkie, również z pól irygowanych. Częste przerwy w nawadnianiu spowodowały, iż firma poniosła z tego tytułu znaczne straty. Ostra zima na początku roku, jak również brak drewna własnego, ograniczenie liczby zamówień, wzrost cen na drewno skutkowały tym, iż nie w pełni wykorzystano możliwości produkcyjne tartaku. Cegielnia przedsiębiorstwa czynna była od kwietnia do października i wypaliła ok. 2 mln cegieł. Wzrost ich ceny skutecznie ograniczył popyt. Na brak zamówień nie narzekała natomiast fabryka maszyn Lloyda, odczuwano jednak brak surowców. Spadła wydajność pracy związana z brakiem wykwalifikowanych robotników. Stocznia wykonywała naprawy taboru własnego oraz na zlecenie.<sup>54</sup>

15 stycznia 1923 r. Nadzwyczajne Zebranie Akcjonariuszy podjęło – głównie ze względu na nasilający się od 1921 r. spadek realnej wartości marki polskiej – uchwałę o podwyższeniu kapitału zakładowego do 50.000.000,00 mk polskich. Emisję nowych akcji przejął znany w Bydgoszczy Bank M. Stadthagen.<sup>55</sup> Wymiany dokonywano w stosunku 46 nowych akcji za jedną starą. Na wniosek przewodniczącego zebraniu J. Maciaszka wybrano nowego członka Rady Nadzorczej, którym został dr Bernard Śliwiński, urzędujący od 1 sierpnia 1922 r. prezydent Bydgoszczy.<sup>56</sup> 28 kwietnia 1923 r. zatwierdzono wybór Śliwińskiego, który wkrótce został również prezesem Rady (do 1930 r.).<sup>57</sup>

Pogłębiająca się inflacja marki polskiej<sup>58</sup> spowodowała – już po trzech miesiącach – konieczność ponownej rewaloryzacji kapitału akcyjnego; podwyższono go do 150.000.000,00 marek polskich. Emisję akcji przejął wspomniany już Bank M. Stadthagen. Na kwietniowym zebraniu podjęto także jeszcze jedną bardzo ważną uchwałę. Akcje nowej emisji postanowiono zablokować w syndykacie klauzurowym. Każdy z akcjonariuszy zobowiązany był złożyć co najmniej 50 proc. akcji do tzw. syndykatu zamknięcia. Jego utworzenie miało na celu utrzymanie w pewnych rękach możliwie dużej ilości akcji firmy. W skład kierownictwa związanego na trzy lata syndykatu wchodził jeden przedstawiciel Lloyda w osobie prezesa jego Rady Nadzorczej oraz jeden delegat banku emisyjnego.<sup>59</sup>

W 1923 r. uruchomiono ponownie spław drewna Wisłą przez Kanał Bydgoski w kierunku Niemiec. Wykonano jednak niewiele transportów na tej trasie. Zdecydowanie większą ilość drewna spławiono z okolic Pińska i Górnej Wisły do Gdańska. Nieregularność transportów spowodowała, iż

czysty zysk z tego działu był raczej niewielki. Ruch w porcie przeładunkowym był również mały. Niskie stawki kolejowe sprawiły, że transporty wodne stały się nieopłacalne. Magazyny Lloyda, zbudowane swego czasu głównie z myślą o magazynowaniu cukru, stały prawie puste (kilkaset ton sztucznych nawozów, trochę zboża, węgla i drewna). Żegluga na Wiśle nie rozwinęła się ze względu na brak towarów i konkurencję kolei. Ruch pasażerski na Brdzie odbywał się wprawdzie przez cały sezon letni, ale zysków nie przyniósł. Tartak Lloyda pracował prawie przez cały rok, przetarło w nim większą ilość drewna okrągłego. Produkcja cegielni w 1923 r. nie przewyższyła ubiegłorocznej. Fabryka maszyn, oprócz napraw lokomotyw i parowców, zrealizowała w 1923 r. spore zamówienia na przebudowę i naprawę wagonów kolejowych. Dewaluacja polskiej marki oraz opóźniające się zapłaty od zleceniodawców spowodowały, że wystąpiły w tym dziale pewne straty. Realizacja tych zleceń pozwoliła jednak na zatrudnienie większej ilości robotników, którzy „naleźli chleb i wyćwiczili się w pracy dotychczas częściowo nieznannej”<sup>60</sup>.

W 1923 r. wizytację zakładów przemysłowych Lloyda przeprowadzili z ramienia Rady Nadzorczej dr B. Śliwiński i St. Rolbieski. Zwrócili uwagę na konieczność zabezpieczenia nieczynnej gorzelni oraz na potrzebę budowy nowej hali w fabryce maszyn. Z zadowoleniem wypowiedali się o jakości cegły produkowanej w cegielni Lloyda. Kontrola ksiąg materiałowych i rachunkowych nie wykazała nieprawidłowości.<sup>61</sup>

Powierzchnia należących do Lloyda majątków wynosiła 1600 mórg, z czego 850 mórg ziemi uprawnej zajmowały folwarki w Siernieczku, Zimnych Wodach oraz centralne gospodarstwo w Ściersku.<sup>62</sup> Uprawiano w nich głównie zboże i kartofle. Hodowla bydła przynosiła dziennie, w zależności od pory roku, 210–360 litrów mleka, które dostarczano do Bydgoszczy. W 1923 r. rozpoczęto również hodowlę owiec. Zakupiono wówczas 35 sztuk tych zwierząt. Lloyd posiadał także 70 mórg łąk naturalnych.

W październiku 1923 r. Edward Woyniłłowicz, członek Rady Nadzorczej Lloyda, dokonał lustracji należących do przedsiębiorstwa folwarków. W swoim sprawozdaniu dla władz spółki sformułował wiele uwag krytycznych. Szczególną uwagę zwrócił na bardzo zaniedbane ogrody i sady, które – biorąc pod uwagę bliskość miasta – mogłyby przynosić znaczne dochody, remontu wymagały zabudowania. Stosownie do wniosków zawartych w sprawozdaniu lustracyjnym, podjęto kroki zmierzające do poprawy sytuacji.<sup>63</sup>

Długa, mroźna i śnieżna zima opóźniła rozpoczęcie sezonu nawigacyjnego w 1924 r. Żegluga na Wiśle Lloyd rozpoczął dopiero w połowie kwietnia. Ilość przewiezionych początkowo ładunków (głównie kopalniaków, desek i cegieł) była jednak niewielka. Dopiero w maju wyekspediowano większą ilość mąki z Gdańska do Warszawy. Niestety, już w połowie lipca zaczął obniżać się stan wody, co ponownie ograniczyło ruch żeglugowy. Ożywiła się ona dopiero pod koniec października dzięki eksportowi cukru i trwała do połowy grudnia. Korzystniej przedstawiał się spław drewna (130 proc. spławu z 1913 r.). Spławiono ok. 160 tys. m<sup>3</sup> tego surowca, z czego ok. 25 tys. m<sup>3</sup> wyekspediowano do Niemiec, resztę zaś dostarczono do przeróbki miejscowym tartakom.

Niewielki był natomiast obrót portu przeładunkowego Lloyd. Częściowo tylko wykorzystywano spichrze. Lloyd przeładował jedynie niewielkie ilości drewna okrągłego, które kolej dostarczyła tutejszym tartakom, oraz 3 tys. metrów kopalniaków, które drogą wodną wyekspediowano do Gdańska. Od końca października do połowy grudnia firma zrealizowała także większe transporty cukru z kilku cukrowni kujawskich, które wysłano do Gdańska. Cukru w ogóle nie magazynowano, gdyż większość jego produkcji była od razu eksportowana za granicę, a pozostałe ilości cukrownie magazynowały raczej u siebie.

W tartaku Lloyd'a przerabiano jedynie drewno własne. Z powodu powodzi trzeba było nawet zawiesić funkcjonowanie zakładu na kilka tygodni. Sytuacja w cegielni również nie przedstawiała się najlepiej. Zbyt wysokie ceny cegły ograniczyły ich zbyt i produkcja stała się nieopłacalna.

