

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

20. lat w służbie komunikacyjnej Poznania

Źródło:

Gospodarka Zachodnia Rok 3 1938 zeszyt 31, strony 441-446

Artykuł zdigitalizowany i udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu
pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki
Wielkopolski 1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

Akademia Handlowa w Poznaniu rozumiejąc, że życie gospodarcze przywiązuje zasadnicze znaczenie do praktyki, oraz że teoria praktyki nie zastąpi, wskazuje słuchaczom praktyki handlowe i przemysłowe, aby po ukończeniu studiów absolwent był przygotowany do praktycznej pracy w życiu gospodarczym. Z tych też względów w planach pracy Akademii znajduje się również nauka pisanie na maszynie i stenografii.

Wreszcie na uwagę zasługuje istnienie przy Akademii Bratniej Pomocy i Koła Naukowego, doskonale uzupełniających życie społeczeństwa akademickiego Uczelni. Jako jeden z poważniejszych czynników nauki wymienić trzeba dużą bibliotekę, posiadającą wybitne

działa z wielu dziedzin życia gospodarczego, będącą jakby laboratorium naukowym, oraz pierwszorzędnie wyposażoną czytelnię.

Dziś, po dwunastoletnim okresie pracy i wychowywania kadr fachowców w różnych dziedzinach gospodarczych, w chwili, w której W. S. H. została zmieniona w Akademię Handlową o prawach szkoły akademickiej, nie bez pewnej dumy Poznań podkreśla, że zdołał stworzyć dla niej warunki naukowej działalności. Przyznanie WSH praw akademickich, stwarza przed nią nowe możliwości na drodze podnoszenia gospodarczego Polski przez szkolenie tegich fachowców, których brak tak dotkliwie daje się obecnie odczuwać.

20. lat w służbie komunikacyjnej Poznania

Przedsiębiorstwa użyteczności publicznej, szczególnie o charakterze powszechnego użytku, mają to do siebie, że linie ich rozwoju są odpowiednikiem ogólnego położenia gospodarczego środowiska, w którym pracują. Oczywiście przy założeniu, że gospodarka ich jest prowadzona według zasad handlowych. Typowym dla tej kategorii przedsiębiorstw jest Poznańska Kolej Elektryczna S. A. w Poznaniu.

Przeglądając jej roczne sprawozdania z okresu minionych lat 20. znajdujemy na ich kartach jeden z licznych wycinków ewolucji politycznych, społecznych i gospodarczych, jakie w latach niepodległości państwa przeszedł Poznań.

Jakże inaczej wygląda dziś działalność i organizacja PKE, aniżeli przed laty 20, kiedy stan jej był w całości wynikiem niemieckiego zarządu. Gdy wówczas przedsiębiorstwo będąc nastawione na użytek publiczny i rentowność, nie interesowało się bliżej zagadnieniem społecznym, dziś Zarząd PKE ma na uwadze nie tylko stronę rentowności przedsiębiorstwa i jego rozwój handlowy, lecz również troszczy się o zatrudnioną w jej warsztatach rzeszę pracowników. Jest ona znacznie liczniejsza niż przed laty 20. W r. 1918 P. K. E. zatrudniała 548 pracowników, dziś 702. Zorganizowanie życia społecznego tej gromady pracowniczej i zapewnienie jej jaknajlepszych warunków wydajnej pracy, — jak się rzekło — stanowi nieminiejszą troskę PKE, jak zagadnienia handlowe przedsiębiorstwa. I w tym można szukać jednej z przyczyn, dzięki którym PKE, mimo często trudnych warunków, prowadzi swą działalność bez socjalnych wstrząsów. Tam bowiem, gdzie pracownik widzi troskę przedsiębiorstwa o jego byt, każdy zdaje sobie sprawę, iż pracując dla przedsiębiorstwa pracuje jednocześnie nad utrwaleniem swojej egzystencji. Z tego założenia wychodząc, PKE przyczyniła się do powstania Tow. Wzajemnej pomocy Pracowników Tramwajowych, które rozwija swą działalność już od r. 1922, skupiając ponad 90% wszystkich pracowników PKE. W ramach Towarzystwa prowadzi się: Szkółkę Robót ręcznych dla dzieci pracowników, Kolo Śpiewa-ze, Kasę Samopomocową dla wdów i sierot po pra-

cownikach, oraz Ochronkę dla dzieci, powstałą z fundacji Spółki. Poza tym zorganizowano dla społecznego ruchu pracowników tramwajów poznańskich Ognisko mieszczące się w gmachu PKE. W trosce o byt swych pracowników wybudowano Osiedla dla tramwajarzy przy ul. Bukowskiej, Grodziskiej, Szamotulskiej i ul. Szamarzewskiego. Na terenie zaś bezpośredniej pracy wzniesiono budynek, w którym znalazły pomieszczenie: świetlica, prysznic i śniadalnia; urządzenia te zapewniają zatrudnionym w Instytucji kulturalne warunki pracy.

