




JORDAN SIEMIANOWSKI\*

 <https://orcid.org/0000-0001-9276-366X>

LLOYD BYDGOSKI W LATACH 1920–1939  
PRÓBY WYPROWADZENIA PRZEDSIĘBIORSTWA Z KRYZYSU


**Abstract**

Lloyd Bydgoski Inc. in the Period of 1920–1939:  
Attempts to Bring the Company out of the Crisis

Lloyd Bydgoski Inc. was the largest inland shipping company in Poland during the interwar period. It was established in 1891 on the foundations of a pre-existing German shipping company. After the end of the First World War, the development of the company accelerated through the use of the Bydgoszcz Canal and the timber port in Bydgoszcz. However, the transition from Prussian jurisdiction to the re-established Polish state caused considerable problems for the company. The aim of this article is to analyse and evaluate the management policy of Lloyd Bydgoski Inc. under new conditions, namely in the Second Polish Republic. As it turned out, almost throughout the entire interwar period, the company from Bydgoszcz was in serious financial trouble, which cannot be entirely accounted for by the world economic crisis of 1929–1933. This raises the question about the purpose of the company's activity in the face of considerable financial losses. To conduct the analysis, various archival documents kept in the Central Archives of Modern Records in Warsaw and in the State Archives in Bydgoszcz, which have not been given sufficient consideration so far, were studied. It has been proven that the management of Lloyd Bydgoski Inc. took the right steps in the years 1926–1929, that is the only period when the company made a profit. The company from Bydgoszcz was forced to face two economic crises: global and internal. The latter was caused by incompetence and wastefulness on the part of the company's management. The company survived until the outbreak of the Second World War. Unfortunately, the decline in importance of the Bydgoszcz Canal and Bydgoszcz itself in favour of Toruń meant that Lloyd Bydgoski Inc. did not manage to regain its former significance during the interwar period.

**Keywords:** economic history; Bydgoszcz; Bydgoszcz Canal; inland shipping; Great Depression; interwar period

\* Instytut Historyczny, Uniwersytet Szczeciński

 [jordan.siemianowski@gmail.com](mailto:jordan.siemianowski@gmail.com)

Nadesłany 25.09.2019; Nadesłany po poprawkach 19.07.2020; Zaakceptowany 20.01.2021

Znaczenie gospodarcze Bydgoszczy od początku jej istnienia było uzależnione od strategicznego położenia wynikającego z koncentracji szlaków wodno-lądowych, w których główną rolę odgrywał Kanał Bydgoski. Ten węzeł komunikacyjny rozbudowano w drugiej połowie XIX w., łącząc drogi śródlądowe z kolejowymi<sup>1</sup> oraz w 1915 r. oddając do użytku nowy odcinek kanału<sup>2</sup>. Od 1879 r. Bydgoszcz odgrywała rolę ważnego portu drzewnego z odpowiednim zapleczem, tj. tartakami, firmami handlowymi i magazynami<sup>3</sup>.

Dogodne warunki geograficzne i ekonomiczne sprawiły, że w 1891 r. utworzono, m.in. z inicjatywy bydgoskiego bankiera i radcy komercyjnego Louisa Aronsohna, towarzystwo żeglugowe Bromberger Schlepsschiffahrt A.-G. Początkowo przedsiębiorstwo zajmowało się żeglugą holowniczą na dolnej Brdzie<sup>4</sup>, a także prowadziło prace związane z jej regulacją<sup>5</sup>. W 1906 r. towarzystwo miało już tereny na Kapuściskach Wielkich, Czersku Polskim<sup>6</sup> oraz utrzymywało żeglugę śródlądową na linii Bydgoszcz–Toruń–Gdańsk<sup>7</sup>. W okresie pierwszej wojny światowej nie było ono w stanie w pełni wykorzystać sprzyjających warunków głównie ze względu na to, że wiele statków armatora znajdowało się w naprawie lub przebudowie<sup>8</sup>.

Krótko po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r. stało się jasne, że nowe warunki geopolityczne wpłyną niekorzystnie na działalność Bromberger Schlepsschiffahrt A.-G. Przede wszystkim wodne arterie komunikacyjne łączące Bydgoszcz z leżącymi po niemieckiej stronie Notecią, Odrą i Wartą zostały przerwane przez granice państwowe, co wymusiło przekierowanie zbytu produktów bydgoskiego przemysłu<sup>9</sup> z równoleżnikowego na południ-

<sup>1</sup> Ryszard SUDZIŃSKI, *Uwarunkowania i czynniki rozwoju Bydgoszczy w okresie industrializacji miasta (od połowy XIX w. do końca XX w.)*, [in:] *Bydgoszcz. 650 lat praw miejskich*, red. Maksymilian GRZEGORZ, Zdzisław BIEGAŃSKI, Bydgoszcz 1996, s. 142.

<sup>2</sup> Mieczysław WOJCIECHOWSKI, *W okresie pierwszej wojny światowej i powstania wielkopolskiego*, [in:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1: *Do roku 1920*, red. Marian Biskup, s. 602.

<sup>3</sup> Bartłomiej BROMBEREK, Adam KOSECKI, *Port drzewny w Bydgoszczy*, [in:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi śródlądowej na przestrzeni wieków*, red. Adam KOSECKI, Bydgoszcz 2015, s. 71–72.

<sup>4</sup> Arleta SZCZĄCHOR, *Tradycje żeglugi bydgoskiej – Lloyd Bydgoski (1891–1945)*, Kronika Bydgoska, nr 25: 2004, s. 77.

<sup>5</sup> B. BROMBEREK, A. KOSECKI, op.cit., s. 73.

<sup>6</sup> Piotr WINTER, *Powstanie nowoczesnego systemu wodno-kanalizacyjnego w Bydgoszczy (lata 1881–1920)*, [in:] *Historia wodociągów i kanalizacji w Bydgoszczy do 1945 r.*, Bydgoszcz 2004, s. 77.

<sup>7</sup> Bruno BÖHM, Jacob BECKER, Erich SCHMIDT, *Industrie und Gewerbe in Bromberg. Eine Darstellung der industriellen Entwicklung Brombergs vom technisch-wirtschaftlichen Standpunkte unter besonderer Berücksichtigung der letzten 50 Jahre*, Bromberg 1907, s. 206.

<sup>8</sup> Sprawozdanie roczne Bromberger Schlepsschiffahrt za 1917 r., Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej cyt. APB), Rejestry Handlowe, Żeglugowe, Stowarzyszeń i Spółdzielni Sądu Powiatowego w Bydgoszczy (dalej cyt. RHZSSSPB), sygn. 656, [brak paginacji].

<sup>9</sup> Wojciech RZEŹNIACKI, *Oblicze gospodarcze Bydgoszczy*, [in:] *Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni*, red. Józef LACHOWSKI, Lublin 2009, s. 43.

kowy. Wzrosło znaczenie Torunia, który w regionie stał się liderem dzięki wykorzystaniu położenia nad Wisłą<sup>10</sup>. Bydgoszcz zaczęła z czasem pełnić funkcję istotnego odcinka magistrali kolejowej wiodącej ze Śląska do Gdyni<sup>11</sup> kosztem Kanału Bydgoskiego, którego znaczenie się zmniejszyło<sup>12</sup>. Po zakończeniu pierwszej wojny światowej Bydgoszcz nie leżała już w państwie niemieckim, gdzie 25% wszystkich transportów prowadzono drogami wodnymi, lecz w Polsce, w której frachty śródlądowe pozostawały na uboczu zainteresowań władz państwowych i odpowiadały jedynie 2% wszystkich transportów. Owe zmiany niekorzystnie odbiły się m.in. na handlu drewnem, w wyniku czego zamknięto bądź ograniczono produkcję wielu bydgoskich tartaków<sup>13</sup>. Niemniej transporty drewna i zboża po 1920 r. wciąż nadawały ton życiu gospodarczemu miasta<sup>14</sup>.

Niedogodne warunki należało przetrwać, prowadząc rozsądną politykę przy możliwie największym wsparciu państwa polskiego i wykorzystaniu ewentualnych koniunktur. Celem artykułu jest ocena racjonalności polityki bydgoskiego przedsiębiorstwa obejmującej czynniki pojawiające się wewnątrz spółki, a także poza nią. Niemalże przez cały okres dwudziestolecia międzywojennego Lloyd Bydgoski, następca Bromberger Schlepsschiffahrt A.-G., wbrew dotychczasowym opiniom naukowym znajdował się w permanentnym kryzysie finansowym, co rodzi pytanie o opłacalność firmy<sup>15</sup>. Należy jednak pamiętać, że w latach międzywojennych bydgoska spółka była największym przedsiębiorstwem żegluga śródlądowej w Polsce, wywierając jednocześnie ogromny wpływ na życie gospodarcze Bydgoszczy, gdyż z „Kablem Polskim”, kolejową stacją towarową, a także kilkoma innymi zakładami tworzyły sporych rozmiarów dzielnicę składowo-przemysłową<sup>16</sup>. Ów fakt mógłby sugerować właściwe zarządzanie firmą.

<sup>10</sup> Marek BADTKE, *Kanał Bydgoski*, Bydgoszcz 2006, s. 37.

<sup>11</sup> *Bydgoszcz dawna i dzisiejsza. 1346–1946*, opr. Alfred KOWALKOWSKI, Bydgoszcz 1946, s. 36.

<sup>12</sup> Krystyna WRÓBLEWSKA, *Życie gospodarcze w latach 1772–1945*, [in:] *Bydgoszcz. Historia – kultura – życie gospodarcze*, Gdynia 1959, s. 165.

<sup>13</sup> W. RZEŹNIACKI, op.cit., s. 43.

<sup>14</sup> K. WRÓBLEWSKA, op.cit., s. 165.

<sup>15</sup> O Lloydzie Bydgoskim pisali już Jerzy Danielewicz oraz Arleta Szcząchor, którzy nie poruszyli w publikacjach problemu kryzysu bydgoskiej firmy. Zob. Jerzy DANIELEWICZ, *Żegluga śródlądowa w Bydgoszczy w latach 1920–1930 (Lloyd Bydgoski)*, [in:] *Bydgoszcz. Miasto nad Brdą. Jednodniówka z okazji Dni Bydgoszczy i 60-lecia Towarzystwa Miłośników Miasta Bydgoszczy*, Bydgoszcz 1983, s. 19; idem, *Bydgoszcz jako port śródlądowy II Rzeczypospolitej (Lloyd Bydgoski w latach 1920–1939)*, *Nautologia*, t. 19: 1984, z. 1, s. 12–19; A. SZCZĄCHOR, op.cit., s. 76–103.

<sup>16</sup> R. SUDZIŃSKI, op.cit., s. 97, 101. W okresie międzywojnia prócz Lloyda Bydgoskiego działało w Bydgoszczy drugie co do wielkości tego typu przedsiębiorstwo – „Vistula”. Pośród najważniejszych przewoźników należy wymienić Czechowicza, Kwiatkowskiego, Fussmana i Kenera, a ponadto przedsiębiorstwa: „Hartwig”, wspomnianą „Vistulę” oraz krakowską „Żeglugę Polską”. Pomimo istnienia kilku przedsiębiorstw budowa polskiej flotyli rzecznej w dwudziesto-

Prezentowany artykuł nie rości sobie prawa do uwzględnienia wszystkich szczegółowych zagadnień poruszanego tematu, gdyż rozrósłby się wtedy do pokaźnych rozmiarów monografii.

