

Dr. Stanisław Sławski

Delegat Rządu Polskiego w Radzie Portu i dróg wodnych w Gdańsku

Organizacja Rady Portu i jej ustrój prawny.

I. Historia powstania.

Artykuł 104 Traktatu Wersalskiego przewidywał zawarcie konwencji między Polską a przyszłym Wolnym Miastem Gdańskiem; konwencja ta miała wedle nr. 2 do 4 tego artykułu zapewnić Polsce prawa do portu, Wisły i kolei. Podczas gdy nr. 2 wyraźnie mówi, że Polsce ma być zapewniony „nadzór i zarząd Wisły i całej sieci kolejowej” („le contrôle et l'administration de la Vistule et d'ensemble du réseau serré dans les limites de la Ville libre”), to nr. 2 ustanawia: „d'assurer a la Pologne sans aucune restriction le libre usage et le service des votes d'eau, docks, bassins, quais et autres ouvrages sur le territoire de la Ville libre, nécessaires aux importations et exportations de la Pologne”. Nr. 4 artykułu 104 ustanawia wreszcie, że konwencja zapewni Polsce prawo rozwijania i ulepszania dróg wodnych, basenów, kejsów itd. oraz prawo nabycia lub wydzierżawienia nieruchomości.

Co do praw własności, to art. 107 Traktatu ogólnie przewidywał, że ma zostać podzieloną między Polskę i Gdańsk.

Uderzającym w postanowieniach art. 104 jest to:

- a) że brak jasnego „terminus technicus” portu, tylko że mowa o pojedynczych jego częściach składowych: powierzchniach czyli drogach wodnych, dokach, basenach, nadbrzeżach i urządzeniach;
- b) że co do tych obiektów, tworzących port, ma być zapewniony Polsce z jednej strony „le libre usage et le service”, z drugiej strony „le droit de développer et d'améliorer”, a nie „le contrôle et l'administration”, jak co do Wisły i dróg żelaznych na terenie gdańskim.

Przez wprowadzenie dwu różnych terminów prawnych — raz jasno określonego, niedwuznacznego, co do Wisły i kolei: „contrôle et administration”, drugi raz mniej zdecydowanego

co do portu: „usage, service, droit de développer et améliorer” — twórcy traktatu zapewne pragnęli z premedytacją ograniczyć prawa Polski do zarządu portu gdańskiego, by móc później powiedzieć: „Polska ma otrzymać nadzór i zarząd Wisły gdańskiej i kolei, ale co do portu? To zobaczyny!” i tem samem otworzyć drogę do „kompromisowego” załatwienia, co też w istocie nastąpiło później..

To niebezpieczeństwo, grożące Polsce, a płynące z nie-szczęśliwego sformułowania traktatu, ujrzała Francja, a Clemenceau, jako Prezydent Rady Najwyższej, w słynnej odpowiedzi „Mocarstw Sprzymierzonych i Stowarzyszonych”, z dnia 16 czerwca 1919, taką dał interpretację artykułu 104 przyszłego traktatu, odpowiadając na „Uwagi Delegacji Niemieckiej do warunków pokojowych”:

„La Pologne demande et demande à juste titre, que la direction et le développement du port, qui est son seul débouché sur la mer soient entre ses mains, et que les communications entre ce port et la Pologne ne soient soumises à aucune autorité étrangère”.

Rada Najwyższa interpretowała więc w 16 czerwca 1919 Traktat Wersalski w ten sposób, że Polska otrzyma pełen zarząd portu, — ale 11 lipca 1920 w Spaa narzuciła jej Radę Portu!

Jak się sprawa rozwinęły?

Wiadomo, że Polska Delegacja w Paryżu już w styczniu 1920 r. złożyła konferencji Ambasadorów projekt Konwencji przewidującej, że zarząd Portu będzie w rękach Rządu Polskiego, patrz Winiarski: „Rzeki Polskie ze stanowiska prawa międzynarodowego str. 171”: „poczem na pół roku zapadło w tej sprawie głucho milczenie. Nie ulega wszakże wątpliwości, że w tym czasie toczyła się między wielkimi mocarstwami dyskusja, w której W Brytania dążyła wytrwale do rozluźnienia tych węzłów, które między Polską a Gdańskiem stworzył traktat Wersalski”.