Jeżeli omawianie rozwoju PKE w ciągu lat 20 rozpoczęliśmy od stosunku przedsiębiorstwa do pracownika, to dlatego by podkreślić, że w swej dzisiejszej strukturze organizacyjnej jest przedsiębiorstwem w całym tego słowa znaczeniu użyteczności publicznej, obliczonym nie tylko na usługi bezpośrednie konsumenta, lecz również na wypełnianie zadań w rozumieniu służby społecznej.

* * *

Każdy kupiec i przemysłowiec

winien zapoznać się z encyklopedią prawa z zakresu walki z nieuczciwą konkurencją. Całość tego zagadnienia opracowali:

Tadeusz Kołodziej i Wawrzyniec Gaertner

w książce p. t.

„Poradnik” Legalnego Handlu

Cena zł 12,—

Stron 555

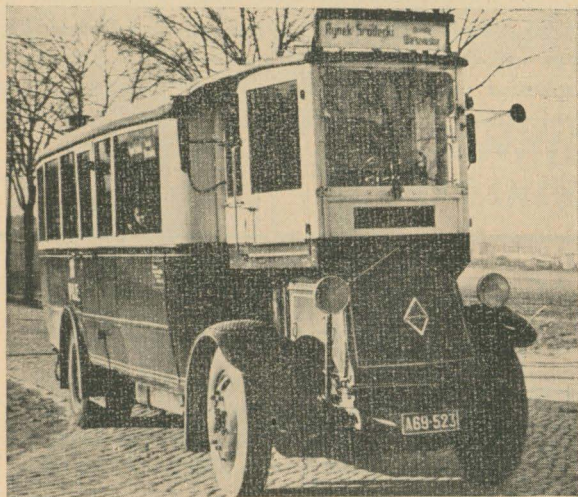
Nabyć można:

„Poradnik Przedsiębiorcy”, Poznań
Fr. Ratajczaka 16.m. 9 - Tel. 47-08

Leży przed nami 20 sprawozdań rocznych PKE. W kartkach ich odnajdujemy różne koleje przedsiębiorstwa, więcej i mniej pomyślne.

Sprawozdania z lat 1918, 1919 i 1920 są jeszcze pisane w języku niemieckim. Zarząd i Rada Nadzorcza składają się z Niemców. W skład pierwszego wchodzi Fryderyk Buchholz i Georg Sternberg. Radę Nadzorczą stanowi 5 Niemców z Rudolfem Menckhoffem na czele. W roku 1919 dyrekcję sprawuje tylko Sternberg. Pierwszym w języku polskim jest sprawozdanie z roku 1921. We władzach PKE poraz pierwszy pojawiają się polskie nazwiska: Ludwika Cichowicza i Seweryna Samulskiego w Radzie Nadzorczej i p. Nestrypkego w Zarządzie. Lecz jeszcze Niemiec jest prezesem Rady. Przez lata 1921, 1922 i 1923 czytamy w sprawozdaniach o dużym wpływie, jaki wywiera na stan przedsiębiorstwa stale zwiększająca się drożyzna, a w związku z nią postępująca podwyżka płac i cen biletów tramwajowych.