#### POCZĄTKI DZIAŁALNOŚCI LLOYDA BYDGOSKIEGO

Z uwagi na krystalizujące się w Europie Środkowo-Wschodniej warunki ekonomiczno-polityczne rok 1919 w regionie bydgoskim przebiegał pod znakiem niepewności. Do jednych z najbardziej palących problemów należały wstrzymane transporty drewna z Polski i Rosji, zamknięte drogi transportowe przez Kanał Bydgoski<sup>17</sup> oraz przejęcie z rąk niemieckich, a następnie uruchomienie bydgoskiego węzła komunikacyjnego. Poza tym należało odebrać stornie niemieckiej Bromberger Schlepsschiffahrt A.-G., którego część akcji znajdowała się w posiadaniu Zarządu Miejskiego Bydgoszczy reprezentowanego do 1920 r. przez niemieckich nadburmistrzów stojących na czele Rady Nadzorczej przedsiębiorstwa<sup>18</sup>.

W nowych warunkach politycznych Bromberger Schlepsschiffahrt A.-G. wciąż posiadało gorzelnię i tartak w Czersku Polskim, zakład budowy maszyn oraz warsztat okrętowy w Kapuściskach Dolnych<sup>19</sup>, które przejął polski aktyw firmy, zresztą tak samo jak stocznię, fabrykę maszyn, port przeładunkowy, tartak, cegielnię, majątki ziemskie oraz żeglugę śródlądową<sup>20</sup>. Statki bydgoskiego przedsiębiorstwa zaczęły pływać pod polską banderą po tym, jak Bydgoszcz została przyłączona do Polski, czyli po 20 I 1920 r. Poza tym spółka wynajmowała prywatnych szyprów (właściciele barek). Samo przedsiębior-

---

leciu międzywojennym przebiegała opieszale. W 1927 r. Polska dysponowała jedynie 142 statkami z napędem mechanicznym o łącznej ładowności 5224 ton. Do 1930 r. polska flotyła rzeczna powiększyła się o 599 jednostek, w tym o 24 jednostki z napędem mechanicznym. Po upływie pięciu lat liczba statków zwiększyła się do 3069 statków o łącznej nośności 138 000 ton. Zob. K. WRÓBLEWSKA, op.cit., s. 169; Jan W. GAN, *Z dziejów żeglugi śródlądowej w Polsce*, Warszawa 1978, s. 257–258, 261; Aleksander RYLKE, *Nasza żegluga śródlądowa, jej stan obecny, potrzeby i najbliższe możliwości rozwoju*, [in:] *Złota księga budowy polskich kanałów żeglugi*, red. Rafał MIERZYŃSKI (Drogi Wodne w Polsce, t. 1), Warszawa 1927, s. 85.

<sup>17</sup> Sprawozdanie roczne Bromberger Schlepsschiffahrt za 1919 r., APB, RHŽSSSPB, sygn. 656, s. 254; J. DANIELEWICZ, *Żegluga śródlądowa w Bydgoszczy*, s. 19; idem, *Bydgoszcz jako port śródlądowy*, s. 13.

<sup>18</sup> Ibid.

<sup>19</sup> Monitor Polski, 1920, nr 139, s. 7.

<sup>20</sup> Henryk SCHMIDT, *Pod flagą bydgoskiego armatora*, Bydgoszcz 1976, s. 10. Pośród statków Lloyda można wymienić m.in. „Borussia”, „Germania”, „I”, „II”, „Viktor”, „Augusta”, „Wisła”, „Sum”, „Arthur”, „Syrena”, „Zofja”, „Charlotta”, „Otto”, „Brdą” oraz parostatki pasażerskie: „Neptun”, „Konrad”, „Orlik”, „Mewa”, „Leszek”, „Wisła” i „Delfin”. Zob. Załącznik IX do protokołu notarialnego, 31 I 1925, APB, Akta Sądu Rejestru Handlowego, sygn. 657, s. 132; Pisma Inspekcji Dróg Wodnych w Bydgoszczy z 12 VI 1928, 16 VI 1928, 8 VII 1928, APB, Państwowy Zarząd Wodny w Bydgoszczy, Lloyd Bydgoski, sygn. 153, [brak paginacji].

stwo nadal funkcjonowało jako towarzystwo akcyjne, przy czym Zarząd Miasta miał 51,8% jego udziałów. Najwyższą władzę sprawowała Rada Nadzorcza, której z urzędu przewodził prezydent Bydgoszczy lub jego zastępca<sup>21</sup>. Dnia 8 V 1920 r. zmieniono skład Rady Nadzorczej, którą tworzyło dwóch Polaków: prezydent miasta Bydgoszcz Jan Maciaszek jako przewodniczący, Melchior Wierzbicki, a także Niemcy: L. Aronsohn, Franciszek Bengsch, Max Francke, Franciszek Krause oraz Wilhelm Wurl<sup>22</sup>. Wówczas nie należało jeszcze całkowicie rezygnować z niemieckich pracowników, których doświadczenie mogło okazać się kluczowe dla bydgoskiego przedsiębiorstwa.

Nieco później, bo 24 VIII 1920 r. podczas walnego zebrania firmy zmieniono nazwę przedsiębiorstwa na Lloyd Bydgoski, Bromberger Schleppschiffahrt, Towarzystwo Akcyjne<sup>23</sup> (dalej: Lloyd Bydgoski). Akcje, o wartości 100 marek polskich (mp) każda, podzielono między pracowników niemieckich i polskich, przy czym J. Maciaszek posiadał znaczną większość akcji, bo 407 z 688<sup>24</sup>. Jeszcze w 1920 r. Rada Nadzorcza zmieniła kształt, gdyż z jednej strony zabrakło w niej L. Aronsohna, z drugiej zaś pojawili się nowi członkowie: Stanisław Rolbieski, Karl Bauer, Aleksander Lednicki (dyrektor firmy spedycyjnej Polski Lloyd S.A.) oraz Albert Ungar.

Wciąż borykano się z dostawami drewna z terenów byłego Królestwa Polskiego oraz Rosji. Wobec zamknięcia Kanału Bydgoskiego ustało niemal zupełnie holowanie łodzi. W dodatku niektóre parostatki na Brdzie i Wiśle zaskewstrowano, a berlinki przetrzymywano w gdańskim porcie w celu wykorzystania do składowania towarów. Wymienione czynniki spowodowały, że żeglugę Lloyd Bydgoskiego w 1920 r. należy określić jako niezadowolającą, tak samo jak pracę tartaku oraz cegielni. W owym czasie obok oddziału przeładunkowego w normalnym trybie pracował zakład machin i warsztat okrętowy<sup>25</sup>.

Proces polonizacji Lloyd Bydgoskiego stale postępował. W listopadzie 1921 r. odwołano prokury Wilhelma Kastella, Wilhelma Wirschafta oraz Ernsta Müllera<sup>26</sup>. Odsunięcie W. Wirschafta należy uznać za nierozsądne posunięcie. W październiku 1921 r. założył on w Gdańsku firmę spedycyjną „Bergford” Holz-Speditions und Lager G.m.b.H. z kapitałem jednego z największych norweskich armatorów – Det Bergenske Dampskibsselskab, który właśnie rozpoczął

<sup>21</sup> H. SCHMIDT, op.cit., s. 9–11.

<sup>22</sup> Monitor Polski, 1920, nr 139, s. 7.

<sup>23</sup> Pismo Lloyd Bydgoski Bromberger Schleppschiffahrt Towarzystwo Akcyjne do Sądu Powiatowego w Bydgoszczy, 18 XI 1920 r., APB, RHŻSSSPB, sygn. 656, s. 244.

<sup>24</sup> Spis akcjonariuszy z walnego zgromadzenia Lloyd Bydgoski Bromberger Schleppschiffahrt Towarzystwo z 24 sierpnia 1920 r., APB, RHŻSSSPB, sygn. 656, [brak paginacji].

<sup>25</sup> Sprawozdanie roczne Lloyd Bydgoski Bromberger Schleppschiffahrt za 1920 r., APB, RHŻSSSPB, sygn. 656, s. 273.

<sup>26</sup> Pismo Lloyd Bydgoski Bromberger Schleppschiffahrt do Sądu Powiatowego w Bydgoszczy, 15 XI 1921 r., APB, RHŻSSSPB, sygn. 656, s. 277.



działalność u ujścia Wisły. W krótkim czasie „Bergford” stał się największym spedytorem drewna, kluczowego towaru dla gospodarki Bydgoszczy. Jednak, jak wskazuje na to treść dokumentów, współpraca między Lloydem Bydgoskim a „Bergford” nigdy nie nastąpiła. Można również podejrzewać, że być może sam W. Wirtschaft uznał, że Bydgoszcz nie była dogodnym miejscem do prowadzenia handlu drewnem.

Dnia 7 XI 1921 r. do Rady Nadzorczej wybrano jako członka Zarządu Hieronima Zielińskiego<sup>27</sup>. W 1922 r. w skład kadry firmy wchodziła już większa liczba Polaków, z J. Maciaszkiem jako przewodniczącym, chociaż w Radzie Nadzorczej nadal zasiadało dwóch Niemców: K. Bauer i Max Francke. Ze względu na to, że w 1921 r. J. Maciaszek przestał sprawować urząd prezydenta miasta, interesy Bydgoszczy w Radzie Nadzorczej pełnili Stanisław Żeromski i S. Rolbieski. Natomiast Zarząd poza Niemcami: dyrektorem E. Müllerem oraz wicedyrektorem Ernestem Krause, reprezentował H. Zieliński<sup>28</sup>.

Lloyd Bydgoski wpisano w rejestr handlowy 1 V 1922 r.<sup>29</sup> Dnia 15 I 1923 r. Zarząd i Rada Nadzorcza podjęły decyzję o podniesieniu kapitału zakładowego firmy z 48 940 000 mp do 50 000 000 mp, co było spowodowane narastającą inflacją. Jednocześnie wydano akcje bezimienne o nominalnej wartości 1000 mp i ustalono liczbę członków Rady Nadzorczej, która miała liczyć maksymalnie dziesięć, a minimalnie siedem osób<sup>30</sup>. Jeśli mowa o procesie polonizacji kadr przedsiębiorstwa, nie został on w pełni dokonany. Głównym księgowym był Niemiec Tschirner, a jego zastępcą E. Müller. Z tych względów księgowość wciąż prowadzono w języku niemieckim, a wpływy niemieckie w firmie nadal były znaczne<sup>31</sup>. Na dziesiątego członka Rady Nadzorczej wybrano prezydenta Bydgoszczy Bernarda Śliwińskiego<sup>32</sup>. Dopiero 1 I 1925 r. Karol Tomczycki zastąpił w Zarządzie E. Müllera<sup>33</sup>. Tego samego dnia J. Maciaszek ustąpił ze stanowiska przewodniczącego Rady Nadzorczej, obejmując funkcję zastępcy, a prezesem (do 1930 r.) został prezydent miasta B. Śliwiński<sup>34</sup>. Dnia 30 V 1925 r. dyrektor H. Zieliński zrezygnował z funkcji członka Zarządu<sup>35</sup>.

Podniesienie kapitału zakładowego w 1922 r. niestety nie wpłynęło na usprawnienie działalności przedsiębiorstwa. Ów rok nie był pomyślny dla

<sup>27</sup> Notatka z 1 V 1922 r., APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 2.

<sup>28</sup> J. DANIELEWICZ, *Żegluga śródlądowa w Bydgoszczy*, s. 19–20; idem, *Bydgoszcz jako port śródlądowy*, s. 14.

<sup>29</sup> Obwieszczenie z 1 V 1922 r., APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, [brak paginacji].

<sup>30</sup> Odpis notarialny, 7 III 1923, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 29.

