

promisu w formie ustalenia ogólnych zasad, na których
bądź oparte umowy między poszczególnymi państwami co
do zagadnień gosp. Ogólnie biorąc jednak narzuca się
uczucie rozczarowania. Jest rzecz wątpliwą, czy me-
toda porozumień bilateralnych da się uzgodnić z za-
sadą wolności przestworzy. Nasuwa się porównanie z
zasadą wolności mórz. W czasie pokoju ocean stoi ot-
worem dla wszystkich. Poszczególnym państwom przy-
sługują prawa wyłączane tylko w odniesieniu do wód
terytorialnych w odległ. 3-ich mil od wybrzeża. Wolność
mórz jest istotnym warunkiem bezpieczeństwa. Jeśli
chodzi o powietrze, to każde państwo zastrzegало so-
bie dotąd suwerenność nad całym przestworzem powietrza
nad swym terytorium. Koncesje z tych uprawnień były
uzależniane od licznych warunków, nieraz tak uciąż-
liwych, że np. w r. 1930 Włochy i Persja faktycznie
zapełnie uniemożliwiły samolotom innych narodowości
przelot nad swym terytorium. Wydawałoby się, że po
obecnej wojnie narody winny być skłonniejsze do zro-
zumienia ważności swobodnego przelotu swobody po-
wietrza. Po tej linii poszła propozycja ang., przewi-
dująca ustanowienie międzynarodowego organu, któryby
przydzielał obsługę poszczególnych tras oraz ustalał
opłaty za przewóz towarów i podróży.-
Australia i Nowa Zelandia poszły jeszcze dalej, za-
żądając wogóle wyłączenia współzawodnictwa w obsłudze
głównych szlaków międzynarodowych. Znaczna większość
odrzucała te propozycje, popierając delegację USA.
Małe kraje obawiają się rozciągnięcia kontroli nad
ich lotn., a USA. pragną wykorzystać przewagę, płyną-
cą stąd, że ich przemysł mógł sobie pozwolić na produ-
kowanie transportowców i łatwo będzie się mógł prze-
stawić na lotn. cywil., podczas, gdy przemysł bryt.
skoncentrował się na produkcji myśliwców. Być może
jednak, że w czasie narad uczestniczącej konferencji
zrozumią słuszność zasady, przyjętej już w zgieł-
dzie handl. ; przede wszystkim służba, a dopiero póź-
niej zysk.- Działiejsze depeche donoszą, że zaryso-
wuje się porozumienie między USA. a W. Brytanią i