Dopiero w roku 1923 władze PKE przechodzą całkowicie w ręce polskie. Skład pierwszej polskiej Rady Nadzorczej przedstawia się następująco: Cyryl Ratajski prezes, Ludwik Cichowicz, Adam Ballenstedt, Czesław Bugzel, Augustyn Drozdowicz, Julian Piechowski, Seweryn Samulski, Tadeusz Sułowski, Bolesław Wybieralski. W okresie tych 3 lat, w dobie inflacji markowej PKE żyło jakby z dnia na dzień i to aż do 1924 r, w którym przeprowadzona stabilizacja waluty przyczyniła się do pomyślnych wyników gospodarki w przedsiębiorstwie. W roku 1925 Radę Nadzorczą uzupełnia dr Zygmunt Głowacki. W tymże

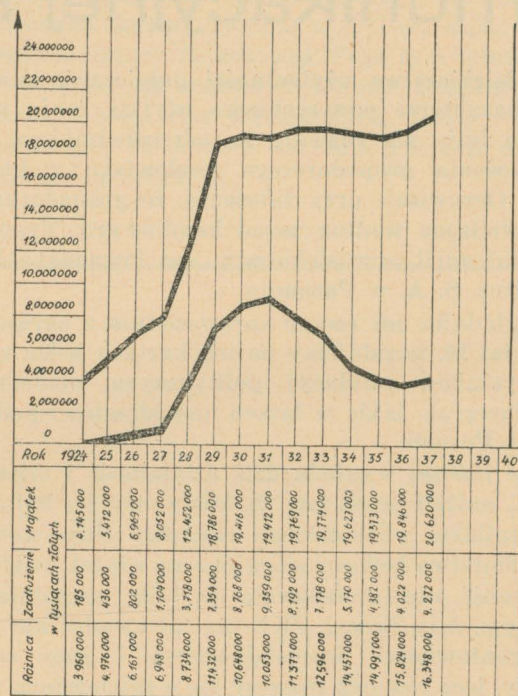


Jeden z autobusów PKE

roku PKE zaprowadza ruch autobusowy, narazie 4 wozami na linii długości 20 km. Od roku 1926 do 1930 przedsiębiorstwo rozwija się na tle ogólnej, pomyślnej koniunktury gospodarczej i podobnie, jak wiele innych przedsiębiorstw, popełnia ten sam błąd korzystania nadmiernie z łatwo dostępnego, choć na uciążliwych warunkach kredytu. Zaciągano go na

inwestycje zakrojone na wielką skalę w związku z Powszechną Wystawą Krajową w roku 1929, jak nadmierne rozbudowywanie torów, rozwijanie działalności konsorcjalnej przez angażowanie się w Gdyńskiej Komunikacji Autobusowej, czy poznańskim „Auto-ruchu” itp. W rezultacie zadłużenie PKE dochodzi w roku 1931 do sumy 9359 tys. zł. Ewolucja zadłużenia PKE, oraz jego stosunek do majątku przedsiębiorstwa, obrazuje poniższy wykres. Górna linia wskazuje na majątek PKE, natomiast dolna na stan jej zadłużenia.

Wzrost majątku stałego i zadłużenia Poznańskiej Kolei Elektrycznej od roku 1924.



Jeżeli spojrzymy na wykres majątku stałego i zadłużenia P. K. E. od r. 1924, to zauważymy, że majątek i długi wzrastały równomiernie aż do r. 1931. Od r. 1931 aż do końca r. 1937 majątek stały pozostaje na jednym poziomie mniej więcej 20 milionów złotych, a długi spadają z 9 milionów do 4 milionów złotych.

Wysoki stan zadłużenia uniemożliwiał normalny rozwój przedsiębiorstwa. Nowy Zarząd w osobie inż. Wiktora Maćkowiaka, który objął stanowisko po p. Nestrypke w roku 1931, w porozumieniu z Radą Nadzorczą czynił wszystko, by zmniejszyć pozycję wierzycieli. Pożyczniwszy najdalej idące oszczędności w całokształcie gospodarowania, co roku PKE spłacała ca 1 milion złotych. Wśród upłaconych zobowiązań znalazła się niesłychanie uciążliwa pożyczka szwajcarska, którą zlikwidowano zawdzięczając pośrednictwu prezydenta m. Poznania Więckowskiego.