Na początku 1924 r. Ministerstwo Kolei wstrzymało zlecenia na naprawę wagonów, co wywołało pewne trudności w funkcjonowaniu fabryki maszyn Lloyd'a. Usilne zabiegi władz Towarzystwa spowodowały, że z nastaniem wiosny wznowiono prace naprawcze. W stoczni przeprowadzono także większą ilość remontów kapitalnych parostatków i łodzi transportowych.

28 czerwca 1924 r. odbyło się kolejne zebranie akcjonariuszy, na którym podjęto uchwałę o przewalutowaniu majątku Towarzystwa ze zdewaluowanych marek polskich na złote, zgodnie z założeniami reformy monetarnej Grabskiego. Przeprowadzenie tej operacji powierzono Radzie Nadzorczej. Polecono jej również zająć się reorganizacją struktury wewnętrznej Towarzystwa.<sup>64</sup> Przedstawiony bowiem pod koniec 1923 r. referat

J. Maciaszka i St. Żeromskiego wskazywał na brak ściślejszego podziału obowiązków między poszczególnych dyrektorów przedsiębiorstwa (E. Müller, H. Zieliński, E. Krause). Referujący proponowali, aby jednemu z nich podlegała administracja nieruchomości, gospodarstwa rolne, cegielnia, tartak, handel drewnem, restauracja oraz filia w Gdańsku. Drugi sprawowałby nadzór nad fabryką maszyn i stoczną, trzeci zaś zajmowałby się żeglugą i przeładunkiem. Każdy z nich byłby odpowiedzialny za swój dział, wszyscy razem za całokształt gospodarki Lloyd'a. Maciaszek i Żeromski zwrócili również uwagę na zbyt mały kontakt gdańskiej filii z Centralą, brak działu reklamy, pożądanego ze względu na istniejącą konkurencję, oraz prowadzenie księgowości przedsiębiorstwa w języku niemieckim. W referacie zawarte były również ogólne spostrzeżenia dotyczące trudnych warunków funkcjonowania żeglugi (m.in. zaniedbanie przez rząd regulacji Wisły i wysokie cła w handlu zagranicznym).<sup>65</sup>

31 stycznia 1925 r. Nadzwyczajne Zebranie Akcjonariuszy przyjęło bilans otwarcia w złotych na 1 stycznia 1924 r.<sup>66</sup> Kapitał własny przedsiębiorstwa obliczono na 1.298.836,61 zł. Ustalono nową wysokość kapitału akcyjnego na 1.200.000,00 zł, resztę zaś przeznaczono na fundusz rezerwowy i wykup obligacji. Dokonano odnośnych zmian w statucie.<sup>67</sup> Na zebraniu tym przeprowadzono także ważną zmianę personalną w Zarządzie – inż. Karol Tomczycki zajął miejsce emerytowanego dyr. E. Müllera, który pozostał w firmie jako jej konsultant.<sup>68</sup>

30 maja 1925 r. akcjonariusze podjęli uchwałę o zmianie nazwy firmy na: „Lloyd Bydgoski, dawniej Bromberger Schlepsschiffahrt, Towarzystwo Akcyjne”.<sup>69</sup> Na zebraniu tym swoją dymisję złożył dyrektor Hieronim Zieliński. Przyczyną jego rezygnacji był prawdopodobnie konflikt, do jakiego doszło między nim a naczelnym dyrektorem, inż. K. Tomczyckim.<sup>70</sup>

Pomyślny dla Lloyd'a był z pewnością rok 1926. Korzystne warunki nawigacyjne pozwoliły na wczesne uruchomienie żeglugi. Lloyd utrzymywał stały ruch holowniczy z Gdańska do Warszawy, przewożąc na tej trasie głównie towary kolonialne (ryż, ekstrakty garbarskie). W drodze powrotnej – z Płocka, Włocławka i innych miejscowości – zabierano przede wszystkim zboże dla Gdańska. Jednak prawdziwie dobra passa rozpoczęła się dopiero w drugiej połowie roku. Strajk górników w Anglii wzmógł eksport polskiego węgla. Ponieważ urządzenia portowe i kolejowe Gdańska nie były w stanie opanować wzrastającej ilości transportów, zaczęto

więc korzystać z usług żeglugi. Od połowy czerwca do końca września 1926 r. w porcie przeładunkowym Lloyda przeładowano, a następnie przewieziono do Gdańska przeszło 62 tys. ton węgla.<sup>71</sup>

W 1926 r. Lloyd uruchomił swój oddział w Warszawie<sup>72</sup>, który zajmował się głównie transportami nadchodzącymi z Gdańska oraz akwizycją transportów dla tamtejszego oddziału. Planowano również założenie w rozbudowującej się Gdyni warsztatów naprawczych i stoczni. Na początku 1926 r. podjęto starania o dzierżawę odpowiednich terenów. Zamierzenie to pozytywnie zaopiniował wiceprezydent T. Chmielarski<sup>73</sup>, Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy i wojewoda poznański.<sup>74</sup> Pod koniec maja Rada Nadzorcza zrezygnowała jednak z dzierżawy gruntów w Gdyni i uruchamiania tam zakładów Lloyda ze względu na niekorzystną sytuację polityczno-gospodarczą.<sup>75</sup>

Sprzyjające były warunki funkcjonowania tartaku Towarzystwa. W pierwszej połowie 1926 r. wytworzyła się mianowicie korzystna koniunktura dla eksportu drewna tartego do Anglii. Zapotrzebowanie było bardzo duże. Plaga sówki-chcinoówki sprawiła, że drewno do przeróbki można było bardzo tanio zakupić w lasach państwowych, a spadek wartości złotego bardzo korzystnie kalkulował eksport. W połowie roku koniunktura załamała się z powodu podwyższenia kursu złotego, znacznego wzrostu cen surowca oraz zwiększenia się kosztów transportu. Cegielnia Lloyda pracowała przez cały rok, a jej produkcję udało się całkowicie sprzedać. Jednak, podobnie jak w 1925 r., mały popyt na cegły sprawił, iż ceny kształtowały się na niskim poziomie i zaledwie wystarczały na pokrycie kosztów produkcji. Stocznia zajmowała się głównie naprawą własnego taboru pływającego. Przystąpiono też do budowy barki na potrzeby przedsiębiorstwa. Fabryka maszyn wykonała zbiornik dla gazowni miejskiej w Bydgoszczy o pojemności 2.750 m<sup>3</sup> oraz inne roboty konstrukcyjne przy kotłach, lokomobilach i zbiornikach. Zarówno fabryka maszyn, jak i stocznia przyniosły zysk. Gorzelnia natomiast pracowała z przerwami, gdyż udzielony przez monopol spirytusowy kontyngent zakupu odpowiadał zaledwie 40 proc. normalnej produkcji. Usilne zabiegi władz Towarzystwa o powiększenie kontyngentu nie odniosły skutku.<sup>76</sup>

Jak już wspomniano, prezydent Bydgoszczy dr B. Śliwiński, posiadający własne udziały, był także prezesem Rady Nadzorczej Lloyda. Jednocześnie reprezentował w niej głównego akcjonariusza, tj. Magistrat. Jego wsparcie



i interwencje pomogły Lloydowi przetrwać trudne lata inflacji, wojny celnej z Niemcami i zmiennej koniunktury gospodarczej. I tak na przykład, pod koniec stycznia 1925 r., w związku z zabiegami władz Lloyd'a o wciągnięcie Towarzystwa na listę firm uprawnionych do wykonywania zamówień rządowych, Śliwiński wysłał pisma rekomendujące do sześciu ministerstw.<sup>77</sup> W lutym tego roku wsparł starania Lloyd'a w Departamencie Ceł o udzielenie koncesji na prowadzenie w bydgoskim porcie przeładunkowym w Kapuściskach Małych składów wolnoctwowych. Miesiąc później zwrócił się do Magistratu m. Warszawy o pozyskanie dla Towarzystwa zleceń na transport wodny z Gdańska do Warszawy oraz przyznanie Lloydowi robót przy budowie nowej rzeźni w stolicy. B. Śliwiński wspierał również wysiłki przedsiębiorstwa o uzyskanie kredytów zagranicznych oraz kredytów w Banku Gospodarstwa Krajowego.<sup>78</sup> W 1927 r. bydgoski Lloyd podjął również w Ministerstwie Skarbu starania o uzyskanie zezwolenia na transport wodny nieoclonionych towarów z urzędów celnych Wolnego Miasta Gdańska do Warszawy i odwrotnie.<sup>79</sup> Pozytywna odpowiedź nadeszła już na początku kwietnia. Zabiegano również o zwolnienie z cła lub przyznanie ulgi celnej w związku z kupnem parostatku.<sup>80</sup> W czerwcu 1927 r. Śliwiński interweniował w Dyrekcji Kolei w Gdańsku w sprawie nieregularnego podstawiania wagonów dla Lloyd'a.