<sup>31</sup> J. DANIELEWICZ, *Żegluga śródlądowa w Bydgoszczy*, s. 20. Wówczas oskarżenia o niemiecność Lloyd Bydgoskiego pojawiały się prasie. Zob. Słowo Pomorskie, R. 5: 1925, nr 74, s. 17.

<sup>32</sup> Odpis notarialny, 7 VI 1923, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 42.

<sup>33</sup> Akt rejestrowy, 31 I 1925, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 102.

<sup>34</sup> J. DANIELEWICZ, *Żegluga śródlądowa w Bydgoszczy*, s. 20.

<sup>35</sup> Odpis notarialny, 30 V 1925, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 180.

wodnych transportów drewna, które z powodu niższych opłat taryfowych często przewożono koleją. Dopiero w kwietniu sytuacja w transportach drewna żegluga śródlądową się poprawiła, głównie ze względu na niewystarczającą liczbę bocznic kolejowych w Gdańsku oraz wykorzystanie przeładowni w Kapuścińskich. Przez cały sezon, tj. od połowy marca do końca listopada, podtrzymywano ruch żeglugowy do Gdańska, transportując przede wszystkim drewno, cegły i cukier. Z uwagi na to, że w odwrotnym kierunku trudno było rozwinąć żeglugę, Lloyd Bydgoski wprowadził w ruch tylko niewielką liczbę statków<sup>36</sup>. W 1922 r. tartak oraz stocznia pracowały normalnie, lecz właśnie wtedy zaczęto odczuwać nadchodzącą konkurencję stoczni i zakładów kolejowych w Gdańsku, gdzie często lokowano zlecenia z Bydgoszczy i regionu pomorskiego<sup>37</sup>.

Usprawnienia działalności firmy zamierzano dokonać przez zatwierdzenie nowego statutu<sup>38</sup>, co nastąpiło 28 IV 1923 r., a także przez wzgląd na postępującą inflację, ponowne zwiększenie kapitału zakładowego towarzystwa, tym razem do 200 000 000 mp<sup>39</sup>. Kapitał składał się z 200 000 sztuk akcji po 1000 mp wystawionych na okaziciela. Amortyzacja akcji odbywała się przez wylosowanie, wypowiedzenie lub w inny sposób ustalany przez Radę Nadzorczą. Potwierdzono również dotychczasowe cele działalności towarzystwa, czyli prowadzenie transakcji handlowych i przedsiębiorstw przemysłowych, tj. transportu, żeglugi, flisowania, magazynowania, przeładowywania towarów, spedycji i handlu drzewnego.

Rada Nadzorcza składała się z dziesięciu członków, z tym że jeden z nich miał być członkiem bydgoskiego magistratu, a czterech powinno mieszkać w Bydgoszczy. Członków Rady Nadzorczej wybierano raz na trzy lata. Jej posiedzenia zwoływał przewodniczący lub jego zastępca, albo na ich zlecenie Zarząd. Uchwały Rady Nadzorczej były prawomocne, jeśli zostały powzięte przez co najmniej trzech członków, spośród których powinien być przewodniczący lub jego zastępca. Uchwały i wybory w Radzie Nadzorczej wymagały zwyczajnej większości głosów<sup>40</sup>. Niespełna rok później, 31 V 1925 r., nazwę firmy: zmieniono na Lloyd Bydgoski, dawniej Bromberger Schlepsschiffahrt, Towarzystwo Akcyjne<sup>41</sup>.

<sup>36</sup> Sprawozdanie firmy Lloyd Bydgoski Bromberger Schlepsschiffahrt Towarzystwo Akcyjne w Bydgoszczy za rok 1922, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 51–53; J. DANIELEWICZ, *Żegluga śródlądowa w Bydgoszczy*, s. 19.

<sup>37</sup> Ibid., s. 20.

<sup>38</sup> Statut Lloyda Bydgoskiego uchwalono również w 1931 r., co było wymuszone przez rozporządzenie prezydenta z 3 XII 1928 r. Zmiany w owym dokumencie były nieznaczące. Zob. Statut firmy Lloyd Bydgoski Spółka Akcyjna w Bydgoszczy, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 272–276.

<sup>39</sup> Arleta Szcząchor podała nieprawdziwą informację, jakoby kapitał Lloyda Bydgoskiego zwiększono wówczas do 150 000 000 mp. Zob. A. SZCZĄCHOR, op.cit., s. 85.

<sup>40</sup> Statut firmy Lloyd Bydgoski Bromberger Schlepsschiffahrt Towarzystwo Akcyjne w Bydgoszczy, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 108–109.

<sup>41</sup> A. SZCZĄCHOR, op.cit., s. 88.

Początkowo wydawało się, że zatwierdzenie nowego statutu, a tym samym uregulowanie działalności przedsiębiorstwa zbiegnie się ze sprzyjającymi warunkami gospodarczymi, gdyż rok 1923 zapowiadał się korzystniej niż poprzedni. W kwietniu pojawiła się okazja zakupu kilku statków rzecznych pływających na Odrze, które w formie kompensaty zostały przekazane przez rząd niemiecki dla polskich władz państwowych. Odbijające się w Warszawie negocjacje zakończyły się pozyskaniem przez Lloyda Bydgoskiego paru jednostek<sup>42</sup>. Co więcej, odżył spław drewna z Wisły przez Kanał Bydgoski w kierunku zachodnim. Drewno spławiano również z okolic Pińska i górnej Wisły.

Ówczesna sytuacja gospodarcza nie sprzyjała powiększaniu taboru rzeczowego, co potwierdza to, że pomimo zaangażowania w transporty drewna wszystkich parowców zdołano uzyskać relatywnie niewielkie przychody. Owe trudności pogłębiały niskie stawki kolejowe, które negatywnie wpływały na ruch w przeładowni. Dalsze problemy dotyczyły specjalnie zbudowanych magazynów do składowania cukru, które stały nie w pełni wykorzystane, mimo przechowywania w nich nawozów, zboża, węgla i drewna. Nieopłacalny okazał się również ruch pasażerski, a także żegluga na Wiśle, która w zasadzie się nie rozwinęła<sup>43</sup>.

Dopiero 31 I 1925 r., zgodnie z rozporządzeniem ministerialnym z 1 VII 1924 r., kapitał firmy przewalutowano na złotówki i ustalono na sumę 1 298 836,61 zł, przy czym kapitał zakładowy akcyjny wyniósł 1 200 000 zł i składał się z 20 000 sztuk akcji po 60 zł każda. Bilans otwarcia 1 I 1924 r. wyniósł 1 402 660,65 zł<sup>44</sup>. Przeprowadzone działania miały związek z reformą monetarną Władysława Grabskiego w 1924 r.

Z powodu długiej i mroźnej zimy w 1924 r. żegluga na Wiśle rozpoczęła się dopiero w kwietniu. Początkowo ruch był niewielki i ograniczył się jedynie do transportów paru ładunków skierowanych w górę rzeki. Dopiero w maju zaistniały warunki, które umożliwiły organizację transportów mąki z Gdańska do Warszawy. Niestety wraz z pogorszeniem się stanu wody od lipca ruch na rzece ponownie zmalał. Żegluga ożywiła się z końcem października i trwała do połowy grudnia, kiedy nastąpiły mrozy wstrzymujące ją do wiosny następnego roku. Wykorzystanie taboru rzeczowego było daleko niewystarczające.

Ruch w porcie przeładunkowym oraz magazynowanie w spichrzach również były niezadowalające. Lepsze wyniki odnotowano w transportach cukru,

<sup>42</sup> J. DANIELEWICZ, *Żegluga śródlądowa w Bydgoszczy*, s. 20.

<sup>43</sup> Sprawozdanie firmy Lloyd Bydgoski Bromberger Schleppschiffahrt Towarzystwo Akcyjne w Bydgoszczy za rok 1923, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 95.

<sup>44</sup> Odpis notarialny, 31 I 1925, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 115, 117. Arleta Szcząchor mylnie stwierdziła, że przewalutowanie kapitału Lloyda Bydgoskiego na złotówki nastąpiło 28 VI 1924 r. Por. A. SZCZĄCHOR, op.cit., s. 87; Odpis notarialny, 28 VI 1924, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 91.



które odbywały się od końca października do połowy grudnia z cukrowni kujawskich i Unisławia do przeładunku i dalszego transportu drogą wodną do Gdańska. W 1924 r. Lloyd Bydgoski poprawił spław drewna, który wyniósł 130% spławu z 1913 r. Ogólnie spławiono 160 000 m<sup>3</sup> drzewa, z czego 25 000 m<sup>3</sup> wyekspediowano do Niemiec, a resztę dostarczono do miejscowych tartaków<sup>45</sup>. Zwraca uwagę dość zaskakujący fakt, że do Gdańska, jednego z największych europejskich portów przeładunkowych drewna w okresie dwudziestolecia międzywojennego, wyekspediowano wówczas większe ilości cukru, podczas gdy drewno dostarczono głównie do miejscowości leżących nieopodal Bydgoszczy.

W 1926 r. ukształtowała się koniunktura gospodarcza połączona z dogodnymi warunkami klimatycznymi, którą Lloyd Bydgoski próbował wykorzystać. Przede wszystkim żegluga na Wiśle rozpoczęła się w lutym i trwała nieprzerwanie do końca grudnia. W tym roku zdołano utrzymać stały ruch holowniczy z Gdańska do Warszawy, dzięki któremu przewożono przede wszystkim ryż, ekstrakty garbarskie, tłuszcze, a w przeciwnym kierunku zboże z Pucka, Włocławka i miast pomorskich. Do połowy czerwca 1926 r. napływ towarów nie był jednak duży, toteż żegluga nie prosperowała w pełnym zakresie.

Wskutek wybuchu strajku angielskich górników w czerwcu 1926 r. sytuacja zmieniła się diametralnie: zwiększył się eksport polskiego węgla z wykorzystaniem portu gdańskiego, do którego surowiec przewożono drogami śródlądowymi. Dzięki zaistniałej sytuacji od połowy czerwca do końca września przeładowano w porcie Lloyda Bydgoskiego i dostarczono do Gdańska 62 000 ton węgla. W końcu września z powodu braku wagonów kolejowych i ograniczonej zdolności przeładunkowej gdańskiego portu zmniejszono dostawy węgla do śródlądowych miejsc przeładunkowych. Z kolei na początku października transporty węgla do Kapuścisk Małych zostały całkowicie wstrzymane.

W pierwszej połowie 1926 r. pojawiła się również koniunktura na wywóz drewna tartego do Anglii. Zapotrzebowanie na artykuł było bardzo duże i szczęśliwie na doskonałe warunki eksportowe wpłynął tani kurs polskiej waluty oraz uprawnienia Lloyda Bydgoskiego do przeładowywania drewna. Niestety w połowie roku koniunktura załamała się na skutek wzrostu wartości złota oraz znacznego wzrostu cen drewna pochodzącego z lasów państwowych.

W konsekwencji od października 1926 r. skupiono się na przewozach cukru eksportowanego głównie przez Gdańsk. Sprzyjające warunki żeglugowe umożliwiły skorzystanie z Lloydowskich i wycarterowanych holowników, a tym samym na przewiezienie o 16 000 ton więcej cukru niż w poprzednim

---

<sup>45</sup> Sprawozdanie firmy Lloyd Bydgoski Bromberger Schlepsschiffahrt Towarzystwo Akcyjne w Bydgoszczy za rok 1924, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 171.

roku. Zyski idące z żeglugi były na tyle dobre, że tabor żeglugowy powiększono o dwie barki, mimo że według przewidywań kierownictwa firmy następny rok nie miał być tak pomyślny.