Tak było w istocie, jednakże dodać należy, że projekt stworzenia Rady Portu — rzekom© idea ówczesnego ambasadora angielskiego w Paryżu, lorda Derby — przedstawiony został przez Sir Reginalda Towera — ówczesnego administratora Gdańska z poręki Welkich mocarstw — już dnia 26 maja 1920 Delegacji Polskiej, wyznaczonej do rokowań o zawarcie konwencji. Po odrzuceniu tego postulatu przez Polskę, powróciła Anglja do koncepcji Rady Portu w Spaa: a uchwałą Rady Najwyższej z 11 lipca 1920— wzamian, za przyrzeczoną pomoc przeciwko bolszewikom — narzucono Polsce koncepcję Rady Portu. Z gdańskiej strony uzasadniono to niejasnym

brzmieniem traktatu, wymagającego kompromisowego załatwienia.

Konwencja polsko-gdańska z 9 listopada 1920 w art. 19 do 27 stworzyła Radę Portu. Konwencja ta weszła w życie dnia 15 listopada 1920 r., równocześnie z proklamacją Wolnego Miasta. W początku r. 1921 Rząd Polski zamianował swych Delegatów czyli Komisarzy do Rady Portu, 1 lutego ukonstytuował: się Delegaci polscy jako „Polska Delegacja Rady Portu”, 23 marca 1921 przybył do Gdańska — mianowany wedle art. 19 konwencji przez Ligę Narodów — prezydent p. James de Reynier. Rozpoczęła się wówczas praca przygotowawcza: 1 czerwca 1921 objęła Rada od Gdańska poszczególne działy administracji, portu i dróg wodnych i rozpoczęła swą działalność.

II. Charakter prawny Rady Portu.

Od chwili tej upłynęło przeszło 3 lata, okres dość długi, aby spojrzeć retrospektywnie i w świetle praktyki trzechletniej zanalizować charakter prawny Rady Portu. Najpierw kilka słów o nomenklaturze: nazwa „Conseil du Port et des Voies d'Eau” Rada Portu i Dróg Wodnych ma podwójne znaczenie: 1. oznacza organ czyli władzę kierującą, składającą się z komisarzy polskich i gdańskich,

2. oznacza instytucją jako taką, kierowaną przez ów organ: mamy o tyle więc fenomen oznaczenia „pars pro toto”, albo objaw mieszania analogicznego w oznaczeniu „Rządu”, zamiast „Państwo” — lub dyrekcji — zamiast kierowanej przez nią instytucji, i vice versa. Błąd ten oczywiście jest tylko formalno-logiczny, a nie prawny, bo „falsa notificatio non nocet”.

Rada Portu jest:

1. związkiem celowym Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego miasta Gdańska, o charakterze instytucji, a nie stowarzyszenia (tak słusznie: Siebeneichen „Gdańsk a Polska”, str. 10, oraz Makowski „Prawno-państwowe położenie W. M. Gdańska”, str. 31). Jest więc polsko-gdańską korporacją i to prawa publicznego, a nie charakteru prywatno-prawnego, np. spółki akcyjnej. Jako taka jest właścicielką portu i jego urządzeń, o ile był on własnością b. skarbu pruskiego i Rzeszy Niemieckiej.

2. Wydelegowani przez Rząd Polski i przez W. M. Gdańsk Komisarze tworzą naczelną władzę tej instytucji; władza ta jest więc emanacją Rządu Polskiego i Senatu, i jako taka jest władzą publiczną, a nie rodzajem dyrekcji lub zarządu prywatnego przedsiębiorstwa zarobkowego.

Prezydent Rady Portu nie jest ani szefem, ani wogóle częścią władz administracyjnych Rady Portu.