Zapoczątkowane przez Śliwińskiego, a kontynuowane przez Chmielarskiego wysiłki zmierzające do uzyskania przez Miasto większościowych udziałów tego przedsiębiorstwa i decydującego głosu w sprawach firmy przyniosły w końcu wymierne efekty. W 1931 r. Miasto stało się właścicielem 51,73 proc. akcji Lloyd'a.

Tego mocnego atutu nie posiadało jednak pod koniec 1928 r., kiedy Lloyd sprzedawał Miastu ulicę Sporną, dwa żelazne mosty oraz pola irygacyjne położone w Kapuściskach Wielkich i Czersku Polskim. Pertrakcje dotyczące tej transakcji trwały zresztą kilka lat. Powołano specjalną komisję, która próbowała ustalić warunki zadowalające obie strony. Lloyd domagał się między innymi uwzględnienia w cenie transakcji strat poniesionych przez przedsiębiorstwo z tytułu nieregularnego nawadniania pól irygacyjnych i umorzenia przez Magistrat kary za niedotrzymanie terminu oddania zbiornika dla gazowni. Miasto miało także wybudować nowy most nad martwym ramieniem Brdy, a na czas budowy urządzić prowizoryczny przejazd, umożliwiający jednak swobodną żeglugę. Gdyby most

był konstrukcji żelaznej, to Magistrat miał zlecić jego wykonanie zakładom Lloyd'a. Jak już wspomniano, w grudniu 1928 r. Miasto nie posiadało jeszcze decydującego głosu w Radzie Nadzorczej Lloyd'a, stąd też musiało się zgodzić na część warunków stawianych przez firmę. W sumie jednak zawarte porozumienie miało charakter kompromisowy.<sup>81</sup>

W 1929 r. w stoczni bydgoskiego Lloyd'a wykonano lodołamacz „Wrobona” i transportowiec „Gniew”. Wodowanie obu statków odbyło się 21 grudnia 1929 r. podczas uroczystości otwarcia nowo wybudowanego jazu na Brdzie obok Fary oraz nowej elektrowni w Jachcicach, w budowie której Lloyd miał również swój udział.<sup>82</sup> Do Bydgoszczy przybył wówczas m.in. minister robót publicznych Jędrzej Moraczewski. Goście zwiedzili stocznnię Lloyd'a<sup>83</sup> oraz wzięli udział w zorganizowanym przez firmę przyjęciu w hotelu „Pod Orłem”.<sup>84</sup>

Pod koniec 1929 r. nastąpiły ważne zmiany personalne we władzach firmy. We wrześniu tego roku drugim członkiem Zarządu został b. prezydent Bydgoszczy, przemysłowiec z Poznania, Wincenty Łukowski.<sup>85</sup> Swoje urzędowanie rozpoczął 1 października, a po odejściu inż. K. Tomczycy, tj. od 16 października 1929 r., do 31 grudnia 1929 r. faktycznie sam sprawował Zarząd. Od stycznia 1930 r. pomagał mu, jako dyrektor do spraw administracyjnych, poznański bankowiec Marceł Maryński.<sup>86</sup> Wkrótce wybuchła jednak afera i W. Łukowskiego oskarżono o spowodowanie znacznych strat finansowych.

14 marca 1930 r. odbyło się posiedzenie Rady Nadzorczej, która zastanawiała się nad sytuacją, jaka wytworzyła się w związku ze stawianym W. Łukowskiemu zarzutem niegospodarności. Na zebraniu obecni byli: T. Chmielarski, St. Rolbieski, K. Bauer, H. Hańczewski i M. Wache. Sformułowano wnioski, że groźny stan finansowy firmy nie został spowodowany działalnością obecnego Zarządu i jego zmiana od 1 kwietnia 1930 r. (tego dnia upływał bowiem termin prowizorium zawartego z członkami Zarządu) nie leży w interesie Towarzystwa (m.in. ze względu na trwające pertraktacje taryfowe i kredytowe oraz rozmowy związane z uruchomieniem nieczynnych warsztatów). Postanowiono w związku z tym przedłużyć – choć na krótszy okres, niż to dotychczas praktykowano – kontrakty z członkami Zarządu (do 1 października 1931 r.). Za podjęciem takiej uchwały głosowali: K. Bauer, St. Rolbieski i T. Chmielarski. H. Hańczewski, „solidaryzując się z nią”, wstrzymał się jednak od głosu „ze względu na otrzy-

mane pismo dyrygenta Magistratu”.<sup>87</sup> Chodziło tu o – skierowane również do T. Chmielarskiego<sup>88</sup> – pisemne polecenie prezydenta B. Śliwińskiego, który kategorycznie zabraniał im głosować za zawarciem kontraktu stałego czy choćby przedłużającego okres próbny z W. Łukowskim.<sup>89</sup>

13 maja 1930 r. J. Maciaszek zwrócił się – w imieniu swoim oraz Magistratu m. Bydgoszczy (największego akcjonariusza Lloyda), hrabiego Pusłowskiego, Maksymiliana Francke i firmy David Francke & Söhne – do władz Lloyda z żądaniem zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zebrania. J. Maciaszek oraz reprezentowani przez niego akcjonariusze domagali się udzielenia władzom firmy votum nieufności za działalność w 1929 r., natychmiastowego odwołania członków Zarządu i Rady Nadzorczej oraz powołanie specjalnej komisji, która zajęłaby się zbadaniem całokształtu gospodarki Zarządu i Rady w latach 1929–1930. Ponieważ władze Lloyda zwlekały, na początku czerwca 1930 r. zwrócono się o zwołanie takiego zebrania do sądu. W uzasadnieniu stwierdzono m.in.: „Akcjonariusze nie mogą tolerować, by władze spółki, które w ubiegłym roku gospodarczym dopuściły się straty ok. 380.000,00 złotych, nadal pozostawały na swoich stanowiskach i nadal gospodarzyły wbrew życzeniom większości reprezentującej ok. 85% kapitału zakładowego”.<sup>90</sup> J. Maciaszek domagał się jednocześnie, aby sąd wyznaczył przewodniczącego tego zebrania i proponował prezydenta B. Śliwińskiego, jako przedstawiciela największego akcjonariusza. W jednym z następnych pism do sądu podkreślał, iż „jest to koniecznie potrzebne, ażeby zagwarantować w zupełności bezstronność (!) i obiektywność (!) odbyć się mających głosowań na powyższem zebraniu”.<sup>91</sup> Bezstronność i obiektywność Śliwińskiego w świetle jego pism skierowanych do T. Chmielarskiego i H. Hańczewskiego wydaje się być wielce wątpliwą. Sąd jednak nie miał takich wątpliwości, zwołał Nadzwyczajne Walne Zebranie Akcjonariuszy Lloyda na 26 lipca 1930 r., a B. Śliwińskiego wyznaczył przewodniczącym. Zebranie dokonało najpierw wymiany części członków Rady Nadzorczej, a następnie odwołało W. Łukowskiego na trzy miesiące z zajmowanego stanowiska. Powołano Nadzwyczajną Komisję Rewizyjną (dalej: NKR) w składzie: E. Matecki, A. Rybarczyk, Z. Ukielski, B. Cisewski i R. Dobronoki, która zbadała działalność firmy w latach 1928–1930. Wyniki prac Komisji, która odbyła łącznie 68 posiedzeń, zreferowano akcjonariuszom pod koniec roku.