Ogólnie 1926 r. należy uznać za pomyślny dla Lloyda Bydgoskiego (wówczas zysk netto bydgoskiego armatora wyniósł 201 156,87 zł, tj. czterokrotnie więcej niż w 1924 r. i dwukrotnie w porównaniu z 1925 r.<sup>46</sup>) przede wszystkim dzięki postępującej koniunkturze gospodarczej oraz wojnie gospodarczej z Niemcami, która zmusiła bydgoskie firmy do przeorientowania się na inne rynki zbytu<sup>47</sup>. Duża liczba zleceń realizowana przez Lloyda Bydgoskiego, a co za tym idzie – dość dobra kondycja przedsiębiorstwa, tylko pozornie mogła budzić zadowolenie, wynikała bowiem z chwilowej ogólnie dobrej sytuacji. Transporty węgla, cukru, sody, drzewa i zboża funkcjonowały należycie<sup>48</sup>, ale na rzecz oddziału w Gdańsku. Pozostałe transporty wodne również się zwiększyły, ale do Włocławka, Płocka i Warszawy, gdzie otwarto przedstawicielstwo w 1926 r. Oznacza to, że oddziały Lloyda w Bydgoszczy oraz Kanał Bydgoski były w tych transportach pomijane, głównie ze względu na niedogodne położenie. Widać było wyraźnie, że połączone jedną arterią wodną przedstawicielstwo w Warszawie i oddział w Gdańsku wzajemnie się uzupełniały.

Ożywienie gospodarcze w Bydgoszczy trwało do 1929 r., ale statystyki dobitnie wskazują, że mimo to Lloyd Bydgoski już wcześniej zaczął odczuwać oznaki spowolnienia gospodarczego. W 1924 r. czysty zysk przedsiębiorstwa wyniósł 182 137,79 zł<sup>49</sup>, w 1925 r. – 97 025,07 zł<sup>50</sup>, w 1926 r. – 162 590,37 zł<sup>51</sup>, w 1927 r. wyniósł 455 621,69 zł<sup>52</sup>, ale w 1928 r. już 204 502,77 zł<sup>53</sup>. W 1928 r. przedsiębiorstwo było zmuszone do sprzedaży części gospodarstwa rolnego<sup>54</sup>. Z pewnością znakomity wynik w 1927 r. uzyskano dzięki polsko-niemieckiej umowie celnej z 16 VI 1927 r., która sprawiła, że w latach 1927–1928 zwiększył się ruch na Kanale Bydgoskim, a tym samym ilość spławianego drewna, która wyniosła ponad 1 000 000 ton. Była to wartość, której w dwudziestolecu międzywojennym nigdy wcześniej nie osiągnięto<sup>55</sup>.

<sup>46</sup> Sprawozdanie firmy Lloyd Bydgoski Bromberger Schlepsschiffahrt Towarzystwo Akcyjne w Bydgoszczy za rok 1926, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 233.

<sup>47</sup> R. SUDZIŃSKI, op.cit., s. 104.

<sup>48</sup> Sprawozdanie firmy Lloyd Bydgoski Bromberger Schlepsschiffahrt Towarzystwo Akcyjne w Bydgoszczy za rok 1926, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 233.

<sup>49</sup> Odpis notarialny, 30 V 1925, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 181.

<sup>50</sup> Odpis notarialny, 29 V 1926, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 200.

<sup>51</sup> Odpis notarialny, 25 V 1927, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 224.

<sup>52</sup> Odpis notarialny, 24 V 1928, APB, RHŻSSSPB, sygn. 657, s. 261.

<sup>53</sup> Wypis notarialny Stefana Morawskiego, 30 VII 1929, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 5.

<sup>54</sup> Sprawozdanie członka Zarządu Towarzystwa Akcyjnego Lloyda Bydgoskiego Wincentego Łukowskiego dla Nadzwyczajnej Komisji Rewizyjnej, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 227.

<sup>55</sup> Mieczysław RYBCZYŃSKI, *Drugi wodne na Pomorzu*, Toruń 1935, s. 46.

## KRYZYS LLOYDA BYDGOSKIEGO

Rok 1929 okazał się dla Lloyda Bydgoskiego przełomowy. W lipcu tego roku kapitał firmy wciąż wynosił 2 000 000 zł<sup>56</sup>, ale wobec kryzysu światowego, który pojawił się w październiku 1929 r. i wywarł negatywny wpływ na ogólne położenie ekonomiczne Drugiej Rzeczypospolitej, ta kwota nie miała większego znaczenia. W krótkim czasie bydgoska firma znalazła się w poważnych kłopotach finansowych spotęgowanych brakiem właściwej organizacji administracyjnej oraz kompetencji kadry kierowniczej. Przykładowo w maju 1930 r. Sąd Grodzki w Bydgoszczy uskarżał się w piśmie do Lloyda Bydgoskiego, że było rzeczą niedopuszczalną, aby władze spółki rządziły się samowolnie i ignorowały żądania akcjonariuszy reprezentujących 85% kapitału zakładowego. Sytuacja była tym bardziej irytująca, że w 1929 r. władze spółki dopuściły do straty 380 000 zł. Co gorsza, osoby odpowiedzialne za niegospodarność nadal pozostawały na kierowniczych stanowiskach wbrew życzeniu akcjonariuszy<sup>57</sup>.

Zdaniem członków Rady Nadzorczej przedsiębiorstwa straty finansowe wynikały z tego, że Lloyd Bydgoski znajdował się w okresie przejściowym, po którym miała pojawić się finansowa poprawa. Wprawdzie liczone się z możliwością doprowadzenia przedsiębiorstwa do całkowitej ruiny wskutek załamania procesu naprawczego i powstania wewnętrznego chaosu, a stąd do utraty zaufania w bankach i braku środków obrotowych, ale uznano, że pozostawienie dotychczasowego Zarządu pozwoli na oszczędności finansowe<sup>58</sup>.

Nie wszyscy jednak podzielali powyższą opinię. Stanisław Rolbieski, który potwierdził, że bilans Lloyda Bydgoskiego za rok 1929 r. wykazał stratę w wysokości ok. 386 000 zł, zrezygnował z członkostwa w Radzie Nadzorczej. Poprzednie rozliczenia przedstawiały zyski, ale i tu S. Rolbieski był pełen wątpliwości co do rzetelności ich sporządzania i zwracał uwagę na stały wzrost zadłużenia dochodzący do 643 000 zł. Ponadto w poprzednich latach przy układaniu bilansu za dany rok operacyjny nie księgowano podatków, co jego zdaniem było niedopuszczalne. Znaczącą stratę finansową za 1929 r. wykazano dzięki uwzględnieniu zaległości za ubiegłe lata, czyli za lata rządów B. Śliwińskiego, podczas których wzrosły odsetki wskutek zadłużenia. Jeśli wierzyć S. Rolbieskiemu, B. Śliwiński i Magistrat Miasta Bydgoszczy żywili ogromną niechęć do poszczególnych członków organów towarzystwa, którzy nie ponosili winy za ujemny bilans. Wkrótce Magistrat zażądał zwołania Walnego

<sup>56</sup> Wypis notarialny Stefana Morawskiego, 30 VII 1929, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 4.

<sup>57</sup> Pismo Magistratu Miasta Bydgoszczy do Sądu Powiatowego w Bydgoszczy, 7 VI 1930, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 56.

<sup>58</sup> Pismo Lloyda Bydgoskiego do K. Bauera, M. Wache, Henryka Hańczewskiego, Wincentego Łukowskiego, Marcelego Maryńskiego, 18 VI 1930, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 75.

Zgromadzenia w celu postawienia wotum nieufności Zarządowi oraz Radzie Nadzorczej, a także odwołania ich członków.

Oprócz tego S. Rolbieski argumentował, że na początku kadencji B. Śliwińskiego Lloyd Bydgoski dysponował gotówką w wysokości ok. 178 000 franków szwajcarskich, a także ok. 374 000 zł, które pozyskano dzięki sprzedaży pól irygacyjnych. Wówczas przedsiębiorstwo nie było jeszcze zadłużone. Natomiast po ustąpieniu B. Śliwińskiego z prezesury oraz K. Tomczyckiego z Zarządu firma nie dysponowała już owymi funduszami, w dodatku zadłużyła się do wspomnianej kwoty 643 000 zł. Wkrótce nowy Zarząd i nowa Rada Nadzorcza, w której zasiadali także członkowie Magistratu, przystąpiły do ustalenia kroków mających na celu uzdrowienie finansów. Znamienne przy tym, że B. Śliwiński za sytuację kryzysową stale obarczał nowe władze przedsiębiorstwa<sup>59</sup>.

W lipcu 1930 r. B. Śliwiński został przewodniczącym Walnego Zebrania, podczas którego dla Zarządu oraz Rady Nadzorczej postawiono wotum nieufności, co argumentowano niegospodarną działalnością w 1929 r. Ponadto domagano się odwołania zarówno Zarządu, jak i Rady Nadzorczej, wyboru nowej Rady, a także powołania specjalnej komisji rewizyjnej, która zbadałaby całokształt gospodarki za lata gospodarcze: 1929 i 1930. Radę Nadzorczą w osobach: wiceprezydent miasta Tadeusz Chmielarski, radcy miasta M. Wachego i dyrektora banku Bauera w wyniku głosowania odwołano.

Komisja rewizyjna rozpoczęła prace 30 VII 1930 r., a jej działalność jest najistotniejsza z punktu widzenia celu prezentowanego artykułu. Skład komisji تشکیلili członkowie Lloyda Bydgoskiego: Edmund Matecki (jako przewodniczący), Albin Rybarczyk (jako sekretarz), Bernard Cisewski, Roman Dobronoki (obecny tylko na jednym posiedzeniu komisji) oraz Zygmunt Ukielski. Wyrażono życzenie, aby wybrana komisja zakończyła swoją pracę do 12 VIII 1930 r. W sumie odbyło się 68 posiedzeń komisji<sup>60</sup>.

Komisja przeprowadziła rewizję gospodarki przedsiębiorstwa za lata 1928, 1929 oraz za pierwsze półrocze 1930 r. Po zapoznaniu się z ogólną sytuacją ekonomiczną przedsiębiorstwa komisja przystąpiła do rewizji księgowości. Ze względu na to, że Walne Zebranie akcjonariuszy nie przyjęło bilansu za 1929 r., w celu wyprowadzenia nowego bilansu i nadania mu prawomocności, komisja na mocy uchwały z 30 VII 1930 r. powołała w charakterze fachowego pomocnika zaprzysiężonego rzeczoznawcę przy Sądzie Okręgowym w Bydgoszczy – Kazimierza Dobiejewskiego. Jednocześnie zgodziła się na bezpłatną pomoc i współpracę dr. Dziubańskiego, zaprzysiężonego rzeczoznawcę.

<sup>59</sup> Pismo S. Rolbieskiego do Magistratu Miasta Bydgoszczy, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 76.

<sup>60</sup> Wypis notarialny, 26 VII 1930, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 95–97; Sprawozdanie Nadzwyczajnej Komisji Rewizyjnej, działającej na zasadzie uchwały Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Akcjonariuszy Towarzystwa Akcyjnego Lloyd Bydgoski w Bydgoszczy, 28 X 1930, *ibid.*, s. 120.