Jedną z miar stopnia użyteczności tramwajów jest ilość przewiezionych pasażerów. Pogląd na tę sprawę daje następujące zestawienie:

Ilość przewiezionych pasażerów w poszczególnych latach przez PKE w tys. osób

1918 r.	26 214	1928 r.	33 307
1919 r.	22 057	1929 r.	39 417
1920 r.	19 568	1930 r.	34 350
1921 r.	19 071	1931 r.	31 257
1922 r.	28 772	1932 r.	26 676
1923 r.	24 082	1933 r.	21 321
1924 r.	23 601	1934 r.	20 805
1925 r.	30 602	1935 r.	21 118
1926 r.	26 338	1936 r.	23 928
1927 r.	28 661	1937 r.	25 594

Zwracają uwagę cyfry w latach 1928, 1929 i 1930. Są to lata najlepszej koniunktury, Powszechnej Wystawy Krajowej i Międzynarodowej Wystawy Komunikacyjnej w Poznaniu, dzięki którym ruch przyjezdnych do Poznania uległ bardzo poważnemu wzrostowi, a co za tym idzie wzmogły się przewozy pasażerów tramwajowych.

Z porównania lat ostatnich z powyższego zestawienia z pierwszymi wynika, że obecnie tramwaje prze-

wożą mniejszą ilość pasażerów, kiedy Poznań liczy 270 tys. mieszkańców, aniżeli w roku 1918 przy 156 tys. ludności. Aby porównanie było słuszne należy wziąć jednakże pod uwagę ilość przewiezionych osób autobusami i trolleybusami PKE, które to środki lokomocji niewątpliwie zabrały część pasażerów. Ruch osobowy na liniach autobusowych i trolleybusowych przedstawia się następująco:

przewozy w tys. osób

<i>autobusowe</i>		<i>trolleybusowe</i>	
1926 r.	764	1930 r.	695
1927 r.	844	1931 r.	507
1928 r.	999	1932 r.	419
1929 r.	2 192	1933 r.	346
1930 r.	1 642	1934 r.	425
1931 r.	1 453	1935 r.	401
1932 r.	922	1936 r.	718
1933 r.	693	1937 r.	845
1934 r.	636		
1935 r.	759		
1936 r.	801		
1937 r.	719		

Leszczyńska Hurtownia Surowców

RUDOLF ŁASKA

Leszno Wlkp., ul. Przemysłowa 21/23. Tel. 152

Hurtowy zakup wszelkich surowców odpadkowych

Eksport i Import Szmata oraz Sortownia Szmata wraz z Mechaniczną Pralnią.

Dostawa czyściwa do maszyn

Fabryka papy dachowej i wyrobów smołowcowych

Hurtownia sprzedaż wszelkich artykułów budowlanych

Kolejki polne i przemysłowe w oddziale w Poznaniu

ODDZIAŁY:

Poznań, Spichrzowa 36, tel. 64-40
 Bydgoszcz, Artyleryjska 11, tel. 17-58
 Inowrocław, Karola Marcinkowskiego 48, tel. 234
 Gniezno, Dojazd Kolejowa 1, tel. 240
 Krotoszyn, Kaliska 49,
 Gdynia, Morska 66, tel. 33-24

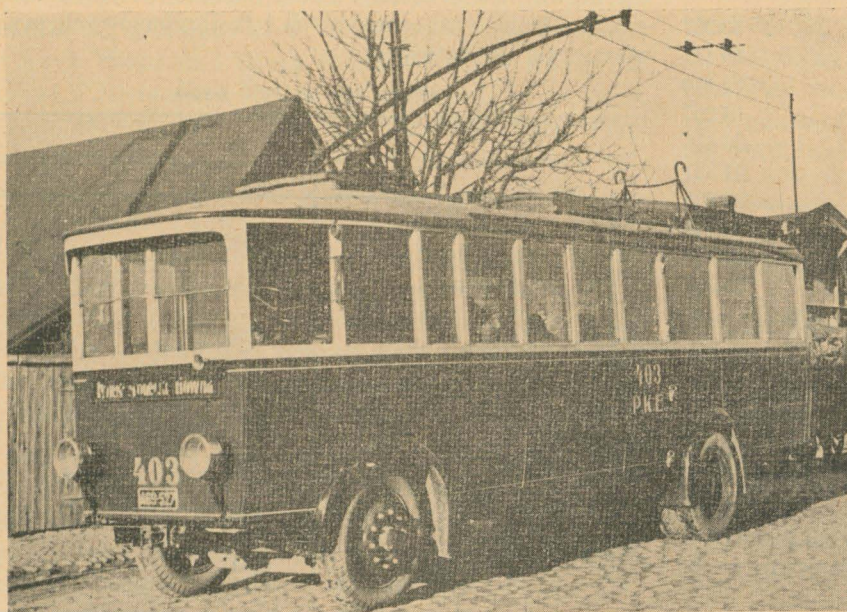
Kiedy już wspominamy o przewozach trolleybusowych wypada podkreślić, że Poznań pierwszy ze wszystkich miast Polski i jak dotychczas jedyny zaprowadził komunikację trolleybusową. Trolleybus jest to autobus poruszany energią elektryczną, podobnie jak tram-

waj, z tą tylko różnicą, że posuwa się na kołach ogumionych bezpośrednio na szosie.