3, Rada Portu tworzy równocześnie trybunał polsko - gdański, powołany do rozstrzygania spraw spornych z zakresu art. 18 do 21 konwencji oraz uzupełnień jej. Arbitrem jest prezydent.

Można to więc tak wyrazić: delegacje, w razie zgody, fungują jako naczelną władza administracyjna, bez prezydenta. W razie sporu występuje na widownię prezydent i rozstrzyga.

Powstaje teraz pytanie: czy Rada Portu jako władza i jako instytucja wykonuje funkcje publiczno - prawne, (jako emanacja Rządu Polskiego i Senatu, jako emanacja Rzeczypospolitej i Wolnego Miasta), czy też kieruje tylko przedsiębiorstwem państwowo - komunalnym, przedsiębiorstwem wspólnym, t. j. będącym wspólną własnością Rzeczypospolitej i Wolnego Miasta?

Odpowiedź na to brzmi: Rada Portu jest niejako powiernikiem obu stron, Polski i Gdańska, od których odebrała mandat wykonywania pewnych funkcji i zawiadywania pewnym majątkiem. O ile funkcje te wyszły z zakresu zwierzchniej administracji państwowej, to i Rada Portu wykonywuje je w tym samym charakterze; o ile chodzi o powierzenie eksploatacji przedsiębiorstwa, to Rada Portu funguje jako właścicielka tego przedsiębiorstwa.

Do zakresu funkcji o charakterze administracyjnym należą: sprawa wydawania rozporządzeń organizacyjnych (język urzędowy, bandera, sprawy urzędnicze), publikacji ich (dziennik rozporządzeń), zwierzchność ustalana taryf portowych, zawieranie umów o charakterze publiczno - prawnym, czy to z Polską czy z Gdańskiem, władza policyjna, wreszcie zarząd Dolnej Wisły, kanałów i Nogatu, do którego to działu — jako deficytowego — Polska i Gdańsk po połowie dopłacają.

Najważniejszym działem gospodarki Rady Portu jest oczywiście port, składający się:

a) z powierzchni wodnych, t. j. głównie Martwej Wisły od molów w „Nowym Porcie” aż do szluzy w Einlage, wraz z odnośniami odnogami, kanałami i basenami.

b) z linii brzegowej i terenów z budynkami i magazynami, o ile stanowią własność Rady Portu, służących dla ładunku i składowania towarów.

c) z urządzeń mechanicznych do ładunku i wyładunku towarów oraz do konserwacji portu (pogłębiarki itd.).

Port jest przedsiębiorstwem państwowym, podobnie jak

kolej, kopalnie, saliny lub lasy, objektem eksploatacji, a nie objektem zarządu państwowego.

Rada Portu jest więc wyodrębnioną z zarządu Polski i Gdańska instytucją, wykonującą na terenie W. M. Gdańska funkcje władzy państwowej w powierzonym sobie zakresie, i eksploatująca należące do niej przedsiębiorstwo, mianowicie port gdański.

III. Organizacja władz Rady Portu.

1. Delegacje.

Naczelnym organem instytucji są obie delegacje: polska i gdańska. Są one równocześnie łącznikami z obu udziałowcami: Rzeczpospolitą, reprezentowaną przez Komisarza Generalnego Rz. P. w Gdańsku i' W. M. Gdańskiem, zastąpionym przez Senat. Każda z: Delegacji jest więc zarazem stałym organem swego mocodawcy, a więc Delegacja Polska — organem państwowym polskim, a Delegacja Gdańska — organem Senatu. Nie wynika z tego bynajmniej, aby dualistyczny charakter nosił w sobie zarodki jakiegoś konfliktu; jasnem "jest, że każda z Delegacji — jako organ, narzędzie czyli mandatarjusz swego mocodawcy — wykonuje jego zlecenia; albo zlecenia obu udziałowców — Polski i Gdańska — są identyczne w danym wypadku: wtedy wykonują je Delegacje i wprowadzają w życie jako najwyższa władza administracyjna instytucji; albo zlecenia są odmienne, to wówczas potrzebna jest decyzja Prezydenta.