Analiza stanu majątkowego przedsiębiorstwa dotyczyła cegielni, tartaku, fabryki maszyn, stoczni, gospodarstwa rolnego, magazynu centralnego, biura głównego, filii w Gdańsku i Warszawie, inwentarza, żeglugi, a także agentury w Poznaniu. Wykazano, że cegielnia nie była czynna przez rok i podkreślono, że mimo złej koniunktury cegły mogły znaleźć lepszy zbyty, gdyby sprzedaż tego artykułu była lepiej zorganizowana. Nienależyte prosperowanie tartaku spowodowała głównie kryzysowa sytuacja w przemyśle drzewnym. Szczególnie niedogodny był zbyty drewna zakupionego w 1928 r., który sprzedawano po cenie niższej niż wartość zakupu. Zapasy fabryki maszyn i stoczni były o wiele większe niż zapotrzebowanie rynku, przy czym zakupy dodatkowego parku maszynowego tłumaczono niższą ceną.

W wyjątkowo negatywnym świetle zarówno z punktu widzenia gospodarczego, jak i finansowego przedstawiała się kwestia dzierżawy majątków Czersk Polski i Zimne Wody. Zabudowania w gospodarstwie rolnym znajdowały się w opłakanym stanie, finanse magazynu centralnego księgowano nieprawidłowo, co sprawiało, że pozornie wykazywano ogólny zysk w bilansach i w ten sposób zniekształcano rentowność poszczególnych zakładów. Straty wynoszące nawet 10% powodował również zakup węgla u pośredników, nie zaś bezpośrednio od koncernów węglowych.

W biurze głównym w Bydgoszczy, jak również w Gdańsku i Warszawie, zwrócono uwagę na niekorzystne dla finansów długoterminowe kontrakty pracownicze. Z reguły roczne uposażenie kierowników przewyższało roczne łączne uposażenie członków Zarządu, co wynikało z różnych dodatków, prowizji oraz tantiem. W zestawieniu dotyczącym administracji, zwłaszcza finansowym, zauważono niegospodarność środkami finansowymi, które przeznaczano np. na wydatki reprezentacyjne oraz podróże. Co gorsza, w dziale „Wydatki handlowe” widniały koszty, które ani w interesie przedsiębiorstwa, ani z punktu widzenia ogólnego nie były konieczne oraz celowe. Zdaniem komisji, dzięki umiejętnej oraz oszczędnej administracji, wydatki przyniosłyby 50% oszczędności. Także wydajność pracy w porównaniu z innymi tego typu firmami była niezadowalająca, głównie przez ogólny brak dyscypliny. W dokumentacji przedsiębiorstwa zdarzały się również zapisy wskazujące na wypłaty z funduszu dyspozycyjnego, który w rzeczywistości nie istniał. Audyt wykazał wybieranie przez pracowników, głównie przez członka Zarządu i byłego prezydenta Bydgoszczy, Wincenego Łukowskiego, pieniędzy z kasy firmy, tym bardziej irytujące, że wciąż borykano się z regularnymi wypłatami dla pracowników.

Utworzona najpewniej w 1929 r. poznańska agentura nie przynosiła zysków, przede wszystkim, jak to stwierdziła komisja, ze względu na niekorzystne usytuowanie. Straty finansowe Lloyda Bydgoskiego za 1929 r. oszacowano na sumę wahającą się od 240 000 do 280 000 zł. Dodatkowo wykonana przez K. Dobiejewskiego rewizja ksiąg handlowych i bilansu na dzień 31 XII 1929 r.



wykazała szereg nieprawidłowości w księgach rachunkowych<sup>61</sup>. Rada Nadzorcza zalecała w tym czasie daleko idące oszczędności, w głównej mierze z uwagi na panujący wówczas kryzys gospodarczy.

W audycie wykazano inne błędy, tj. sztucznie zawyżony zysk magazynów oraz mylnie wpisane w raportach rocznych zyski firm związanych z Lloydem Bydgoskim, które często przynosiły straty. Działalność gospodarstwa rolnego wykazała deficyt, a tartak mimo wyposażenia w sprawne urządzenia przyniósł w 1928 r. straty w wysokości 35 645 zł. Dalsze funkcjonowanie tartaku wydawało się bezcelowe, ponieważ już w 1930 r. było wiadomo, że tartacznictwo w Bydgoszczy nie ma żadnej przyszłości. Tartak jednak dalej prosperował ze względu na konieczność wypełnienia zobowiązań wobec klientów.

W 1929 r. fabryka i stocznia również przyniosły straty, przy czym trzeba podkreślić, że oferty stoczni Lloyda Bydgoskiego były od 20 do 100% droższe niż konkurentów, tj. Stoczni w Gdyni i Stoczni Wojanów w Gdańsku<sup>62</sup>. W efekcie doprowadziło to do osobliwej sytuacji, gdyż bardziej opłacało się przeprowadzić remonty statków bydgoskiego przedsiębiorstwa w ostatniej z wymienionych stoczni niż w rodzimej. Pewne nadzieje wiązano z zamówieniem na budowę dwóch statków (statek przewozowy „Gniew” i lodołamacz „Wrobną”), które stocznia Lloyda Bydgoskiego otrzymała w 1929 r. Jednostek nie oddano jednak w terminie, a dodatkowo ich wadliwa konstrukcja spowodowała, że Dyrekcja Dróg Wodnych w Toruniu czyniła trudności w ich przyjęciu. Jedyne dochodowe dział przedsiębiorstwa, żegluga, również zaczęła chylić się ku upadkowi, przynosząc w 1929 r. zaledwie 1/3 zysków z 1928 r.

Główne dochody Lloyda Bydgoskiego pochodziły z obsługi transportów cukru do gdańskich cukrowni na potrzeby Banku Cukrownictwa. Bez nich (w 1928 r. przewieziono 84 000 ton cukru, w 1929 r. – 88 000 ton, w 1930 r. – 53 000 ton) firma byłaby zmuszona do zaprzestania działalności, gdyż żegluga nie dawałaby żadnych dochodów wystarczających na pokrycie deficytów w innych działach przedsiębiorstwa<sup>63</sup>. Z wielką szkodą dla firmy 1 X 1929 r. weszła nowa taryfa kolejowa, która obniżyła koszty transportów cukru do Gdańska (PG2) i tym samym zmusiło bydgoskie przedsiębiorstwo do wstrzymania przewozów tego artykułu, co oznaczało utratę ostatniego źródła dochodów.

<sup>61</sup> Ibid., s. 120, 138–157.

<sup>62</sup> W celu ożywienia przemysłu na przełomie lat 1928 i 1929 Polska zaczęła prowadzić korzystną politykę wobec firm w Gdyni i Gdańsku, polegającą m.in. na zwolnieniu z podatków. Zob. Helmut RATTAY, *Die Entwicklung der Danziger Werftindustrie mit besonderer Berücksichtigung der Nachkriegszeit*, Würzburg 1935, s. 16.

<sup>63</sup> Sprawozdanie członka Zarządu Towarzystwa Akcyjnego Lloyd Bydgoski W. Łukowski dla Nadzwyczajnej Komisji Rewizyjnej, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 192–193, 195–196, 199, 205, 207–210.

W 1930 r. zyski idące z tychże transportów spadły prawie o 66% w stosunku do uzyskanych w 1928 r.

Bank Cukrownictwa oświadczył, że nową taryfę uważa za wielką zdobycz dla całego przemysłu cukrowniczego, a wszelkie starania Lloyda Bydgoskiego o jej zniesienie były daremne i mogły przyczynić się do całkowitego zerwania kontaktów z bydgoską firmą. Obniżenie taryf przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu (MPiH) miało związek z popieraniem rozwoju Gdyni, do której chciano skierować transporty tegoż artykułu. W tych warunkach Lloydowi Bydgoskiemu groziła likwidacja. W owym czasie należało także poprawić reputację firmy, którą wciąż powszechnie uznawano za niemiecką, a nadto udowodnić władzom państwowym, że przedsiębiorstwo to było pożyteczne dla rozwoju Drugiej Rzeczypospolitej i dlatego zasługiwało na państwową pomoc.

Główną rolę w rozwiązaniu kłopotów taryfowych przypisał sobie W. Łukowski. Miał on wykorzystać okazję do nagłośnienia tego problemu podczas poświęcenia elektrowni miejskiej w Bydgoszczy 21 XII 1929 r., w którym to wydarzeniu uczestniczyli przedstawiciele wszystkich ministerstw. Z jednej strony pokazano im szkodliwość wprowadzonych opłat kolejowych, z drugiej zaś uzyskano od nich obietnicę udzielenia wsparcia. Nadto poważną sytuację bydgoskiej firmy przedstawiono w prasie. W krótkim czasie, w celu zabezpieczenia się przed niekorzystnymi działaniami Banku Cukrownictwa, reprezentanci Lloyda Bydgoskiego wraz z W. Łukowskim zaczęli spotykać się w Warszawie z przedstawicielami tegoż banku. Łukowski rozpoczął również pertraktacje z Warszawskim Towarzystwem Żeglugi oraz firmą Nobel zmierzające do utworzenia kartelu. Inny istotny cel rozmów stanowiło zmuszenie Banku Cukrownictwa do eksportowania cukru drogą wodną wyłącznie przy współpracy z bydgoską firmą w przypadku obalenia taryfy PG2. Co więcej, jak twierdził W. Łukowski, udało mu się uzyskać umowę, która zapewniała Lloydowi Bydgoskiemu monopol na kanałach Noteci i Brdzie, gdzie znajdowało się najwięcej cukrowni oraz gwarantowała 36% wszystkich transportów na Wiśle. Umowa ta nie była w pełni korzystna, ale, jak twierdził W. Łukowski, konieczna<sup>64</sup>.

Ostatecznie w 1930 r. W. Łukowski zdołał porozumieć się z Bankiem Cukrownictwa, a tym samym doprowadzić do zlikwidowania niekorzystnej taryfy PG2. W ramach rekompensaty za zniesienie niekorzystnych stawek transportowych W. Łukowski obiecał postarać się o nowe taryfy ulgowe dla cukru w przewozach między cukrowniami położonymi w głębi kraju a portami rzecznyymi. W ten sposób Lloyd Bydgoski otrzymał wszystkie transporty cukru z udziałem żeglugi śródlądowej w cenach z 1929 r., zatem niższych, co w praktyce zapewniło mu monopol. Ponadto właśnie wtedy Bank Cukrownictwa

<sup>64</sup> Ibid., s. 210–212.

zachęcił bydgoską firmę do otworzenia w Poznaniu filii, gdzie na jesieni miał oddać Lloydowi Bydgoskiemu transporty pozostałych towarów.

Zdaniem W. Łukowskiego dzięki podjętym działaniom żegluga bydgoskiej firmy się odrodziła, a port przeładunkowy i oddział w Gdańsku prosperowały należycie. I tak gdy w 1928 r. transporty wyniosły 84 000 ton, w 1929 r. 88 000 ton, a od marca do lipca w 1930 r. 72 000 ton, w tym 50 000 ton cukru. W 1928 r. port przeładunkowy przyniósł 121 000 zł zysku, w 1929 r. 106 000 zł, natomiast do końca czerwca 1930 r. 120 000 zł, przy czym w tym okresie nie zarachowano jeszcze wszystkich transportów i składowych za saletrę. Aktywność W. Łukowskiego miała również przyczynić się do przyznania portom w Kapuściskach, Poznaniu, Toruniu i Warszawie tych samych ulg eksportowych co dla Gdyni oraz polskich stacji granicznych. I tak, o ile każdy towar idący drogą kolejową z Gdańska w głąb Polski był naliczany według pierwszej klasy taryfowej, o tyle dla drogi wodnej z Gdańska do Kapuścisk obowiązywała taryfa klasy drugiej, ratując Lloyda Bydgoskiego od konkurencji niemieckiej. W dodatku w 1930 r. port przedsiębiorstwa w Kapuściskach otrzymał na niektóre artykuły znacznie niższe stawki kolejowe w porównaniu do portów publicznych. Łukowski podjął także inne kroki na rzecz poprawy stanu finansowego firmy: wydzierżawił gospodarstwo rolne oraz uzdrowił finanse tartaku w ten sposób, że w 1930 r. nie odnotował on strat. Dążył również, aby w niedalekiej przyszłości rozwinąć port przeładunkowy, dzięki czemu z czasem przynosiłby zyski. Natomiast nie zdołał polepszyć stanu cegielni, stoczni oraz fabryki.