Trudno przedstawić tu wszystkie wnioski, jakie sformułowała Komisja. W aktach Sądowego Rejestru Handlowego zachowały się obszernie sprawozdania NKR i powołanego przez nią biegłego Kazimierza Dobiejewskiego oraz dwa memoriały W. Łukowskiego, w których przedstawił on położenie firmy w momencie obejmowania przez niego stanowiska oraz szczegółowo odpowiedział na stawiane mu zarzuty.<sup>92</sup> Trzeba jednak stwierdzić, że badania bilansów i analiza ekonomicznej działalności przedsiębiorstwa w ostatnich latach ujawniła wiele, często bardzo poważnych zaniedbań oraz błędów w polityce prowadzonej przez władze Lloydów.<sup>93</sup> Najistotniejszy jest jednak fakt, że większość z tych zarzutów w ogóle nie dotyczy W. Łukowskiego, gdyż powstały, zanim ten objął stanowisko dyrektora Lloydów. Nadto NKR nie sprecyzowała, kto jest odpowiedzialny za doprowadzenie Towarzystwa do tak katastrofalnej sytuacji (pozbawione prawie całkowicie środków obrotowych, stało właściwie na krawędzi bankructwa). Wyjaśnienie tej kwestii powierzono spółce rewizyjnej Thiel & Marciniak. Nie czekając jednak na jej wnioski, 3 grudnia 1930 r. rozwiązano ostatecznie umowę służbową z W. Łukowskim, a do 1 października 1931 r. udzielono mu płatnego urlopu.<sup>94</sup> Tak więc odwołany ze stanowiska dyrektora 26 lipca 1930 r., już więcej na nie nie powrócił. Jego miejsce zajął wkrótce inż. Stanisław Zawadzki.<sup>95</sup>

W 1930 r. nieczynna była cegielnia Lloydów. Zakończono jedynie wypalanie surówki z 1929 r., po czym przystąpiono do remontu pieca hoffmannowskiego i innych urządzeń. Tartak funkcjonował z przerwami. W wyniku zamknięcia granicy niemieckiej poważnie spadła cena drewna. Na brak zleceń nie narzekały natomiast magazyny i port przeładunkowy.<sup>96</sup>

Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Lloydów, które odbyło się 30 maja 1931 r., przyjęło nowy statut firmy, dostosowany do obowiązujących przepisów prawa o spółkach akcyjnych.<sup>97</sup> Dokonano również zmiany nazwy przedsiębiorstwa na „Lloyd Bydgoski, Spółka Akcyjna”. Najważniejszymi udziałowcami Lloydów – obok Magistratu m. Bydgoszczy (10.346 akcji – 51,73 proc.) – byli wówczas: warszawska spółka żegluga Lloyd Polski (3.148 akcji), Karbid Wielkopolski (2.248 akcji) i spółka David Francke & Söhne z Berlina (1.773 akcje).<sup>98</sup>

Sytuacja przedsiębiorstwa w latach 1931–1933 była bardzo trudna. Bilanse z tego okresu wykazują straty. Ich źródła dopatrywać się należy w trwającym ciągle kryzysie gospodarczym. Lloyd zmuszony był zrezygnować z wielu inwestycji i zamierzonych przedsięwzięć gospodarczych oraz ogra-

niczyć produkcję swoich zakładów przemysłowych. W 1931 r. tartak Lloyd'a pracował zaledwie kilka tygodni, po czym został zamknięty, a fabryka maszyn, oprócz remontu taboru własnego, dokonała jedynie przebudowy dwóch parostatków: „Wrobna” i „Gniew”.

W 1932 r. bardzo trudne były warunki pracy działu żeglugowego. Przewieziono tylko 130 tys. ton towarów, czyli o 40 tys. ton mniej niż w roku 1931, a port przeładunkowy przyniósł nawet stratę (w 1931 r. – zysk: 90.000,00 zł). Nieznaczny zysk wykazała natomiast agentura Lloyd'a w Poznaniu. Pewna poprawa nastąpiła w 1933 r. Rok zakończył się wprawdzie stratą (2.979,03 zł), zaliczono go jednak – biorąc pod uwagę zadłużenie z lat poprzednich oraz trudności, jakie miał Lloyd na początku roku i w czasie trwania sezonu nawigacyjnego – do „bardzo pomyślnych”, stratę zaś uznano za niewielką. Pomimo wzmożonej konkurencji, Lloydowi udało się jednak utrzymać wysokość swoich przewozów w stosunku do innych firm.<sup>99</sup> W 1933 r. prezesem Rady Nadzorczej Lloyd'a został ostatni prezydent przedwojennej Bydgoszczy Leon Barciszewski.<sup>100</sup>

Lata 1934–1935, mimo osiągnięcia pewnych zysków, nie wpłynęły w znaczący sposób na poprawę ogólnej kondycji Lloyd'a. Zyski trzeba było przeznaczyć na częściowe pokrycie strat z lat ubiegłych, uregulowanie odsetek, zaległych podatków i świadczeń socjalnych. W 1934 r. sprzedano nieczynny już od kilku lat tartak, a zamkniętą w 1930 r. cegielnię wydzierżawiono. Opłaty dzierżawne nie wystarczyły jednak nawet na pokrycie kosztów związanych z utrzymaniem obiektu, stąd już w 1935 r. zdecydowano się ponownie poprowadzić ją na własny rachunek. Przyniosło to przedsiębiorstwu nieznaczny zysk. Fabryka maszyn zwiększyła ilość napraw taboru obcego.<sup>101</sup> Pomyślny był natomiast wynik działalności żeglugi. Wyjątkowo korzystne warunki atmosferyczne panujące w 1934 r. pozwoliły przewieźć drogą wodną 235 tys. ton towarów (w tym 64 tys. ton cukru i 134 tys. ton zboża). Rezultat roku następnego również był dobry, przetransportowano 257 tys. ton towarów (w tym 70 tys. ton cukru i 155 tys. ton zboża) i z pewnością byłby jeszcze lepszy, gdyby nie utrzymujący się zbyt niski stan wody.

W 1935 r. Lloyd zakupił statek morski, który rozpoczął regularne rejsy na trasie Gdańsk – Gdynia. Poza tym, na jednym ze statków zainstalowano nowy kocioł parowy.<sup>102</sup> Majątki ziemskie Lloyd'a znajdowały się nadal w dzierżawie. Ze względu na ogólnie trudną sytuację rolnictwa i suszę roku 1935 nie przyniosły zysków.

W październiku 1934 r. Rada Nadzorcza Lloyd'a podjęła uchwałę o udzieleniu prokury inż. Władysławowi Szczytt-Niemirowiczowi z Warszawy.<sup>103</sup> Należał on do tej części polskiej kadry technicznej, która była świadoma znaczenia, jakie dla rozwiązania polskiego problemu morskiego ma konsekwentna, celowa i sprawna organizacja śródlądowego transportu wodnego. Wł. Niemirowicz nie był jedynym przedstawicielem bydgoskiego Lloyd'a, który aktywnie uczestniczył w zmaganiach o rozwój żeglugi śródlądowej. W 1937 r., z okazji toczących się w Gdyni obrad nad planem kanału Bydgoszcz-Gdynia, swój referat pt. „Magistrala wodna a 4-letni program inwestycyjny” wygłosił dyrektor naczelny Lloyd'a inż. Stanisław Zawadzki. W sporym wywodzie, popartym rzeczowymi argumentami, podkreślał, że budowa tej magistrali jest „nieodzowną koniecznością”.<sup>104</sup>

W latach 30. przeprowadzono w Radzie Nadzorczej Lloyd'a kilka zmian personalnych. 26 kwietnia 1934 r. ustąpili dwaj wieloletni jej członkowie, a mianowicie radca miejski Henryk Hańczewski oraz wiceprezydent Bydgoszczy, od grudnia 1930 r. do listopada 1932 de facto prezydent, dr Tadeusz Chmielarski. Akcjonariusze postanowili na razie na ich miejsca nikogo nie wybierać. Warto wspomnieć, że w listopadzie 1936 r. członek władz Lloyd'a, radca miejski Marcin Śpikowski<sup>105</sup> został wiceprezydentem Bydgoszczy.