Delegacje mają charakter reprezentacyjny, są pełnomocnikami swych mocodawców w dziale zarządu Portu i Dróg Wodnych; oświadczenia ich wiążą mandantów, tj. Rząd Polski i Senat. Władza mocodawców polega na tem, że mogą skład personalny Delegacji każdej chwili zmienić, t. j. Delegatów odwołać i naznaczyć w ich miejsce innych.

Personalna obsada Delegacji w zupełność zależy od woli Rządu Polskiego resp. Senatu. Artykuł 19 postanawia, że każda ze stron może powołać najwyżej 5 Komisarzy „z pomiędzy przedstawicieli interesów gospodarczych obu krajów”. W istocie: od początku istnienia Rady Portu do dziś funguje po każdej stronie 5 Komisarzy. Po pewnych wahaniach stosunki się tak ułożyły, że w skład każdej Delegacji wchodzi po dwu funkcjonariuszy Rządu Polskiego i Senatu, którzy stale są czynni i wyłączenie poświęceni pracy w Radzie Portu — i po trzech dalszych, którzy są czynni pobocznie; są to głównie przedstawiciele handlu i żeglugi.

W jaki sposób każda z Delegacyj resortuje od swej wła-

dzy przełożonej i jak się z nią komunikuje, jest sprawą wewnętrzną, nie przedstawiającą zainteresowania szerszego.

Urzędowanie obu Delegacyj, jako władzy naczelnej Rady Portu, odbywa się w ten sposób:

a) Sporne sprawy, których nie można było poprzednio — nawet przy zabiegach Prezydenta — załatwić kompromisowo, wpływają na plenarne posiedzenia, odbywające się w miarę potrzeby: przewodniczy im Prezydent i wydaje decyzję, którą bierze się do protokołu.

b) Sprawy bieżącej administracji załatwia się w sekcjach, obsadzonych w ten sposób, że do każdej sekcji wchodzi jeden decernent Polak i jeden Gdańszczanin. Jest rzeczą odnośnego decernenta, aby uzyskał zgodę swej Delegacji do kroku, który zamierza uczynić, tj do zgody lub niezgody na propozycje strony przeciwnej lub odwrotnie: do inicjatywy w pewnym kierunku. Co kwartał w sekcjach zmienia się „kierownictwo”. t. j. odnośne akta idą przez jeden kwartał wpierw do gdańskiego decernenta, "potem do Polaka, drugi kwartał vice-versa.

Tak, jak Delegacja każda ma swe biuro i personel pomocniczy, tak i Delegacje — jako władza naczelna — mają wspólne biura centralne.

2. Dyrekcja.

Najwyższa władza administracyjna skupiona jest więc w rękach obu Delegacyj działających, czy to we formie sekcji, czy to we formie plenum: ani to ostatnie, ani sekcja nie są więc niejako „Radą Nadzorczą”, ale są właśnie właściwym zarządem instytucji, — poza nawiasem której stoi Prezydent jako arbiter.

Dla sprawniejszego wykonania uchwał Delegacji i Sekcji utworzono dyrekcję, która ma pewien poruczony sobie zakres działania, działania apolitycznego, — i składa się z dwu dyrektorów: technicznego i handlowego (czyli eksploatacji).

Dyrekcja nie tworzy odrębnej instancji, jest tylko organem wykonawczym obu Delegacyj.

Dyrektor techniczny — jest nim obecnie Gdańszczanin — ma poruczone sprawy: konserwacji portu i dróg wodnych, budowli regulacyjnych, gmachów, składów, taboru, statków, urządzeń mechanicznych, oczywiście też projektowania nowych budowli i przedkładanie planów do zatwierdzenia oraz wykonania ich.

Dyrektor handlowy — obecnie Polak — ma pod sobą zarząd nieruchomości, eksploatację ich, ruch w porcie, plotaż, sprawy związane z taryfami portowymi, jednym słowem eksploatację właściwego portu.