Jak twierdził W. Łukowski, gdyby nie sprzedaż części gospodarstwa rolnego w 1928 r. stan finansowy Lloyda Bydgoskiego groziłby katastrofą. Sytuacja była bardziej poważna, gdyż W. Łukowski, obejmując w październiku posadę w Zarządzie, miał do spłacenia 320 000 zł akceptów, a K. Tomczycki i jego znajomi wycofali swoje udziały o łącznej wartości 17 000 zł. W dodatku należało wpłacić dla Banku Cukrownictwa zaległą kwotę w wysokości 100 000 zł<sup>65</sup>.

Trudna sytuacja zmusiła W. Łukowskiego do zaciągnięcia pożyczki w Banku Gospodarstwa Krajowego w wysokości 300 000 zł. W ten sposób zasilili środki obrotowe firmy i w okresie od 1 I 1929 r. do końca 30 VI 1930 r. zmniejszył zadłużenie do około 180 000 zł. Niestety, jak twierdził, przynosząca przez wiele lat zyski żegluga przeżywała regres. Jej trudną sytuację pogłębił nieprzemysłany zakup trzech statków (w momencie zakupu jednostki nosiły nazwy: „Leszek”, „Danzig”, „Weichsel”) mający na celu usprawnić żeglugę. Nie dość, że jednostki były stare i wymagały pilnych remontów, to jeszcze węgiel, który zużywały, kosztował więcej, niż przynosiły zysku. W dodatku okazało się, że zakupione dla zarządu cztery motorówki wyposażono w zbyt słabe motory,

<sup>65</sup> Ibid., s. 213–217, 227.

toteż stały one beczynnie w stoczni. Z tychże przyczyn trudno uznać, że żegluga prosperowała należycie, a wprost przeciwnie – zamiast poważnych zysków przynosiła ogromne straty: zarabiano jedynie na wynajętych statkach i szkutach, zapasy w tartaku się zmniejszyły, cegielnia nie została w ogóle uruchomiona, wreszcie – niesprzyjające warunki klimatyczne wpływające na sezonowość transportu śródlądowego sprawiły, że 1930 r. zakończono niewielkim zyskiem.

Zatem sanacja przedsiębiorstwa się nie powiodła, a odwołanie W. Łukowskiego z Zarządu przerwało jego pracę. Zaciągnięcie pożyczki w Banku Gospodarstwa Krajowego uznano za nieprzemyślane posunięcie, tłumacząc, że dług należało wkrótce spłacić, na co bydgoskie przedsiębiorstwo nie miało żadnych rezerw finansowych. Łukowski próbował usprawiedliwić się władzom firmy ze swoich kroków (m.in. koszty podróży wyjaśniał pilną potrzebą wspomnianych wyjazdów do Warszawy), oskarżając B. Śliwińskiego o próby usunięcia go z Zarządu. Zdaniem W. Łukowskiego w Towarzystwie „działy się złodziejstwa”<sup>66</sup>.

Składu Zarządu nie zmieniono ze względu na konieczność wypełnienia zawartych kontraktów, a także katastrofalny stan finansów przedsiębiorstwa, o czym 14 III 1930 r. poinformowała Rada Nadzorcza. Ponadto członkowie Zarządu nie zgodzili się z wieloma zarzutami W. Łukowskiego: według nich magazyn funkcjonował bardzo dobrze, węgiel kupowano ze znaczącymi rabatami, straty gospodarstwa rolnego miały spowodować klęski żywiolowe, cegielnia wykazywała zyski, z których zdołano utworzyć rezerwy, a obliczenia dotyczące fabryki maszyn i stoczni były nieprawidłowe. W dodatku nie zgodzono się z twierdzeniem, jakoby żegluga przynosiła straty, a nawet podkreślono, że „żegluga była i jest najbardziej dochodowym działem Lloyd’a”<sup>67</sup>. Nieprawdą miałyby być również to, że bydgoskie przedsiębiorstwo zarabiało jedynie na wynajętych barkach, a na własnych traciło, a nadto, że jedynie W. Łukowski miał działać na rzecz wprowadzenia korzystnych taryf. Tego typu starania z powodzeniem prowadzić miał także inżynier Władysław Szczytt-Niemirowicz. Zdaniem Rady Nadzorczej W. Łukowski niesłusznie przypisał sobie wiele innych zasług na poczet działalności żeglugi. W podsumowaniu stwierdzono, że W. Łukowski umyślnie działał ze szkodą dla spółki dopuszczając się zdrady przedsiębiorstwa, za co według prawa musiał odbyć karę więzienia, wpłacić grzywnę lub utracić prawo czci obywatelskiej<sup>68</sup>.

Powstała kuriozalna sytuacja, ponieważ na przekór przedstawionej przez członków Zarządu pozytywnej ocenie Lloyd’a Bydgoskiego nie ukrywano

<sup>66</sup> Ibid., s. 228, 232–233, 237.

<sup>67</sup> Odpowiedź Zarządu Towarzystwa Akcyjnego Lloyd Bydgoski, 27 X 1930, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 248.

<sup>68</sup> Ibid., s. 243, 246–249, 252.

głębokiego kryzysu przedsiębiorstwa, którego przyczyny nie były wciąż dostatecznie znane. Podczas Walnego Zebrania 26 VII 1930 r. stwierdzono, że źródło owego załamania tkwiło w braku koniunktury gospodarczej, względnie działalności poszczególnych organów i członków spółki. Wykazano również brak wystarczających środków obrotowych, które na dzień 31 XII 1929 r. wynosiły 889 689,03 zł. Końcowe postanowienie Walnego Zebrania dotyczyło powołania powiernika, który miał wspomóc firmę w kolejnych latach działalności<sup>69</sup>. Jeszcze 3 XII 1930 r. podczas posiedzenia Rady Nadzorczej rozwiązano umowę z W. Łukowskim, tj. udzielono mu płatnego urlopu do 1 X 1931 r., a umowę służbową wypowiedziano na ten sam termin<sup>70</sup>.

W 1931 r. doszło do kolejnych istotnych zmian – 1 sierpnia zmieniono nazwę firmy na Lloyd Bydgoski Spółka Akcyjna w Bydgoszczy<sup>71</sup>. W tym roku najistotniejszymi udziałowcami firmy byli: Magistrat Miasta Bydgoszczy (10 346 akcji – 51,73%), Lloyd Polski (3148 akcji – 15,74%), Karbid Wielkopolski (2248 akcji – 11,24) oraz spółka David Francke & Söhne z Berlina (1773 akcje – 8,86)<sup>72</sup>.

Ponadto, jak wynika z dokumentów, funkcję prezesa od tego roku pełnił A. Lednicki<sup>73</sup>, który z S. Rolbieskim i Z. Ukielskim otrzymali 5 IX 1931 r. od Rady Nadzorczej polecenie rozpatrzenia sprawy W. Łukowskiego<sup>74</sup>. Niestety treść archiwaliów wskazuje jedynie na fakt, że W. Łukowski przestał być pracownikiem przedsiębiorstwa z dniem 1 X 1931 r.<sup>75</sup>, a jego miejsce zajął Stanisław Zawadzki<sup>76</sup>. Nie są natomiast znane szczegółowe okoliczności zwolnienia W. Łukowskiego, ale bez wątpienia wpływ na jego odejście miała pogarszająca się wokół niego atmosfera.

#### PRÓBY UZYSKANIA POMOCY PAŃSTWOWEJ

Władze Lloyd Bydgoskiego próbowały usprawnić działalność przedsiębiorstwa poprzez rozwój jej najistotniejszego działu, czyli żegluga. Gdy w 1931 r. upadła Zjednoczona Żegluga, postanowiono zakupić dzierżawiony

<sup>69</sup> Wierzytelny odpis Walnego Zebrania Rady Nadzorczej, 3 XII 1930, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 259–260.

<sup>70</sup> Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej, 3 XII 1930, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 262.

<sup>71</sup> Pismo Lloyd Bydgoskiego do Sądu Grodzkiego w Bydgoszczy, 30 X 1933, APB, RHŻSSSPB, sygn. 659, s. 366.

<sup>72</sup> A. SZCZĄCHOR, op.cit., s. 93.

<sup>73</sup> Odpis notarialny Michała Drwięgi, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 282.

<sup>74</sup> Protokół z posiedzenia Rady Nadzorczej, 5 IX 1931, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 298.

<sup>75</sup> Pismo Lloyd Bydgoskiego do Sądu Grodzkiego Wydział Rejestru Handlowego, 2 X 1931, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 301.

<sup>76</sup> Pismo Lloyd Bydgoskiego do Sądu Grodzkiego Wydział Rejestru Handlowego, 11 V 1932, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 318.



od niej tabor<sup>77</sup>. Podjęte kroki nie uchroniły jednak od poniesienia ogólnych strat finansowych, które w roku operacyjnym 1931 wyniosły 335 497 zł, co częściowo wynikało z likwidacji różnych interesów sięgających 1929 r. Ogólne straty za lata 1929–1931 wyniosły 590 028,77 zł. Kryzys uniemożliwił również pracę zakładów w rozmiarach z lat poprzednich. I tak w 1931 r. cegielnia nadal nie pracowała, tartak jedynie kilka tygodni, a fabryka ograniczyła działalność do remontów wspomnianych statków „Wrobną” i „Gniew”. Jedynym działem niedeficytowym była żegluga, która przyniosła zysk w wysokości 238 369,47 zł<sup>78</sup>.

W celu pokrycia strat finansowych podczas Walnego Zebrania zdecydowano o zredukowaniu kapitału zakładowego o 800 000<sup>79</sup>, dzięki czemu w 1932 r. wyniósł on 1 200 000 zł. Owa opieszałość w wygenerowaniu funduszy może dziwić wobec ustalenia niemalże rok wcześniej kapitału przedsiębiorstwa na 20 000 000 zł. Wypracowana suma w wysokości 800 000 zł umożliwiła uregulowanie strat z lat ubiegłych i spisanie pozycji niepewnych w aktywach i inwenturze. W 1934 r. spółka sprzedała tartak Skarbowi Państwa i z uzyskanej sumy pokryła najpilniejsze zadłużenia w bankach. Dodatkowo obniżono płace personelowi firmy. Te posunięcia zapewniły spółce dalszą działalność. Niestety rentowność Lloyda Bydgoskiego pochodząca z działu transportowego rokrocznie spadała, ponieważ koniunktura wymagała obniżania stawek przewozowych. Spadek ten był najbardziej dotkliwy w 1933 r., gdy Polskie Koleje Państwowe obniżyły taryfy na przewóz zboża o 40%, przez co stawki na transporty żeglugi śródlądowej zmniejszono do tego stopnia, że były na granicy opłacalności<sup>80</sup>. W 1933 r. Leon Barciszewski, ostatni prezydent przedwojennej Bydgoszczy, został prezesem Rady Nadzorczej Lloyda Bydgoskiego<sup>81</sup>.