W zależności od natężenia ruchu pasażerskiego kształtują się dochody przedsiębiorstwa.

*przychód z przewozu tramwajowego
w tys. zł.*

1924 r.	2 780
1925 r.	3 952
1926 r.	3 613
1927 r.	4 313
1928 r.	5 596
1929 r.	7 780
1930 r.	6 794
1931 r.	5 978
1932 r.	5 005
1933 r.	4 126
1934 r.	3 828
1935 r.	3 800
1936 r.	3 764
1937 r.	4 000



Trolleybus P. K. E. utrzymujący komunikację na odcinku 2,20 km między Śródką i Główną

Jak z powyższych danych wynika wpływ ze sprzedaży biletów tramwajowych zmniejszał się stale od 1929 r. aż do 1936 r. włącznie, co siłą faktu musiało narażać Zarząd P.K.E. na poważne trudności, tym większe,

Zjednoczone Fabryki Związków Azotowych w Mościcach i w Chorzowie

wyrabiają oprócz

nawozów azotowych i fosforowych

w różnych sortymentach handlowych następujące **PRODUKTY CHEMICZNE:**

AZOTOWE:

Azot
Amoniak skroplony
Wodę amoniakalną chemicznie czystą
Kwas azotowy chemicznie czysty
Kwas azotowy techniczny (o różnych stężeniach)
Nitrozę
Azotyn sodowy
Saletrę amonową
Saletrę sodową
Saletrę potasową
Salmiak rafinowany
Salmiak sublimowany
Węglan amonu
Siarczan amonu (do celów technicznych)

CHLOROWE:

Chlor ciekły
Ług bielący (podchloryn sodowy)
Herbatox (preparat do tępienia chwastów)
Chlorobenzen
Paradwuchlorobenzen
Ortodwuchlorobenzen
Chloronaftalen
Woskol (wosk syntetyczny)

RÓŻNE:

Karbid
Tlen
Wodór

Adres dla korespondencji: **Z. F. Z. A. — Chorzów III.**

im większa suma zobowiązań ciążyła na przedsiębiorstwie. Dawało się to odczuwać szczególnie dotkliwie w okresie, w którym musiano spłacać pożyczkę szwajcarską z bieżących wpływów po 1000 franków szwajcarskich dziennie. Poza wysokim zadłużeniem stan gospodarki obciążały nieuregulowane sprawy z okresu Pewuki. W tym stanie rzeczy — jak już o tym pisaliśmy¹ na czoło kompleksu trudności wysuwały się zagadnienia: likwidacji spraw z okresu P. W. K., przystosowania wydatków do stale kurezących się dochodów, spłaty długów, sanacji bilansów PKE. Wszystkie te trudności rozwiązano pomyślnie na odcinku lat 1931 do 1935. Sanację oparto przede wszystkim na zmniejszeniu kosztów eksploatacyjnych przedsiębiorstwa, co stanowiło punkt wyjścia dla przeprowadzenia zasadniczej reorganizacji finansowej PKE. W jaki sposób kształtowały się wysiłki w kierunku zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych obrazuje poniższe zestawienie:

*koszty eksploatacyjne na wagono-kilometr w groszach
w poszczególnych latach*

1924 r.	35,54	1931 r.	71,7
1925 r.	44,02	1932 r.	65,3
1926 r.	49,57	1933 r.	60,5
1927 r.	66,17	1934 r.	54,7
1928 r.	78,90	1935 r.	54,1
1929 r.	82,5	1936 r.	56,1
1930 r.	72,6	1937 r.	57,7

Z powyższego wynika, że koszty eksploatacyjne już w roku 1935 zmniejszyły się w stosunku do roku 1936 o 26,3%. Przy okazji warto zwrócić uwagę na bardzo niewielki wzrost zdolności eksploatacyjnej, oczywiście przy pominięciu pewnego okresu podczas Powszechnej Wystawy Krajowej. W r. 1924 przewiozła bowiem P. K. E. 24 miliony pasażerów, a w r. 1937 25½ miliona. Natomiast koszty eksploatacyjne wzrosły z 1215 tysięcy zł na 2553 tysiące zł. Tłumaczy to się tym, że w mie-

dzyczasie zwiększono tabor i przedłużono prawie wszystkie linie oraz, że personel obsługujący ruch tramwajowy wzrósł o przeszło 40%.