3. Urzędy lokalne, tworzące organa. I. instancji.

Dyrektorowi technicznemu podlegają:

- a) Urząd budowy portu w Nowym Porcie.
- b) Stocznia i warsztaty mechaniczne w Plehnendorfie.
- c) Urząd Wodny w Enlage, zarządzający Wisłą Dolną i kanałami.

Dyrektorowi handlowemu podlegają:

- a) Urząd pilotów.
- b) Urząd portowy.
- c) Zarząd kejów, tj. zarząd składów, placów i urządzenia mechaniczne dla ładunku i wyładunku, nie wydzierżawionych, tylko bezpośrednio eksploatowanych przez Radę Portu.

Sprawy nie poruczone dyrekcji:

- a) Sprawy finansowe.
- b) Sprawy administracyjne (personalne, awanse itd.).

Te dwa działy nie wchodzą w zakres poruczonej Dyrekcji; załatwiają je odnośne sekcje same, przy pomocy przydanego personelu, głównie referenta finansowego i referenta dla spraw administracyjnych.

Tłumaczy się to tem, że sprawy finansowe, personalne i prawne są istotnym wyrazem najwyższej władzy, dlatego nie mogły być oddane Dyrektorom, gdyż w tym wypadku Delegacje zmieniłyby się na rodzaj rady nadzorczej a przestałyby być władzą zarządzającą: sprzeciwiłoby się to Konwencji. Zresztą są to sprawy tak związane i przesiąknięte problemami politycznymi, że nie można było żądać od Dyrekcji, aby je załatwiała apolitycznie. Natomiast działy: techniczny i eksploatacji portu są naogół pozbawione cech politycznych, dlatego słusznie odciałyły się od nich Delegacje, poruczając je Dyrektorom, co gwarantuje spieszniejsze i sprawniejsze załatwienie ich.

Z powyższego wynika też, że Radę Portu na zewnątrz zastępuje nie Dyrekcja, tylko Delegacje, które wyznaczają po jednym członku, tak, że Radę Portu na zewnątrz zastępuje jeden Komisarz Gdańszczanin i jeden Polak. Prezydent nie reprezentuje Rady Portu, o ile w pewnym poszczególnym wypadku nie zostaje przez Delegację ku temu wyraźnie upoważniony. Generalnie upoważniony jest do t. zw. „reprezentacji” Rady Portu w znaczeniu towarzyskiem, tj. uroczystościach itp.

IV. Skarbowość i finanse Rady Portu.

1. Polityka finansowa Rady Portu.

Konwencja paryska w art. 23 przewiduje zawarcie dodat-

kowej konwencji, mającej uregulować sprawy finansowe Rady Portu, mianowicie ustalić, klucz rozdziału zysków ewentualnych i dotacji potrzebnych. Ta konwencja dodatkowa nie została — mimo długich i uciążliwych rokowań — dotąd zawarta; obowiązuje prowizorium, wedle którego Polska i Gdańsk po połowie pokrywają deficyt.

Będąc formalnie instytucją samodzielną — kierowaną i prowadzoną przez obu udziałowców za pośrednictwem Delegacji — Rada Portu musiała ustalić pewne własne zasady swej polityki finansowej, zgodnie z wskazówkami, które udzieliły jej: Rząd Polski i Senat, a mianowicie dążyć do tego, aby port — jako przedsiębiorstwo — był samowystarczalny tak, jak inne przedsiębiorstwa państwowe; cel ten osiągnięto w połowie r. 1923. Odtąd Polska i Gdańsk nic dopłacają już nic do portu, tylko pokrywają po połowie deficytu Wisły, kanałów i Nogatu, będących oczywiście gospodarkami deficytowymi. Dotacja ta wynosi na rok 1924 po 330 000 guldenów dla każdej strony i figuruje w budżetach: Rzeczypospolitej i W. M. Gdańska. Dotacja na port natomiast nie figuruje już od r. 1924 w tych budżetach, można więc powiedzieć, że port — jako przedsiębiorstwo — wyodrębniony został z budżetów obu stron, jako prowadzony na zasadach handlowych, samowystarczalności.