Tę trudną sytuację bydgoskie przedsiębiorstwo starało się zażegnać, zabiegając w Ministerstwie Skarbu o przyznanie ulg w podatku obrotowym za lata 1934–1935 (50% długu z sumy ponad 120 000 zł). Lloyd Bydgoski nie był jedynym towarzystwem żeglugowym, który przeżywał trudny okres, w owym czasie bowiem dochodowość innych tego typu przedsiębiorstw bardzo się zmniejszyła, co wpłynęło negatywnie na ich zdolności płatnicze. Warto podkreślić, że Ministerstwo Komunikacji uważało za pożądaną dalszą egzystencję Lloyda Bydgoskiego<sup>82</sup>.

<sup>77</sup> Protokół z posiedzenia Rady Nadzorczej, 5 IX 1931, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 299.

<sup>78</sup> Sprawozdanie roczne za rok operacyjny 1931, APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 326.

<sup>79</sup> Pierwszy wypis do rejestru notarialnego na 1932 r., APB, RHŻSSSPB, sygn. 658, s. 331.

<sup>80</sup> Pismo Lloyda Bydgoskiego do Izby Skarbowej w Poznaniu, 10 XII 1936, Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej cyt. AAN), Ministerstwo Skarbu (dalej cyt. MS), sygn. 5750, [brak paginacji].

<sup>81</sup> A. SZCZĄCHOR, op.cit., s. 94.

<sup>82</sup> Pismo E. Romańskiego do Ministerstwa Skarbu, 18 I 1938, AAN, MS, sygn. 5750, [brak paginacji].

Zmiany wewnątrz bydgoskiej spółki oraz wysiłki na rzecz polepszenia sytuacji finansowej przez próby rozwoju żeglugi nie przyniosły, wbrew oczekiwaniom, spodziewanych skutków. W połowie lat trzydziestych trudnym położeniem przedsiębiorstwa zaczęły interesować się organa państwowe. Według Izby Skarbowej w Poznaniu bilans zysków i strat firmy pozwalał twierdzić, że była ona nierentowna, do czego w głównej mierze przyczynił się brak kapitału obrotowego, znikome inwestycje i spadek obrotów. Trudno się dziwić opinii Izby Skarbowej, skoro w latach 1929–1936 Lloyd Bydgoski wykazał 820 351,31 zł strat wobec 56 532,14 zł zysku. Na uwagę zasługuje to, że w 1930 r., czyli w czasie największej aktywności W. Łukowskiego, wykazano 7380,23 zł zysku.

Wykaz zysków i strat Lloyda Bydgoskiego w latach 1929–1936

Rok operacyjny	Zysk/strata	Kwota w zł
1929	Strata	386 308,56
1930	Zysk	7380,23
1931	Strata	247 617,13
1932	Strata	55 240,18
1933	Strata	2979,03
1934	Zysk	45 253,27
1935	Zysk	3898,64
1936	Strata	128 206,41

Źródło: Lloyd Bydgoski S.A. 1932–1939, Pismo Izby Skarbowej do Ministerstwa Skarbu, Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Skarbu, sygn. 5750, [brak paginacji].

Dość wysoki zysk w 1934 r. zawdzięczano działalności żeglugi. Sprzyjające warunki atmosferyczne sprawiły, że drogą wodną przewieziono wówczas 234 568,8 ton towarów, w tym 64 000 ton cukru i 134 000 ton zboża. Poza tym fabryka maszyn wykazała zysk w wysokości 30 000 zł. Będąca w dzierżawie cegielnia nie przyniosła zysków, tak samo jak majątki ziemskie<sup>83</sup>. Hossa w 1934 r. była jednak chwilowym osiągnięciem – w następnym roku uzyskano mniejszy zysk, a w 1936 r. odnotowano poważne straty. Kłopoty finansowe przedsiębiorstwa sprawiły, że główny akcjonariusz tej firmy, Zarząd Miejski w Bydgoszczy, mający portfel 52%<sup>84</sup>, zastanawiał się nad celowością dalszego prosperowania

<sup>83</sup> Sprawozdanie za rok 1934, APB, RHŻSSSPB, sygn. 659, s. 408.

<sup>84</sup> Pozostałe akcje należały do następujących podmiotów: Polski Lloyd S.A. w Warszawie (18%), Karbid Wielkopolski S.A. w Bydgoszczy (12%), przemysłowiec M. Franke z Niska (14%), a pozostałe 4% do drobnych akcjonariuszy. Zob. Pismo Izby Skarbowej w Poznaniu do Ministerstwa Skarbu, 16 III 1937, AAN, MS, sygn. 5750, [brak paginacji].

spółki. Od zamiaru likwidacji przedsiębiorstwa jednak odstąpiono na poziomie rządowym ze względu na znaczenie ogólnogospodarcze i obronne<sup>85</sup>.

Lloyd Bydgoski próbował wyjść z impasu, występując 3 VII 1936 r. z wnioskiem do Izby Skarbowej o umorzenie długu za rok obrotowy 1934 w wysokości 57 401,83 zł. W tym czasie bydgoskie przedsiębiorstwo prowadziło głównie działalność związaną z żeglugą rzeczną, ściślej: motorowo-holowniczą na rzekach Brdzie, Wiśle, Noteci i Warcie, dokonując ok. 60% wszystkich przewozów towarowych na tych rzekach. Było to największe tego typu przedsiębiorstwo w Polsce o tak dużym znaczeniu strategicznym.

Izba Skarbowa nie uwzględniła prośby Lloyda Bydgoskiego i wychodząc z założenia, że zapłata należności podatkowej w ratach miesięcznych nie zagrozi egzystencji firmy, rozłożyła dług na osiem rat miesięcznych. Według Izby Skarbowej trudne położenie finansowe Lloyda Bydgoskiego nie mogło być podstawą do umorzenia należności, zwłaszcza że chodziło o podatek płatny bieżąco, który powinien być wliczony w należności osiągnięte za przewóz. Co więcej, Izba Skarbowa argumentowała, że Skarb Państwa w latach 1933–1934 umorzył już bydgoskiemu przedsiębiorstwu dług w wysokości 137 553,56 zł, chcąc w ten sposób umożliwić spółce regularne uiszczanie należności z tytułu zaliczek na podatek przemysłowy od obrotu. Natomiast zamierzenia Ministerstwa Skarbu zostały fałszywie zrozumiane przez Lloyda Bydgoskiego, który licząc na kolejne umorzenie, uchylał się od dalszego płacenia pełnych zaliczek bieżących, w czym Izba Skarbowa widziała próbę unikania płatności<sup>86</sup>. W 1936 r. Lloyd Bydgoski dążył do tego, aby Ministerstwo Skarbu umorzyło dług z podatku przemysłowego w wysokości 50 830,55 zł.

W tym samym roku udział bydgoskiego przedsiębiorstwa w eksporcie drogą wodną do Gdańska i Gdyni wyniósł ponad 50%. Tak rewelacyjny wynik uzyskano, mimo że tabor przedsiębiorstwa był przestarzały i z trudnością nadawał się do żeglugi wiślanej na głównym odcinku od Warszawy do granicy polsko-gdańskiej. Dlatego wspomozono się, zatrudniając 200 prywatnych szypów<sup>87</sup>. Odnowienie taboru Lloyda było wówczas niemożliwe ze względu na brak środków finansowych<sup>88</sup>.

<sup>85</sup> Pismo Izby Skarbowej do Ministerstwa Skarbu, 19 VIII 1937, AAN, MS, sygn. 5750, [brak paginacji].

<sup>86</sup> Pismo Izby Skarbowej w Poznaniu do Ministerstwa Skarbu, 16 III 1937, AAN, MS, sygn. 5750, [brak paginacji].

<sup>87</sup> Pismo Lloyda Bydgoskiego S.A. do Ministerstwa Skarbu, 23 VII 1936, AAN, MS, sygn. 5750, [brak paginacji].

<sup>88</sup> Pismo Lloyda Bydgoskiego S.A. do Izby Skarbowej w Poznaniu, 3 VII 1936, AAN, MS, sygn. 5750, [brak paginacji].

W 1937 r. Lloyd Bydgoski nadal borykał się z problemami finansowymi. Owe kłopoty były na tyle poważne, że MPiH z uwagi na ogólnogospodarcze znaczenie przedsiębiorstwa zdecydowało się przyznać mu ulgi w spłacie zaległości podatkowych w wysokości od 80 000 do 90 000 zł. Pozostałą część zaległości miano rozłożyć na okres od jednego do półtora roku<sup>89</sup>. W tym samym roku fabryka i stocznia wciąż przynosiły straty, gdyż stopień ich wykorzystania wyniósł zaledwie 30%. Złożyły się na to: brak zamówień statków dla żeglugi śródlądowej, nieuregulowanie Wisły oraz brak porozumienia z Ministerstwem Kolei w sprawie taryf. Jedynym zakładem, który w pełni wykorzystywał swoje możliwości, była wówczas cegielnia<sup>90</sup>. Koniunktura przewozowa pogorszyła się ze względu na zniesienie premii przewozowych na zboże, co odbiło się na największym dziale przedsiębiorstwa, czyli żegludze<sup>91</sup>. Słabej kondycji bydgoskiej firmy nie zmienił fakt, że w 1937 r. przez Kanał Bydgoski przetransportowano do Gdańska najwięcej towarów spośród wszystkich kanałów w Polsce<sup>92</sup>.

Dopiero w 1938 r., a więc gdy w Drugiej Rzeczypospolitej pojawiły się symptomy poprawy gospodarczej, Lloyd Bydgoski powoli zaczął niwelować straty finansowe – zyski od 1 stycznia do czerwca 1938 r. wyniosły 19 832,4 zł<sup>93</sup>, a ogólne zyski za cały rok po odliczeniu kosztów amortyzacji w wysokości 14 937,89 zł wyniosły 4409,65 zł. Tym razem nie tylko żegluga przeżywała lepszy okres, lecz także stocznia, w której wybudowano dla Ministerstwa Komunikacji sześć łodzi ze specjalnym napędem. Również cegielnia przyniosła zysk. Mimo że ostatnie dwa wymienione działy nie zagwarantowały jeszcze przyzwoitych sum, ich pracę odczytano jako dobry prognostyk<sup>94</sup>.

Korzystniejsza sytuacja finansowa sprawiła, że Izba Skarbowa w Poznaniu zaleciła wstrzymanie egzekucji spółki do 1 XII 1938 r., o ile firma ta będzie spłacać zaległość od sierpnia do września po 3000 zł, a w listopadzie 6000 zł<sup>95</sup>. Znaczących zysków oczekiwano w okresie jesiennym, kiedy z reguły nasilenie transportów rzecznych wzrastało o ok. 300% w porównaniu do okresu letniego. Oznaczało to, że firma była w stanie płacić zaległy podatek przemysłowy od obrotu w ratach od 6000 do 8000 zł miesięcznie. Lloyd Bydgoski również liczył

<sup>89</sup> Pismo Ministerstwa Przemysłu i Handlu do Ministerstwa Skarbu, 21 II 1938, AAN, MS, sygn. 5750, [brak paginacji].

<sup>90</sup> R. SUDZIŃSKI, op.cit., s. 135.

<sup>91</sup> Sprawozdanie za rok operacyjny 1937, APB, RHŻSSSPB, sygn. 659, s. 465.

<sup>92</sup> Mieczysław WIDERNIK, *Żegluga i transport na dolnej Wiśle w okresie międzywojennym*, [in:] *Żegluga na Wiśle w okresie II Rzeczypospolitej (1918–1939)*, red. Juliusz ŁUKASIEWICZ (Wiśła w Dziejach i Kulturze Polski, t. 5), Warszawa 1990, s. 130.

<sup>93</sup> Analiza bilansu firmy Lloyd Bydgoski S.A. w Bydgoszczy, 30 VI 1938, AAN, MS, sygn. 5750, [brak paginacji].