Powyższe zestawienie obrazuje stale wysiłki zarządu w kierunku obniżenia kosztów eksploatacyjnych. Jeżeli dały one wyniki, to tylko dzięki konsekwentnie prowadzonej polityce oszczędnościowej oraz szczęśliwemu rozwiązaniu trudności, o których wyżej. W rezultacie można było w roku 1936 obniżyć ceny biletów z 25 na 20 gr, by następnie po oczyszczeniu bilansu i uzdrowieniu przedsiębiorstwa pomyśleć o przeprowadzeniu szeregu inwestycji bez obawy o załamanie finansowe PKE. Dzisiaj P. K. E. spogląda ze spokojem w przyszłość, zdolna do zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych na najbliższe lata i mająca ambicję utrzymania się w dalszym ciągu na pierwszym miejscu pośród przedsiębiorstw tramwajowych w Polsce.

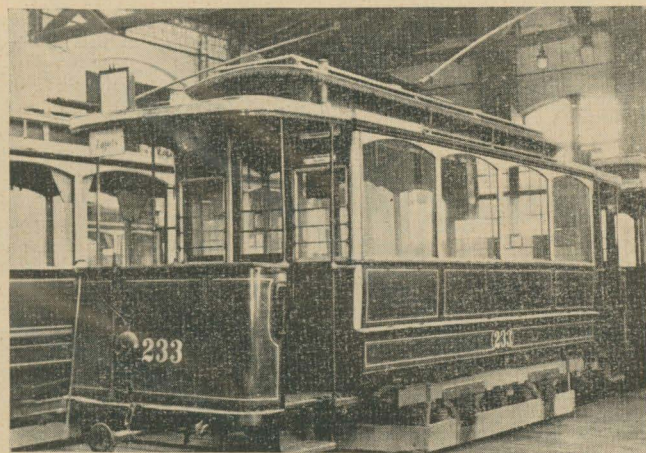
Posiada przytym głębokie przekonanie, iż ze swej służby społecznej wywiązała się należycie. Mimo bowiem jakże ciężkich nieraz okresów i nawet chwil załamań, majątek spółki został w ciągu ostatnich lat 20 kilkakrotnie pomnożony. Świadczy o tym niezbity fakt, iż w roku 1924 wynosił zaledwie 4 miliony złotych, a dzisiaj jej aktywa wyrażają się kwotą ponad 42 miliony złote.

* * *

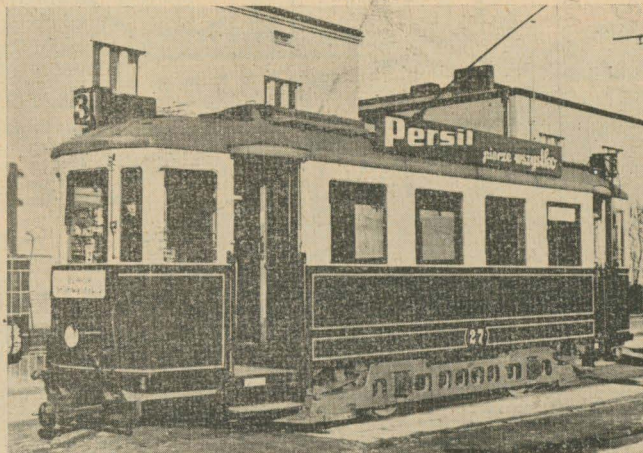
W 20-tym roku niezawisłej państwowości polskiej w skład Rady Nadzorczej S. A. Poznańska Kolej Elektryczna wchodzi: inż. Tadeusz Ruge prezydent m. Poznania — prezes, Cyryl Ratajski b. prezydent m. Poznania, Franciszek Budzyński architekt, dr Stanisław Czaś radca miejski, inż. arch. Jan Skotarek ławnik miejski, Aleksander Trzeciński naczelnik w Urzędzie Wojewódzkim, Erwin Więckowski b. prezydent m. Poznania, Bolesław Wybieralski dyrektor Ubezpiecz. Kraj., Zygmunt Zaleski wiceprezydent m. Poznania.