Źródłami dochodu portu są:

- a) opłaty portowe,
- b) dochód z własnej eksploatacji składów i placów,
- c) czynsze dzierżawne za place wydzierżawione.

2. Budżet.

Kto dysponuje budżetem Rady Portu? Czy Rada Portu przygotowuje tylko preliminarz, a zatwierdzają go Rząd Polski i Senat, czy też Rada Portu uchwała go, przedkładając go obu stronom do wiadomości? Różnica wydaje się być głęboką i wchodzącą w samą istotę rzeczy: czy Rada Portu jest instytucją samodzielną, niezależną od Rządu Polskiego i Senatu, czy też zależną od obu? Spór ten od czasu do czasu bywa podnoszony, szczególnie też zaznaczył się w sprawie budżetu; jednakże różnica jest tylko pozorną; jeżeli się uwzględni, że Delegacje są emanacjami, organami Rządu Polskiego i Senatu, to jest obojętnem, czy ustala się budżet za pomocą porozumienia obu Delegacji, czy za pomocą porozumienia się Rządu Polskiego i Senatu. W jednym i w drugim wypadku — w razie nieporozumienia — dopuszczalny jest arbitraż, tylko w pierwszym wypadku właściwym arbitrażem jest Prezydent Rady Portu, w drugim Wysoki Komisarz, po-

nieważ zachodzi spór polsko-gdański, wedle art. 39 Konwencji paryskiej.

Układem z 1. 9. 23, zawartym w Genewie, ustalono przewidywająco, że Rada Portu sama ustala „normalny” budżet, t. j. administracyjny i eksploatacyjny. Na budżet inwestycyjny potrzeba zezwolenia Rządu Polskiego i Senatu W. M. Gdańska.

3. Prawo Rady Portu do zaciągania pożyczek i zbywania i obciążania nieruchomości.

I w tym wypadku istnieje spór między Rządem Polskim i Senatem, załatwiony także czasowo i kompromisowo. Rząd Polski stoi na słusznym zupełnie stanowisku, że Rada Portu może zaciągać pożyczki, obciążać zbywać swe nieruchomości, jeżeli obie strony, t. j. Rząd Polski i Senat, poprzednio wypowiedzą na to swą zgodę.. Gdańsk natomiast domaga się uznania tezy, że Rada Portu może bezwzględnie zaciągać pożyczki oraz zużywać hipoteki oraz zbywać nieruchomości.

I tu zawarto tymczasowy kompromis: Rząd Polski i Senat zgodzili się upoważnić Radę Portu do zaciągania pożyczki w wysokości 4 i pół miliona guldenów, celem dokonania niezbędnych inwestycji w porcie.

4. Kasowość.

Kasowość jest zcentralizowana w „Głównej Kasie Rady Portu”.

V. Majątek Rady Portu.

Art. 25 Konwencji paryskiej ustanawia;

„W. M. Gdańsk i Rząd Polski zobowiązują się przelać na Radę własność wszystkich dóbr, które — należąc do dawnego Cesarstwa Niemieckiego lub do jakiegokolwiek państwa niemieckiego — zostały oznaczone przez Główne Mocarstwa Sprzymierzone i Stowarzyszone jako stanowiące część portu i związane z zarządem lub eksploatacją tegoż jak i dróg wodnych i żelaznych, o których mowa w art. 20.”

Na mocy tego przepisu „Międzysojusznicza Komisja Podziłała Mienia” przelała na Polskę Gdańsk własność („pro indiviso”) szeregu obiektów, z tem, że oboje mają własność tę przelać dalej na Radę Portu. To się stało. Rada Portu jest więc właścicielką gmachów administracyjnych, magazynów, szop, składów, linii brzegowych itd. — Dalej posiada t. zw. koleje służące portowi, t. j. wychodzące od Głównego Dworca w Gdańsku kuku limami do portu; koleje te, wraz z Dworcem Głównym, szeregiem innych dworców miejskich, osobowych i towarowych, są hipoteczną własnością Rady Portu, ale oddane na bezpłatny i nieodwołalny użytek Polskich Kolei Pań-

stwowych, wedle słynnej decyzji Wysokiego Komisarza, generała Hakinga z r. 1921.