<sup>94</sup> Sprawozdanie za rok operacyjny 1938, APB, RHŻSSSPB, sygn. 659, s. 486–487.

<sup>95</sup> Pismo Lloyda Bydgoskiego S.A. do Urzędu Skarbowego w Bydgoszczy, 2 VIII 1938, AAN, MS, sygn. 5750, [brak paginacji].

na wzrost zysków dzięki opracowaniu w 1938 r. wraz z Polską Żeglugą Rzeczną „Vistula” oraz Spółdzielnią Transportową „Wisła” pod szyldem „Lloyda Sandomierskiego” taryfy żeglugowej. Dzięki niej miano podwyższyć stawki przewozowe i zlikwidować konkurencję między wymienionymi przedsiębiorstwami. W historii polskiej żeglugi śródlądowej była to pierwsza tego typu taryfa<sup>96</sup>.

Ze względu na wybuch drugiej wojny światowej trudno jednoznacznie stwierdzić, czy rok 1938 był przełomowy w działalności Lloyda Bydgoskiego i czy miał rozpocząć nowe, lepsze czasy dla bydgoskiej firmy. Pewne jest, że był to czas koniunktury, którą tak jak w poprzednich latach spółka wykorzystwała.

#### PODSUMOWANIE

Dzieje Lloyda Bydgoskiego pokazują, że racjonalna polityka jego kierownictwa uwidaczniała się przede wszystkim w okresach koniunktury, np. w latach 1926–1929, kiedy odnotowano dość spore zyski, a więc działalność firmy w ogromnej mierze zależała od cykli koniunkturalnych. Przykładem niech będzie wielkość przewożonych przez przedsiębiorstwo towarów w kryzysowym 1932 r., gdy wyniosła ona 130 000 ton, a w 1938 r. przekroczyła 220 000 ton<sup>97</sup>. Nawiązując do kryzysów, jedynie postępowanie W. Łukowskiego można określić jako pragmatyczne, co znajduje potwierdzenie w zyskach, jakie zdołano wypracować w 1930 r. Samo pozbycie się W. Łukowskiego świadczyłoby o konflikcie w strukturach administracyjnych.

Bydgoska firma często musiała mierzyć się z warunkami klimatycznymi, których znaczenie przybierało na sile wobec braku uregulowania rzek w tym Wisły, co powodowało niemożność wykonywania systematycznych transportów. Niestety wszelkie nadzieje na polepszenie systemu rzecznego w Polsce były płonne<sup>98</sup>. Priorytetem Drugiej Rzeczypospolitej w tworzeniu infrastruktury komunikacyjnej były Polskie Koleje Państwowe, które w ustalaniu taryf nie brały pod uwagę współpracy z żeglugą śródlądową. Wobec ukończenia

<sup>96</sup> H. SCHMIDT, op.cit., s. 10.

<sup>97</sup> Ibid., s. 10, 12.

<sup>98</sup> Plany rozbudowy dróg śródlądowych (kanał Śląsk–Wisła, Warta–Gopło, Bug–Prypeć) często pojawiały się na łamach prasy. Niestety prac tych nie zdołano zrealizować, jedynie budowa kanału Warta–Gopło rozpoczęła się w 1938 r. Zaniebdania w dziedzinie komunikacji spowodowały, że wszystkie najbardziej urodzajne ziemie Polski (Lubelszczyzna, Sandomierszczyzna, Wołyń, Podole, Poznańskie) były wyłączone z transportu wodnego, co wynikało z niedostatecznie rozwiniętych dróg wodnych. Zob. Czasopismo Techniczne, 1923, nr 1, s. 2; Żeglarz Polski, 1926, nr 25 (136), s. 140; Żeglarz Polski, 1927, nr 29 (183), s. 246–247; Żeglarz Polski, 1928, nr 1 (199), s. 2; Żeglarz Polski, 1928, nr 5 (203), s. 58; Mieczysław RYBCZYŃSKI, *Problem Wisły, Sprawy Morskie i Kolonialne*, 1934, z. 1, s. 31; Karol GÓRSKI, *Zarys dziejów gospodarczych Bydgoszczy w XX w.*, [in:] *Węzeł bydgoski. Powiązanie gospodarcze i komunikacyjne m. Bydgoszczy z Wielkim Pomorzem. Referaty, dyskusja i rezolucje konferencji naukowej Instytutu Bałtyckiego w Bydgoszczy 13–14. VI 1947*, red. Józef BOROWIK, Gdańsk 1948, s. 10.



budowy magistrali kolejowej łączącej Śląsk z Gdynią w 1933 r. polityka Lloyd Bydgoskiego zmierzająca do podwyższenia niskich taryf kolejowych z góry była skazana na niepowodzenie. Znamienne, że udana próba zmiany taryfy PG2 nie wyniknęła z porozumienia Lloyd Bydgoskiego z koleją, lecz z Bankiem Cukrownictwa. Zresztą w połowie lat trzydziestych wszystkie przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej w Polsce znalazły się w trudnej sytuacji, koszty eksploatacyjne bowiem znacznie przewyższały koniunkturalne ceny przewozowe. Lloyd Bydgoski, jako przedsiębiorstwo powołane do działalności w zaborze pruskim, związane z Odrą i jej dopływami, cierpiał również z powodu niedogodnego usytuowania po zmianie granic w 1918 r., czyli w państwie polskim, dla którego drogi śródlądowe nie były celem priorytetowym w rozwoju transportu.

Z kolei do czynników wewnętrznych wpływających na kryzys bydgoskiej firmy należy zaliczyć brak kompetencji oraz etyki kadry, zwłaszcza tej na najwyższych szczeblach, niegospodarność, a także opóźnione działania w kluczowych kwestiach, co dobrze obrazuje utworzenie Lloyd Sandomierskiego dopiero w 1938 r. W zasadzie można stwierdzić, że Lloyd Bydgoskiego w jednym czasie dotknął kryzys zewnętrzny (światowy) i wewnętrzny.

Co sprawiało, że Lloyd Bydgoski nie upadł, lecz funkcjonował jako największy armator żeglugi śródlądowej w Polsce? Wydaje się, że należy wziąć pod uwagę dwa najważniejsze aspekty pojawiające się w dokumentach. Po pierwsze, ogromne znaczenie firmy dla życia gospodarczego Bydgoszczy, szczególnie w pierwszych latach odzyskania przez Polskę niepodległości. Po drugie, względy strategiczne przedsiębiorstwa, które wraz ze zbliżaniem się wybuchu wojny światowej odgrywały coraz większą rolę (ów aspekt został dostrzeżony na szczeblu polskiego rządu). Nie zmienia to faktu, że w okresie dwudziestolecia międzywojennego Lloyd Bydgoski mógł odgrywać jedynie rolę uzupełniającą wobec kolei, której rozwój stanowił dla ówczesnego rządu cel pierwszorzędny.

#### BIBLIOGRAFIA

- Badtke, Marek. *Kanał Bydgoski*. Bydgoszcz: Eko-Bad Wydawnictwa Regionalne, 2006.
- Böhm, Bruno, Jacob Becker and Erich Schmidt. *Industrie und Gewerbe in Bromberg. Eine Darstellung der industriellen Entwicklung Brombergs vom technisch-wirtschaftlichen Standpunkte unter besonderer Berücksichtigung der letzten 50 Jahre*. Bromberg: A. Dittmann, 1907.
- Bromberek, Bartłomiej and Adam Kosecki. "Port drzewny w Bydgoszczy." In *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi śródlądowej na przestrzeni wieków*, edited by Adam Kosecki, 70–82. Bydgoszcz: Wydawnictwo Pejzaż, 2015.

- Danielewicz, Jerzy. "Bydgoszcz jako port śródlądowy II Rzeczypospolitej (Lloyd Bydgoski w latach 1920–1939)." *Nautologia* 18/1 (1984): 12–18.
- Danielewicz, Jerzy. "Żegluga śródlądowa w Bydgoszczy w latach 1920–1930 (Lloyd Bydgoski)." In *Bydgoszcz. Miasto nad Brdą. Jednodniówka z okazji Dni Bydgoszczy i 60-lecia Towarzystwa Miłośników Miasta Bydgoszczy*, 19–21. Bydgoszcz: Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy, 1983.
- Gan, Jan W. *Z dziejów żeglugi śródlądowej w Polsce*. Warszawa: Książka i Wiedza, 1978.
- Górski, Karol. "Zarys dziejów gospodarczych Bydgoszczy w XX w." In *Węzeł bydgoski. Powiązanie gospodarcze i komunikacyjne m. Bydgoszczy z Wielkim Pomorzem. Referaty, dyskusja i rezolucje konferencji naukowej Instytutu Bałtyckiego w Bydgoszczy 13–14. VI 1947*, edited by Józef Borowik, 3–11. Gdańsk: Instytut Bałtycki, 1948.
- Kowalkowski, Alfred, ed. *Bydgoszcz dawna i dzisiejsza. 1346–1946*. Bydgoszcz: Wydawnictwo Komitetu 600-lecia Miasta Bydgoszczy, 1946.
- Rattay, Helmut. *Die Entwicklung der Danziger Werftindustrie mit besonderer Berücksichtigung der Nachkriegszeit*. Würzburg: R. Mayr, 1935.
- Rybczyński, Mieczysław. *Drogi wodne na Pomorzu*. Toruń: Instytut Bałtycki, 1935.
- Rylke, Aleksander. "Nasza żegluga śródlądowa, jej stan obecny, potrzeby i najbliższe możliwości rozwoju." In *Złota księga budowy polskich kanałów żeglugi*, edited by Rafał Mierzyński, 82–104. Warszawa: Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce, 1927.
- Rzeźniacki, Wojciech. "Oblicze gospodarcze Bydgoszczy." In *Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni*, edited by Józef Lachowski, 42–45. Lublin: Wydawnictwo Petitt, 2009.
- Schmidt, Henryk. *Pod flagą bydgoskiego armatora*. Bydgoszcz: Żegluga Bydgoska, 1976.
- Sudziński, Ryszard. "Uwarunkowania i czynniki rozwoju Bydgoszczy w okresie industrializacji miasta (od połowy XIX w. do końca XX w.)." In *Bydgoszcz. 650 lat praw miejskich*, edited by Maksymilian Grzegorz and Zdzisław Biegański, 141–160. Bydgoszcz: Wydawnictwo Uczelniane WSP w Bydgoszczy, 1996.
- Szczańchor, Arleta. "Tradycje żeglugi bydgoskiej – Lloyd Bydgoski (1891–1945)." *Kronika Bydgoska* 25 (2004): 76–103.
- Widernik, Mieczysław. "Żegluga i transport na dolnej Wiśle w okresie międzywojennym." In *Żegluga na Wiśle w okresie II Rzeczypospolitej (1918–1939)*, edited by Juliusz Łukasiewicz, 73–155. Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, 1990.
- Winter, Piotr. "Powstanie nowoczesnego systemu wodno-kanalizacyjnego w Bydgoszczy (lata 1881–1920)." In *Historia wodociągów i kanalizacji w Bydgoszczy do 1945 r.*, 61–104. Bydgoszcz: Wojewódzki Ośrodek Kultury, 2004.
- Wojciechowski, Mieczysław. "W okresie pierwszej wojny światowej i powstania wielkopolskiego." In *Historia Bydgoszczy*, vol. 1: *Do roku 1920*, edited by Marian Biskup, 600–636. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1991.
- Wróblewska, Krystyna. "Życie gospodarcze w latach 1772–1945." In *Bydgoszcz. Historia – kultura – życie gospodarcze*, 150–171. Gdynia: Wydawnictwo Morskie, 1959.