Zarząd natomiast stanowią pp. dyr. inż. Wiktor Maćkowiak i dyr. Mgr. Zdzisław Marchwicki.

¹ „Gosp. Zach.” z 1. XI. 36.



Typ wozu tramwajowego PKE z roku 1918.



Typ wozu tramwajowego PKE z r. 1938 zbudowanego przez zakłady H. Cegielski S. A. w Poznaniu.

Poznańskie Linie Autobusowe

Przedsiębiorstwo komunikacyjne pod wyżej podaną nazwą rozpoczęło działalność w dniu 18 kwietnia 1934 r. po wprowadzeniu w życie nowego ustroju koncesyjnego.

Właściciel przedsiębiorstwa p. Józef Szczepański, ppor. rez., który w branży komunikacyjnej działa już od r. 1924 a więc blisko 15 lat, dzięki nieprzeciętnym kwalifikacjom i wrodzonym zdolnościom organizacyjnym postawił przedsiębiorstwo już w krótkim czasie na takim poziomie, że służyć mogło licznym firmom tej branży jako wzór. Każde nowe zarządzenie dotyczące usprawnienia ruchu i administracji, każdy nowy autobus o coraz solidniejszych i wytworniejszych, a zbudowanych w własnych warsztatach

karoseriach, zapewniających pasażerom maksimum bezpieczeństwa i wygody, dalej jednolite umundurowanie obsługi i t. p. wywoływało w początkach istnienia przedsiębiorstwa zrozumiałą podziw u pozostałych przedsiębiorstwach autobusowych, którzy rozpoczęły zaprowadzać u siebie wszelkie pozytywne zmiany. Również momenty te wywoływały szereg zadowolenie u pasażerów oraz uznanie u władz dla których wszelkie udoskonalenia były wyraźnym dowodem racjonalnej działalności przedsiębiorstwa.

Rozwój przedsiębiorstwa w okresie pięciu letniego istnienia najlepiej obrazuje następująca tabelka porównawcza:

R o k	Ilość autobusów	Przebieg autobusów w km		Ilość kursów	Przewieziono osób	Zatrudniono pracowników		
		dzienny	roczny			umysłow.	fizycznych	ogółem
1934	13	2 300	646 608	17 834	314 643	5	30	35
1935	19	2 950	1 093 228	26 202	433 787	7	53	60
1936	24	4 000	1 472 152	32 254	602 428	8	67	75
1937	25	4 300	1 575 164	33 452	752 853	8	81	89
1938	31	5 300	1 750 000	37 500	950 000	11	105	126

Z powyższych danych wynika, że w obecnej chwili tabor liczy 31 pojazdów składających się z 5 autobusów marki „Polski Sauer“, 15 autobusów marki „Polski Fiat“ i reszty marki „Chevrolet“ montażu krajowego, których przebieg dzienny wynosi 5.300 km. Poza tym posiada przedsiębiorstwo do obsługi technicznej, nadzoru i kontroli 1 samochód ciężarowy oraz 2 samochody osobowe. Miesięcznie przewożą autobusy przedsiębiorstwa ponad 80.000 pasażerów. Ogółem zatrudnionych jest 11 pracowników umysłowych i 105 prac. fizycznych. Wśród uczni znajduje się również kilku junaków z Junackich Hufców Pracy.

Warsztaty i biura mieszczą się w budynku zbudowanym na własnej parceli w Poznaniu przy ul. Przemysłowej 23a, a autobusy stacjonujące na noc w Poznaniu w wielkiej nowoczesnej hali garażowej o powierzchni 1.700 m². Poza tym posiada przedsiębiorstwo własne garaże w Gnieźnie i Swarzędzu. Obecnie przystąpiono do budowy większego gmachu administracyjnego. W roku następnym przewiduje się budowę na własnych parcelach nowoczesnego dworca autobusowego w Gnieźnie, garaży w Gostyniu, Kłodawie i Turku oraz kilkanaście krytych przystanków autobusowych w ruchliwszych ośrodkach, przez które przebiegają autobusy firmy.