Sytuacja ekonomiczna Towarzystwa pogorszyła się w 1936 r. Obniżenie taryf kolejowych na przewóz towarów o 40 proc. i wynikająca stąd konieczność dostosowania do nich stawek przewozowych Lloyd'a wpłynęły ujemnie na wyniki działu żeglugi. Przewieziono 243 tys. ton (w tym zboża 154 tys. ton, a cukru 60 tys. ton). Rok następny przyniósł z kolei zniesienie premii eksportowych na zboże, co spowodowało dalsze pogorszenie się koniunktury przewozowej. Zyski największego działu przedsiębiorstwa poważnie spadły. Przewieziono tylko trochę ponad 172 tys. ton towarów. Dopiero zwiększony popyt na przewozy zboża w 1938 r. pozwolił Lloydowi zrealizować większą ilość transportów (ok. 50 tys. ton więcej w porównaniu z rokiem poprzednim).

Niewiele zmieniło się położenie zakładów przemysłowych Lloyd'a, cegielni, fabryki maszyn i stoczni. Nadal nie przynosiły one większych zysków, a uzyskane z nich dochody przeznaczano na ogół na pokrycie amortyzacji. W 1936 r., oprócz remontów własnego sprzętu wodnego, w fabryce maszyn wykonano jedną barkę o pojemności 250 ton, a w 1937 r. – dwie łodzie motorowe ze specjalnym napędem. Rozpoczęto również budo-



wę sześciu łodzi tego typu dla Ministerstwa Komunikacji, którą zakończono w roku następnym. Aczkolwiek prace te nie przyniosły przedsiębiorstwu znaczniejszych zysków, dowiodły jednak, że stocznia bydgoskiego Lloyd'a zdolna jest do wykonywania dużych i nowoczesnych jednostek taboru rzeczno-żeglownego. Poza tym – co ze względu na panujące nadal w Bydgoszczy bezrobocie<sup>106</sup> miało ogromne znaczenie – dały możliwość zatrudnienia większej ilości robotników. Dokonano pewnych inwestycji we własnym taborze. Majątki ziemskie Lloyd'a znajdowały się nadal w dzierżawie.<sup>107</sup>

Dopiero rok 1938 przyniósł ponownie, po dwóch latach strat, niewielki zysk (4.409,65 zł.). Zmienił się majątek trwały przedsiębiorstwa. Zakupiono dwa holowniki motorowe i dziewięć barek. Sprzedano natomiast gorzelnię w Czersku Polskim oraz domki robotnicze i grunty przeznaczone pod parcelację.<sup>108</sup>

W 1938 r. Lloyd Bydgoski i trzy inne działające na Dolnej Wiśle przedsiębiorstwa żeglugowe – „Wisła”, „Vistula” i „Lloyd Toruński” – opracowały wspólną taryfę towarową dla żeglugi rzecznej. Zawarte pod szyldem „Lloyda Sandomierskiego” porozumienie ograniczało znacznie możliwości zaniżania stawek przewozowych, co było wówczas często praktykowanym sposobem na pozyskanie zleceniodawcy.<sup>109</sup>

W dwudziestoleciu międzywojennym Lloyd Bydgoski należał do kilku organizacji gospodarczych, m.in. do Związku Fabrykantów w Bydgoszczy<sup>110</sup>, Rady Zjazdów Żeglugowych w Warszawie i Związku Cegielń w obwodzie Dolnej Wisły w Chełmnie. Aktywna działalność przedstawicieli firmy w tych organizacjach pozwalała na lepszą i skuteczniejszą obronę interesów nie tylko Lloyd'a, ale również miasta i całego regionu. Tak było m.in. w przypadku projektowanej budowy połączenia wodnego Śląsk-Gdańsk (przez Toruń), pomijającego całkowicie potrzeby bydgoskiego ośrodka gospodarczego. Związek Fabrykantów wystosował wówczas zdecydowany sprzeciw wobec tak pomyślanego przedsięwzięcia.<sup>111</sup> Cała akcja nabrała zresztą szerszych rozmiarów i prowadzona była wspólnie z bydgoską Izbą Przemysłowo-Handlową oraz przy czynnym udziale prezydenta B. Śliwińskiego.

Prawie wszystkie jednostki pływające bydgoskiego Lloyd'a należały do pierwszej klasy rejestrów klasyfikacyjnych. Często jednak zbyt niski stan wody na Wiśle, głównie w jej środkowym biegu, poważnie utrud-

niał żeglugę. Stąd też w stoczni Lloyda zaczęto budować również statki nowego typu, o bardzo małym zanurzeniu (30 cm) i z silnikiem Hotchkissa (rozpowszechnionym już w Anglii i wysoko ocenianym przez Departament Morski Brytyjskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu). W stoczni Towarzystwa budowano również tzw. łodzie-tratwy, które szybko zdobyły sobie sympatię bydgoszczan i odwiedzających miasto gości. Były to dwie łodzie typu rybackiego o konstrukcji zapewniającej – jak dumnie podkreślała bydgoska prasa – „100 procent bezpieczeństwa”.<sup>112</sup> Sam Lloyd, choć zajmował się przede wszystkim transportem towarów, udostępniał jednak swój tabor rzeczny również mieszkańcom miasta. W niedziele i święta holowniki parowe wykorzystywano jako statki spacerowe, „wystarczyło na pokładzie ustawić ławki, rozciągnąć daszek chroniący przed odrzutami z komina, umaić gałązkami nadbudówki”.<sup>113</sup>

Lata hiperinflacji 1921–1923, załamania się koniunktury gospodarczej oraz światowego kryzysu gospodarczego, którego skutki dotkliwie odczuwalne były jeszcze przez wiele lat, zahamowały rozwój życia gospodarczego Bydgoszczy. Wielu przedsiębiorstwom nie udało się przetrwać tego trudnego okresu i zbankrutowały. Lloyd, choć były chwile, kiedy podstawy i jego egzystencji zaczynały się chwiać, raz zakotwiczony nad Brdą, nie dał się pokonać, potrafił przeciwstawić się wszystkim tym przeciwnościom. Stopniowe ożywianie się koniunktury w drugiej połowie lat 30. włączenie w 1938 r. Bydgoszczy wraz z Kujawami do województwa pomorskiego oraz rozpoczęta wiosną tego roku i szybko postępująca budowa kanału Warta–Gopło<sup>114</sup> rokowały Lloydowi i całemu miastu pomyślną przyszłość. Niestety, nadeszły lata okupacji.

Wybuch II wojny światowej otworzył nową kartę w historii Bydgoskiego Lloyda.<sup>115</sup> Główny Urząd Powierniczy – Wschód (Haupttreuhandstelle Ost) skonfiskował jego majątek<sup>116</sup> i ustanowił nad firmą zarząd komisaryczny. Do 5 stycznia 1941 r. sprawował go Alois Behrendt, a następnie pełnomocnik głównego akcjonariusza, tj. „PREUSSAG-u” – Lothar Finger. 3 września 1942 r. Główny Urząd Powierniczy – Wschód zawiesił zarząd komisaryczny. W dniu tym odbyło się również Walne Zebranie spółki, na którym dokonano zmian statutowych. Głównym udziałowcem Towarzystwa w okresie okupacji była firma „Preussische Bergwerks- und Hütten Aktiengesellschaft” z Berlina. Powrócono do pierwotnej nazwy przedsiębiorstwa z czasów pruskich, tj. „Bromberger

Schleppschiffahrt Aktiengesellschaft“. Dokonano wyboru władz spółki. W Radzie Nadzorczej zasiedli ponownie sami Niemcy: Clemens von Velsen (przewodniczący), Lothar Scheche, Hugo Baur, Karl Hoffmann (wszyscy z Berlina) oraz Fritz Fendel z Mannheim, Ulrich Beelitz i Walter Ernst (nadburmistrz) – obaj z Bydgoszczy. Do Zarządu weszli: Lothar Finger, Paul Larisch i Friedrich Hicken (jako członek zastępczy).

F. Hicken był dyrektorem technicznym stoczni i fabryki maszyn. P. Larisch kierował natomiast działem żeglugi. Podlegał mu fracht towarów, transport masowy i pospieszny oraz holownictwo. L. Finger był naczelnym dyrektorem firmy. Podlegały mu sprawy żeglugi, zarówno towarowej, jak i pasażerskiej, ratownictwo wodne oraz ogólny zarząd. Poza tym, sprawował nadzór nad stoczną i fabryką maszyn oraz portem przeładunkowym. Zakres prowadzonej przez firmę działalności nie zmienił się.<sup>117</sup>

14 stycznia 1943 r. powstała w Warszawie „Bromberger Schleppschiffahrt G.m.b.H.“, której kierownictwo objęli L. Finger i P. Larisch. Przedmiotem jej działalności było prowadzenie żeglugi i transportu na drogach wodnych, wszelkiego rodzaju usługi holownicze, ratownictwo wodne, flisactwo, spedycja, magazynowanie i składowanie towarów. Spółka mogła zakładać swoje oddziały i agentury na obszarze Generalnego Gubernatorstwa. Jej kapitał zakładowy wynosił 150.000,00 zł.