Problem, czy Rada Portu może majątkiem tym dysponować, obciążać i zbywać, był już wyżej poruszony.

VI. Rada Portu i prawa Polski.

Prawa Polski w porcie gdańskim są dwojakie:

1. Polska jest klientem portu i jako taka ma zapewnione prawa dla kupiectwa polskiego przyszłej żeglugi morskiej polskiej w art. 26 i 28 Konwencji.

Art. 26 brzmi: „Rada będzie miała obowiązek zabezpieczyć Polsce swobodną używalność portu i środków komunikacyjnych, o których mowa w artykule 20, bez żadnego ograniczenia i w mierze potrzebnej dla zabezpieczenia ruchu wwozowego i wywozowego do Polski lub z Polski; Rada będzie miała obowiązek powziąć wszelkie środki potrzebne, aby zabezpieczyć rozwój i ulepszenie portu i dróg komunikacyjnych w celu zadośćuczynienia wszystkim potrzebom tego ruchu”.

Art. 28 brzmi: „W każdym czasie i we wszystkich okolicznościach Polska będzie miała prawo importować i eksportować przez Gdańsk towary wszelkiego rodzaju, nie zabronione przez ustawy polskie”.

Na mocy art. 26 orzekł Wysoki Komisarz decyzją z 21 października 1922, że Rada Portu winna w pierwszym rzędzie wydzierżawiać swe składy, magazyny i place firmom polskim, — o ile nie eksploatuje ich sama, w którym to wypadku magazyny itd. są wszystkim równo dostępne.

Polska jako klient ma więc w powyższym względzie uprzywilejowaną sytuację przed wszystkimi innymi narodami, a nawet przed samymi Gdańszczanami.

2. Polska pozatem jest — obok Gdańska — współgospodarzem i współwłaścicielem portu, a więc ma współzarząd, współkontrolę, współdziałanie we wszystkich sprawach administracji portu. Te prawa Polski w tej wspólnej administracji można w ten sposób określić, że obejmują:

a) współdziałanie w eksploatacji portu, w tym celu, by port funkcjonował technicznie dobrze i tanio;

b) zrealizowane postulatów politycznych: zagwarantowanie języka polskiego w urzędach, bandera i pieczęć (zawierające herby Polski i Gdańska), dezyderat, by połowa urzędników składała się z obywateli polskich, policja portowa i t. p.

Pojęcie „dostęp do morza” obejmuje właśnie obie powyższe kategorie. Zrealizowanie postulatów politycznych oczywiście natrafia na zacięty opór Gdańskiej Delegacji, względnie

Senatu. Sprawy te — wychodzące poza okres technicznej administracji i eksploatacji portu — są zadaniem Polskiej Delegacji, która w tym względzie gra rolę placówki dyplomatycznej: gdy Polsce Konwencja nie dała pełnego zarządu portu, tylko współzarząd w 50 proc, to Polska Delegacja jest tym organem Rządu Polskiego, który jedynie może Polsce ten „dostęp do morza” wywalczyć. W tym zakresie jest Rada Portu owym trybunałem mieszanym polsko-gdańskhn — o którym powyżej była mowa — przed który Rząd Polski wnosi swe postulaty i dezyderaty, i które rozstrzyga Prezydent jako arbiter.

Prezydent więc — w zasadzie — nie ma nic do czynienia z bieżącą administracją Rady Portu. Nie ma prawa ingerować i wydawać zarządzeń, ma oczywiście prawo informowania się; te dwa środki stoją bowiem w ścisłym związku z jego obowiązkiem wydawania decyzyj. W praktyce więc Prezydent ma wielki wpływ na bieg spraw w Radzie Portu i od niego wiele zależy, jak dalece zostają zrealizowane polityczne prawa Polski¹ w dostępie do morza.