

kontrolować cały ruch w zakresie danych fabrykatów.

Oczywiście, tego rodzaju „twórcze“ czy „pionierskie“ przedsiębiorstwo nie zadaje sobie tego trudu po to tylko, żeby mieć dane o ruchu w zakresie fabrykatów, które umieściło w swoim druku reklamowym, prospekcie, czy też zgłosiło ochronnie.

Nie. Z tego rodzaju przedsiębiorstwem stosunkowo łatwo dochodzi się do porozumienia, właściwa argumentacja, poparta obietnicą wypłacenia odpowiednich „kosztów“ czy „odszkodowania“...

Czytelnik zapytał: za co? Otóż, właśnie, sedno zagadnienia. Za to, że fabryka czy warsztat orzekną, że danych, żądanych, poszukiwanych maszyn, aparatów itd. produkować nie mogą, że więc można je sprowadzić z zagranicy, bo w kraju wytwarzane nie są. Tak to nicością, fikcjami ochronnymi odbywa się handel, a przedsiębiorstwa, które tego rodzaju nadużyć się dopuszczają, nie tylko, że nie są piętnowane, lecz lansowane są jako „pionierskie“, „zasłużone“... za swoją podejrzaną przedsiębiorczość, zręczność oraz dobrze wydrukowane i obficie zaopatrzone w ilustracje prospekty reklamowe.

Broń Boże, poruszając ten temat, ani przez chwilę nie chcemy przyczyniać się do osłabienia frontu ochronnego rodzimej produkcji i jej możliwości wytwórczych. Stoimy nieugięcie na stanowisku, że ochrona jest konieczna, i to ochrona ścisła i bezwzględna. Należy tylko ulepszyć jej procedurę, zbadać dokładność i prawdziwość roszczeń ochronnych, aby zapobiec anomaliiom, jakie wyżej przytoczyliśmy. Szkodnictwo tych anomalii jest potrójne: po pierwsze cała rzecz jest wysoce niemoralna, po drugie — stwarza ona zbędne utrudnienia i koszty przedsiębiorstwom zakupuującym, po trzecie — demoralizuje i hamuje pracę i postęp tych przedsiębiorstw wytwórczych, które w obecnych warunkach, pewnie łatwego zarobku, wolą nic nie robić, niż w innych warunkach — pozbawione podobnie łatwego zarobku — musiałyby ewt. jąć się rzetelnej pracy.

Sądźmy, że te nasze uwagi, przejęte troską o rzeczywistą ochronę rynku przemysłowego, będą przez miarodajne czynniki rozważone i wykorzystane w posunięciach, kładących kres wszelkiego rodzaju matactwom i nieuczciwościom na tym terenie.

St. Zajkowski

## Nowy »suweren« kolejowy

Na ostatnim posiedzeniu Komitetu Zarządzającego Międzynarodowej Unii Kolei Żelaznych (do której również należy Polska) odbytym w grudniu r. ub. w Paryżu, na porządku dziennym figurowała sprawa, która w najwyższym stopniu musi zainteresować opinię polską.

Istnieje, jak wiadomo, Francusko - Polskie Towarzystwo Kolejowe, które jest koncesjonariuszem normalno - torowej linii kolejowej, biegnącej od Herbów Nowych do Gdyni (długość 513 kilometrów), z odgałęzieniem od Siemkowic do Częstochowy. W wielu miejscach Towarzystwo wspomniane korzysta z urządzeń eksploatacyjnych P. K. P.

Tak to już się często dzieje z kapitałem zagranicznym pracującym w Polsce, że, zamiast przyjaźnie ułożyć swe stosunki z gospodarzami Rzeczypospolitej, zdobywa się na posunięcia w swoim rodzaju, jeżeli nie dywersyjne, to w każdym razie lekceważące naszą suwerenność państwową. Podobnie stało się z Francusko - Polskim Towarzystwem Kolejowym. Nie wystarczył mu eksploatacyjnie intratny interes, nie wystarczyła swoboda, jaka dysponuje — nie. Towarzystwo chciało się zabawić w pewnego rodzaju „suwerenna“ administrację kolejową, niezależną ani od P. K. P., ani — tym bardziej — od władz Rzeczypospolitej. Chciało na terenie międzynarodowym występować równorzędnym z państwowym koleinictwem polskim i jego delegaci — równorzędnie z delegatami naszego Ministerstwa Komunikacji.

I oto Towarzystwo wszczęło starania o przyjęcie do Międzynarodowej Unii Kolei Żelaznych, jako samodzielnej administracji kolejowej, a to na podstawie jednego z artykułów statutu Unii, który głosi, że mogą w drodze wyjątku być przyjmowane do niej administracje kolejowe, nie posiadające w zasa-

dzie wszystkich wymaganych do przyjęcia warunków.

Według brzmienia protokołu omawianego posiedzenia:

„przedstawiciel polskiego Ministerstwa Komunikacji poinformował Komitet, że wspomniana linia kolejowa eksploatowana w swoim czasie przez administrację P. K. P., z punktu widzenia eksploatacji międzynarodowej nie posiada zbyt wielkiego znaczenia. Wystarczy, jeżeli będzie ona reprezentowana na terenie Unii przez P. K. P., które wciągną ją do wykazów Unii z uwzględnieniem warunków, przewidzianych statutowo (każde Państwo w Unii reprezentowane jest ze swoją długością linii kolejowych — przyp. Red.)“.

„W tych warunkach — głosi dalej protokół — Komitet zdecydował powierzyć P. K. P. troskę o przygotowanie dla Unii nowej propozycji na przyszłe posiedzenie opracowanej w porozumieniu z Francusko - Polskim Towarzystwem Kolejowym“.

Tak brzmi protokół, którego szczegół, przytoczony uszedł uwadze opinii publicznej. Sprawa jest poważniejsza, niżby się na pozór wydawało. Jako Polacy ścierpieć nie możemy tego, że Francusko - Polskie Towarzystwo Kolejowe nie wysłuchuje na i pierw opinii naszych czynników miarodajnych, jakby się ew ustosunkowały do propozycji należenia jego, jako administracji kolejowej do Unii, lecz zaskakuje te czynniki na terenie międzynarodowym nieprzemyślanymi posunięciami, następnie — Towarzystwo lekceważy naszą suwerenność państwową, szukając jakiegos tajemniczego oparcia o grunt międzynarodowy, co, jako żywo, przypomina gre „obcych agentur“ tak w Polsce piętnowaną; dalej — w ten — sposób wyraża brak zaufania do Państwa Polskiego.

Trzeba przypomnieć, że Międzynarodowa Unia Kolei Żelaznych spełnia pożyteczne prace, między innymi, w zakresie ujednolajnienia norm gospodarki kolejowej we wszystkich jej dziedzinach. Normy te są przyjmowane do zastosowania przez poszczególne