17 grudnia 1943 r. odbyło się w Berlinie zebranie Rady Nadzorczej „Bromberger Schleppschiffahrt A.G.“, na którym z Zarządu firmy wykluczony został P. Larisch. Jednoosobowy zarząd firmy sprawował odtąd L. Finger (do 3 maja 1944 r.).

„Bromberger Schleppschiffahrt A.G.” miała swoje oddziały w Warszawie, Poznaniu i Gdańsku. Jej agentury znajdowały się w Grudziądzu, Płocku i Włocławku, a przedstawicielstwa m.in. w Nakle, Czarnkowie, Ujściu, Gorzowie Wielkopolskim i Międzychodzie.

Wraz ze zmianą sytuacji politycznej, w której przyszło działać przedsiębiorstwu, zmienił się również kierunek i zasięg jego ekonomicznego oddziaływania. Niemcy powrócili do osi równoleżnikowej, która już raz, w ramach państwa pruskiego, doskonale zdała egzamin. Dla usprawnienia ruchu statków w tym kierunku opracowali projekt budowy kanału lateralnego dla statków o nośności 1.000 ton, który miał przebiegać po północnej stronie Brdy, od Osowej Góry do Fordonu. Jedną z wersji tego projektu przewidywała m.in. wykonanie nad Brdą kanału na grobli. Plan ten,

posiadający wiele wad, z których chyba najpoważniejszą była lokalizacja portu głównego na znacznej wysokości ponad Wisłą, nigdy nie został zrealizowany.<sup>118</sup>

W warunkach narzuconych przez wojnę „Bromberger Schleppschiffahrt” działała niemal do jej zakończenia, wspierając wysiłek wojenny III Rzeszy. Działalność przedsiębiorstwa w tym okresie zasługuje na odrębne, szersze opracowanie.

Powojenne losy bydgoskiego Lloyda wyznaczają dwie daty. Na mocy rozporządzenia ministra komunikacji z 7 marca 1945 r. ustanowiono nad firmą przymusowy zarząd państwowy, natomiast ustawa z 18 kwietnia 1955 r. o uwłaszczeniu przekazała firmę na rzecz Skarbu Państwa. Jej kompetencje przejęła natomiast „Żegluga Bydgoska”.<sup>119</sup>

Powstanie i działalność Lloyda Bydgoskiego, zajmującego tak specyficzne miejsce w krajobrazie gospodarczym naszego miasta, wpłynęło niezwykle korzystnie na ożywienie bydgoskiego przemysłu i handlu. Towarzystwo przyczyniło się również do rozwoju okolicznych miejscowości (dziś dzielnice Bydgoszczy), w których znajdowały się jego zakłady przemysłowe. Rząd pruski, chcąc przekształcić Bydgoszcz w „mały Berlin”, inwestował w powstające tu zakłady przemysłowe. Powstawały tartaki, cegielnie, garbarnie. Wszystkie je obsługiwał swoim taborem bydgoski Lloyd. W dwudziestoleciu międzywojennym, mimo poważnych trudności finansowych, z jakimi borykał się właściwie przez cały ten okres, należał do największych przedsiębiorstw żeglugowych w Polsce. Zwraca uwagę szczególna umiejętność Lloyda radzenia sobie w warunkach kryzysu i chwiejnej koniunktury gospodarczej oraz jego ogromna zdolność regeneracyjna. Kierownictwo potrafiło zadbać o interesy przedsiębiorstwa, nie zapominając jednocześnie, co ważne, o interesach miasta i regionu. W uznaniu Bydgoszczy za najpoważniejszy ośrodek gospodarczy Wielkiego Pomorza z pewnością miał swój udział bydgoski Lloyd. Szeroki zakres prowadzonej przez to przedsiębiorstwo działalności oraz bezpośrednie powiązania z elitą polityczną i przedstawicielami sfer gospodarczych, nie tylko Bydgoszczy, przesądził, że w historii miasta Lloyd zajął miejsce poczesne.

- 
- <sup>1</sup> W. Winid podaje, że dwa pierwsze holowniki łańcuchowe pojawiły się na Brdzie właśnie w 1870 r.; W. Winid, *Kanał Bydgoski*, Warszawa 1928, s. 94; por. G. Meinhardt, *Handel und Industrie von 1815 bis 1914* [w:] *Aus Brombergs Vergangenheit. Ein Heimatbuch für den Stadt- und Landkreis* (dalej: *Aus Brombergs...*), pod red. G. Meinhardta, Wilhelmshaven 1973, s. 237-328.
  - <sup>2</sup> Patrz też: R. Sudziński, *Życie gospodarcze Bydgoszczy w okresie II Rzeczypospolitej* [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. II, cz. I 1920-1939 pod red. naukową M. Biskupa, Bydgoszcz 1999, s. 97; hasło „Lloyd Bydgoski” [w:] Zb. Raszewski, *Pamiętnik gapia. Bydgoszcz, jaką pamiętam z lat 1930-1945*, Bydgoszcz 1994; M.K. Jeleniewski, *Z biegiem lat, z biegiem Brdy*, Bydgoszcz 2002.
  - <sup>3</sup> Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej: APB). Akta Sądowego Rejestru Handlowego (dalej: ASRH), sygn. 659.
  - <sup>4</sup> Aronsohn Lewin Louis (1850-1928), bankier, poseł do parlamentu pruskiego, radny, radca Magistratu, honorowy obywatel Bydgoszczy, *Bydgoski Słownik Biograficzny* pod red. J. Kutty (dalej: BSB), (M. Romaniuk), t. 1, 1994.
  - <sup>5</sup> Dietz Ernst Heinrich (1840-1901), poseł do sejmu pruskiego, radny, radca Magistratu, fundator sierocińca, BSB, (M. Romaniuk), t. 2, 1995.
  - <sup>6</sup> Wencel Carl (1831-1923), kupiec, honorowy radca miejski, senior miasta, BSB, (J. Kutta), t. 2, 1995.
  - <sup>7</sup> *Industrie und Gewerbe in Bromberg* (dalej: *Industrie...*) pod red. Bruno Böhma, Bydgoszcz 1907, s. 201; Werckmeister Carl Emil (1839-1916) sen., radca miejski, radca komercyjny, właściciel wytwórni win, BSB, (M. Romaniuk), t. 4, 1997.
  - <sup>8</sup> Friedrich Wilhelm Bumke (1846-?) początkowo zajmował się wraz z ojcem flisactwem. Po uruchomieniu portu w Brdujściu i kanalizacji Brdy założył, wraz z dwoma innymi udziałowcami, przedsiębiorstwo zajmujące się spedycją drewna, które w 1883 r. przeobraziło się w spółkę komandytową „Bromberger Schlepsschiffahrt F. W. Bumke”.
  - <sup>9</sup> Jak odbywała się żegluga holownicza - zob. m.in. St. Pastuszewski, *120 lat paropływów* [w:] *Kalendarz Bydgoski 1980*, s. 153.
  - <sup>10</sup> *Industrie...*, s. 202.
  - <sup>11</sup> Bracia Wulfowie byli właścicielami powstałej w 1865 r. stoczni oraz fabryki konstrukcji stalowych, w której wykonano m.in. most Bernardyński (1870). Spółka istniała do 1875 r.
  - <sup>12</sup> *Industrie...*, s. 202.
  - <sup>13</sup> APB, ASRH, sygn. 655.
  - <sup>14</sup> APB, ASRH, sygn. 655, *Revidirtes Statut der Bromberger Schlepsschiffahrt Aktiengesellschaft. Beschlossen in der außerordentlichen Generalversammlung am 07.03.1898* (dalej: *Revidirtes Statut...*).
  - <sup>15</sup> Zapis dotyczący ilości członków Rady Nadzorczej ulegał później wielokrotnym zmianom, ich liczba nigdy jednak nie przekroczyła dziesięciu osób.
  - <sup>16</sup> APB, ASRH, sygn. 655, *Revidirtes Statut...*
  - <sup>17</sup> Nie było to wprawdzie uregulowane statutowo, jednak od samego początku istnienia Towarzystwa przyjął się zwyczaj, że członkowie Rady Nadzorczej wybierali zwykle swoim przewodniczącym urzędującego nadburmistrza, a w dwudziestoleciu międzywojennym prezydenta Bydgoszczy.
  - <sup>18</sup> Braesicke Hugo Eugen Aleksander (1843-1898), BSB, (M. Romaniuk), t. 3, 1996.
  - <sup>19</sup> Knobloch Alfred Karl Ernst (1859-1916), BSB, (M. Romaniuk), t. 1, 1994.