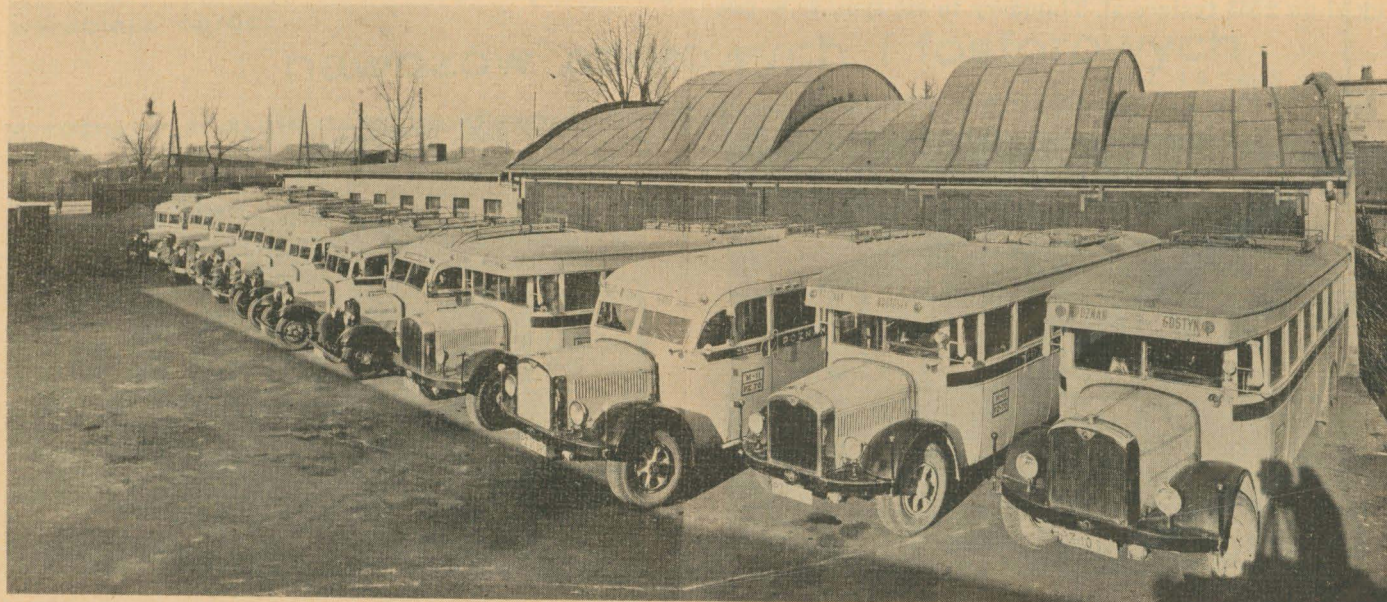
Do działalności przedsiębiorstwa należy również wynajmowanie autobusów na wycieczki po całej Polsce oraz zagranicę. Przedsiębiorstwo zdolne jest przewieźć na wycieczki jednorazowo nie uszczuplając taboru koniecznego do należytej obsługi wszystkich eksploatowanych linii ca 300 osób.

Przedsiębiorstwo obsługuje następujące linie: Poznań — Kórnik — Śrem — Gostyń, Krotoszyn, Książ, Krotoszyn — Jarocin, Poznań — Mosina — Śrem, Poznań — Kostrzyn — Września — Słupca — Konin — Koło — Kłodawa, Turek, Poznań — Kostrzyn — Gniezno, Klecko, Powidz, Środa, Poznań — Swarzędz, Gniezno — Września i Gniezno — Czarniejewo.

Wspomnieć należy, że kapitał inwestowany w taborze jak i pozostałych urządzeniach i nieruchomościach jest własnością niepodzielną właściciela, a za tym wyłącznie polski i chrześcijański.

Racjonalny rozwój przedsiębiorstwa należy zawdzięczać przede wszystkim ustawie koncesyjnej wydanej w roku 1932, wprowadzającej nowy ustrój, który zapewnia z jednej strony należyta obsługę wszystkich linii autobusowych, a z drugiej racjonalną gospodarkę zainteresowanych przedsiębiorstw.

Analizując powyższe śmiało twierdzić można, że komunikacja autobusowa w województwie poznańskim osiągnęła już poziom zachodnio-europejski. (p)



Część taboru autobusowego „Poznańskich Linii Autobusowych“ na tle wielkiej, nowoczesnej hali garażowej Linii