- <sup>20</sup> Pisz o nich M. Romaniuk, *Burmistrzowie miasta Bydgoszczy 1815-1819* [w:] „Kronika Bydgoska”, t. XI, Bydgoszcz 1991, s. 279-291; Mitzlaff Paul Wilhelm Gustaw (1870-1944), BSB, (M. Romaniuk), t. 5, 1998.
- <sup>21</sup> APB, ASRH, sygn. 655-656.
- <sup>22</sup> *Industrie...*, s. 209.
- <sup>23</sup> Werckmeister Georg August (1867-1942) jun., radny, radca miejski, właściciel hurtowni win, BSB, (M. Romaniuk), t. 4, 1997.
- <sup>24</sup> Blumwe Franz Julius Wilhelm (1853-1903), radca komercyjny, właściciel i dyrektor fabryki traków i maszyn do obróbki drewna - C. Blumwe i Syn, BSB, (M. Romaniuk), t. 3, 1996.
- <sup>25</sup> APB, ASRH, sygn. 655, *Revidirtes Statut...*
- <sup>26</sup> Ibidem.
- <sup>27</sup> Ilustracja tłoczni ślimakowej systemu Müllera - patrz: *Industrie...*, s. 143.
- <sup>28</sup> *Aus Brombergs...*, s. 237-238.
- <sup>29</sup> K. Siamińska, *Przemysł budowlany w Bydgoszczy i okolicy w latach 1871-1911* [w:] „Prace Komisji Historii”, t. VII, Bydgoszcz 1970, s. 142.
- <sup>30</sup> Lokomobila - powszechnie stosowane w XIX w. urządzenie do napędu maszyn.
- <sup>31</sup> *Industrie...*, s. 203-204.
- <sup>32</sup> APB, ASRH, sygn. 655.
- <sup>33</sup> *Industrie...*, s. 202-203.
- <sup>34</sup> W. Winid, op. cit., s. 63; patrz też: A. Woźniak-Hlebionek, *Kanał Bydgoski, Brda i Noteć w pruskich planach inwestycyjnych w latach 1773-1915* [w:] „Kronika Bydgoska”, t. XXIII, Bydgoszcz 2002, s. 141.
- <sup>35</sup> W 1893 r. było w niej ubezpieczonych 91 osób, w 1896 r. - 156, a w 1906 r. - już 382 osoby. Kwota udzielonych w różnej wysokości świadczeń wynosiła odpowiednio: w 1893 r. - 629 mk, w 1896 r. - 1.303 mk, w 1906 r. - 5.432 mk, *Industrie...*, s. 362.
- <sup>36</sup> E. Müller był również - obok kupca F. Bengscha - członkiem Zarządu drugiej w Bydgoszczy ubezpieczalni zrzeszającej szyprów i innych pracowników żeglugi, a mianowicie Die Ortskranken-kasse XII für Schifffahrt, Flösserei und verwandte Gewerbe, powstałej 1 I 1886 r. Siedzibą obu instytucji był od 1908 r. budynek przy ul. Grodzkiej 27/29 (następnie 17/19), który Lloyd zakupił na początku tego roku.
- <sup>37</sup> *Industrie...*, s. 362.
- <sup>38</sup> Ibidem, s. 367.
- <sup>39</sup> APB, ASRH, sygn. 656.
- <sup>40</sup> Zapisu dotyczącego powstania „Bromberger Schleppschiffahrt in Bromberg, Zweigniederlassung in Danzig” dokonano w rejestrze handlowym w dn. 14 X 1919 r., APB, ASRH, sygn. 659. Jednocześnie udzielono pełnomocnictw, właściwych również dla oddziału w Gdańsku, następującym kupcom E. Krause, W. Rieckhoff, W. Kastell; por. J. Danielewicz, *Żegluga śródlądowa w Bydgoszczy w latach 1920-1930 (Lloyd Bydgoski)* [w:] *Bydgoszcz - miasto nad Brdą. Jednodniówka z okazji Dni Bydgoszczy i 60-lecia Towarzystwa Miłośników Miasta Bydgoszczy*, czerwiec 1983, s. 21.
- <sup>41</sup> *Industrie...*, s. 207.
- <sup>42</sup> Por. J. Danielewicz, op. cit.
- <sup>43</sup> APB, ASRH, sygn. 656; Maciaszek Jan (1876-1932), prawnik, powstaniec wielkopolski, kpt. Wojsk Wielkopolskich, komisarz generalny, komisaryczny prezydent Bydgoszczy, BSB, (J. Kutta), t. 2, 1995.
- <sup>44</sup> Wierzbicki Melchior (1867-1925), prawnik, działacz narodowy i społeczny, BSB, (J. Kutta), t. 1, 1994.
- <sup>45</sup> APB, ASRH, sygn. 656.
- <sup>46</sup> Ibidem.
- <sup>47</sup> Ibidem; Rolbieski Stanisław Jan (1873-1939), inżynier, przedsiębiorca, radca miejski, BSB, (J. Kutta), t. 1, 1994.
- <sup>48</sup> Żeromski Stanisław (1860-1935), prawnik, radca miejski, BSB, (J. Kutta), t. 3, 1996.
- <sup>49</sup> APB, ASRH, sygn. 657.
- <sup>50</sup> APB, Akta Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy (dalej: IPH), sygn. 589; J. Danielewicz twierdzi, że E. Krause był wicedyrektorem Lloyd'a już w 1921 r. J. Danielewicz, op. cit., s. 20.
- <sup>51</sup> APB, ASRH, sygn. 656.
- <sup>52</sup> Za nawadnianie pól odciekowych odpowiedzialny był Magistrat. Odpowiednią umowę zawarto jeszcze w 1907 r., APB, Akta m. B., sygn. 1014.



- 53 Ibidem, sygn. 657.
- 54 Ibidem.
- 55 Bank M. Stadthagen był jedną z najpoważniejszych bydgoskich instytucji finansowych, której miasto w znacznej mierze zawdzięcza tak szybką i sprawnie przeprowadzoną repolonizację życia gospodarczego. Dyrektorem banku był Karol Bauer, a prezesem m.in. St. Rolbieski (oba w Radzie Nadzorczej Lloyd'a). Bank istniał do 1932 r., po czym uległ likwidacji. Upadek Banku M. Stadthagen i związany z tym proces sądowy stał się jedną z największych afer gospodarczych międzywojennej Bydgoszczy; zob. „Dziennik Bydgoski” nr 118-122 z 1937 r.
- 56 Rada Miejska wybrała B. Śliwińskiego prezydentem Bydgoszczy na tajnym posiedzeniu 4 V 1922 r.; J. Kutta, *Prezydenci miasta Bydgoszczy 1920-1939* (dalej: *Prezydenci...*), Bydgoszcz 1991, s. 45; Śliwiński Bernard (1883-1941), prawnik, powstaniec wielkopolski, ppłk Wojska Polskiego, komendant okręgowy Policji Państwowej, prezydent Bydgoszczy, *BSB*, (J. Kutta), t. 2, 1995.
- 57 APB, ASRH, sygn. 657; por. J. Danielewicz, op. cit., s. 20, twierdzi, że B. Śliwiński został prezesem Rady Nadzorczej Lloyd'a dopiero w styczniu 1925 r.
- 58 O jej skali można się łatwo przekonać, analizując wzrost cen detalicznych na artykuły spożywcze; zob. „Orędownik Urzędowy miasta Bydgoszczy” nr 23/1922 i nr 5/1923.
- 59 APB, ASRH, sygn. 657.
- 60 Ibidem.
- 61 APB, Akta m. B., sygn. 375.
- 62 Ibidem, dane z 1923 r.
- 63 Ibidem.
- 64 APB, ASRH, sygn. 657.
- 65 APB, Akta m. B., sygn. 1008.
- 66 APB, ASRH, sygn. 657.
- 67 Podstawą do jego obliczenia był ostatni w markach polskich bilans za 1923 r.
- 68 Zmiany te odnotowano w rejestrze handlowym w dniu 23 II 1925 r., APB, ASRH, sygn. 659; Tomczycki Karol (1879-1937), inżynier, technolog, działacz Związku Fabrykantów i Stowarzyszenia Techników Polskich w Bydgoszczy, *BSB*, (St. Błażejowski), t. 5, 1998.
- 69 APB, ASRH, sygn. 657.
- 70 Zob. APB, Akta m. B., sygn. 1008.
- 71 APB, ASRH, sygn. 657.
- 72 Odpowiedniego zapisu w rejestrze handlowym dokonano 5 V 1927 r. APB, ASRH, sygn. 659.
- 73 Chmielarski Tadeusz Walery (1876-1945), prawnik, ppłk intendenty, wiceprezydent Bydgoszczy, *BSB*, (J. Kutta), t. 3, 1996.
- 74 APB, Akta m. B., sygn. 375.
- 75 Por. J. Danielewicz, op. cit., s. 21.
- 76 APB, ASRH, sygn. 657.
- 77 APB, Akta m. B., sygn. 375.
- 78 Ibidem, sygn. 1008.
- 79 Ibidem, sygn. 215.
- 80 Ibidem, sygn. 1008.
- 81 Ibidem, sygn. 1014.
- 82 Jaz zastawkowy obok fary zbudowany został w 1929 r. przez Bydgoską Inspekcję Dróg Wodnych.
- 83 J. Bartnicki, *Dzieje Bydgoszczy w II Rzeczypospolitej* [w:] *Kalendarz Bydgoski* 1981, s. 91.
- 84 APB, ASRH, sygn. 658.
- 85 W. Łukowski był prezydentem Bydgoszczy zaledwie pół roku (5 IX 1921-5 I 1922). Jego rezygnację poprzedziła ostra kampania skierowana przeciwko niemu. Adwersarze W. Łukowskiego wykorzystali w niej pewne, przyznać trzeba, nie do końca wyjaśnione fakty z jego przeszłości, które dyskredytowały go jednocześnie na tak eksponowanym urzędzie, jakim jest głowa miasta. Zob. J. Kutta, *Prezydenci...*, s. 29-38.
- 86 APB, ASRH, sygn. 658.
- 87 Ibidem.
- 88 Przyczyny, dla których T. Chmielarski głosował za W. Łukowskim, zob.: list T. Chmielarskiego do prezydenta B. Śliwińskiego z 21 III 1930 r., APB, Akta m. B., sygn. 483.

- <sup>89</sup> APB, Akta m.B., sygn. 1008.
- <sup>90</sup> APB, ASRH, sygn. 658.
- <sup>91</sup> Ibidem.
- <sup>92</sup> Ibidem.
- <sup>93</sup> Por. J. Kutta, *Prezydenci...*, s. 35.
- <sup>94</sup> Por. APB, ASRH, sygn. 658.
- <sup>95</sup> Konflikt szeroko opisywała prasa, zob. m.in.: *Kilka słów o „Lloydzie Bydgoskim*, „Dziennik Bydgoski” nr 150 z 4 VII 1931 r., *W sprawie Lloydów Bydgoskiego*, „Dziennik Bydgoski” nr 154 z 8 VII 1931 r., *Mylnie pogłoski !!*, „Dziennik Bydgoski” nr 158 z 14 VII 1931 r.; zob. też: list St. Rolbieskiego do Magistratu miasta Bydgoszczy z 3 VI 1930 r., APB, ASRH, sygn. 658; J. Kutta, *Prezydenci...*, s. 36.
- <sup>96</sup> APB, ASRH, sygn. 658.
- <sup>97</sup> Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 22 III 1928 r., Dz.U. RP nr 39, poz. 389, zmienione rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 3 XII 1930 r., Dz.U. RP nr 86, poz. 664.
- <sup>98</sup> APB, ASRH, sygn. 657.
- <sup>99</sup> Lloyd przewiózł ogółem 193.938,3 t towarów, głównie zboża, co stanowiło w stosunku do innych firm transportowych 56,7% frachtu brutto, APB, ASRH, sygn. 659.
- <sup>100</sup> Barciszewski Leon (1883–1939), BSB, (J. Kutta), t. 1, 1994.
- <sup>101</sup> W 1934 r. Lloyd wykonał robót obcych za ok. 30.000,00 zł, a w 1935 r. za 43.000,00 zł, APB, ASRH, sygn. 659.
- <sup>102</sup> APB, ASRH, sygn. 659.
- <sup>103</sup> APB, Akta m. B., sygn. 659.
- <sup>104</sup> Tekst tego referatu opublikowany został w „Dzienniku Bydgoskim” nr 206 z 8 IX 1937 r.
- <sup>105</sup> Śpikowski Marcin Feliks (1894–1963), prawnik, wiceprezydent Bydgoszczy, BSB, (J. Kutta), t. 1, 1994.
- <sup>106</sup> W 1936 r. liczba bezrobotnych w Bydgoszczy wynosiła 30 tys., czyli 1/4 ogółu mieszkańców.
- <sup>107</sup> APB, ASRH, sygn. 659.
- <sup>108</sup> Ibidem.
- <sup>109</sup> *Pod flagą bydgoskiego armatora. Żegluga Bydgoska* [Broszura wydana z okazji 25-lecia Żeglugi Bydgoskiej], (Dalej: *Pod flagą...*), Bydgoszcz 1976, s. 10.
- <sup>110</sup> Naczelnym dyrektorem Lloydów w latach 1925–1929, inż. K. Tomczycki objął prezesurę tego związku po ustąpieniu inż. Teofila Wdziękońskiego. *Polska Bydgoszcz 1920–1930. Dziesięć lat pracy twórczej*, Bydgoszcz 1930, s. 98.
- <sup>111</sup> APB, Izba P-H, sygn. 413.
- <sup>112</sup> W maju 1937 r. Związek Popierania Turystyki w Bydgoszczy uruchomił pierwsze rejsy łodziami-tratwami na 20-kilometrowej trasie Koronowo – Smukała.
- <sup>113</sup> St. Pastuszewski, op. cit., s. 153.
- <sup>114</sup> Uruchomienie tego połączenia przedłużyłoby znacznie na południe zasięg bydgoskiego ośrodka żeglugowego, który objąłby m.in. łódzki ośrodek przemysłowy. Przedsięwzięcie to zrealizowano jednak dopiero po zakończeniu II wojny światowej.
- <sup>115</sup> Okupacyjne dzieje Lloydów opracowane zostały wyłącznie na podstawie materiałów archiwalnych. APB, Lloyd Bydgoski [Bromberger Schlepsschiffahrt] Towarzystwo Akcyjne, 1938–1944; zob. też: *Pod flagą...*, s. 12–15.
- <sup>116</sup> Na podstawie zarządzenia o majątku obywateli dawnego państwa polskiego z 17 IX 1940 r.
- <sup>117</sup> APB, ASRH, sygn. 660.
- <sup>118</sup> Krytyki tego projektu dokonał po wojnie inż. St. Tychoniewicz, zob. *Węzeł bydgoski...*, s. 44.
- <sup>119</sup> APB, Zarząd Miejski w Bydgoszczy 1945–1950, sygn. 344. *Historia Bydgoskiego Lloydów po wyzwoleniu* – patrz: St. Turowski, *Żegluga śródlądowa w Bydgoszczy w latach 1945–1982* [w:] „Kronika Bydgoska”, t. IX, Bydgoszcz 1988, s. 127–146; patrz też: *Pod flagą...*, s. 15 i nn., K. Brakowski, *Wczoraj, dziś i jutro Żeglugi Bydgoskiej* [w:] *Kalendarz Bydgoski* 1973, s. 124–131.