

Polska, budując port gdyniński, miała na celu usamodzielnienie swego handlu zagranicznego, w pierwszym rzędzie z państwami zachodnimi i północno - europejskimi. Ważną rolę odgrywała to również konieczność bezpośredniego dostępu na rynki państw bałtyckich, przede wszystkim duże możliwości dla naszego eksportu, jak również będące często najkorzystniejszym źródłem zakupu surowców i wyrobów importowanych do naszego kraju. Również, tworząc naszą flotę handlową, mieliśmy w pierwszym rzędzie na celu stworzenie dogodnych połączeń pod własną banderą z państwami bałtyckimi i pierwszą linią regularną „Żegluga Polskiej” była linia bałtycka, łącząca Gdynię i Gdańsk z Rygą, Tallinem i Helsingforsem.

Nasz handel z krajami bałtyckimi o grywa obecnie ważną rolę w naszym handlu morskim i mimo spadku obrotów, który uwydatnił się w ostatnim czasie, spowodowany kryzysem, nie ulega wątpliwości, że w przyszłości wymiana towarowa będzie tu bardzo ożywiona. Sal do naszego bilansu handlowego z krajami bałtyckimi jest zawsze dodatnie i rzecz charakterystyczna, że pomimo spadku wartości naszego wywozu na rynki bałtyckie w r. 1931, ilościowo, za wyjątkiem Lotwy, wykazywał on tendencję zwykłą.

Gdynia, będąc naturalną drogą naszej wymiany towarowej z państwami bałtyckimi, stała się szybko ważną pośredniczką w stosunkach handlowych Polski z rynkami bałtyckimi. W roku 1931 — 43 proc. naszego handlu zagranicznego z państwami bałtyckimi przeszło przez port gdyniński, przy czym 85 proc. wymiany towarowej Polski z Estonią, 55 proc. z Finlandją i 33 proc. z Lotwą. Obroty z krajami bałtyckimi wynosiły 11,9 proc. ogólnych obrotów towarowych Gdyni w r. 1931 i 7,8 proc. w r. 1932. Spadek obrotów, który nastąpił w r. 1932, ma charakter raczej chwilowy i koniunkturalny i wraz z poprawą stosunków ogólnie - gospodarczych, obroty Gdyni z portami bałtyckimi osiągną niewątpliwie znacznie wyższy poziom. Już obecnie przywóz z państw bałtyckich via Gdynia stale wzrasta, przy czym oprócz ładunków importowych rozwija się również tranzyt. W obrotach tych, które mają wybitnie eksportowy charakter, zasadniczą rolę odgrywa wywóz węgla, którego wywieziono przez Gdynię na rynki bałtyckie, w ostatnich latach, następujące ilości:

	1932	1931	1930
	ton	ton	ton
Finlandja	285.776,5	347.899,7	190.053
Estonja	15.831	64.022,5	9.621
Lotwa	76.840	172.003	122.675
Litwa	8.066	21.368	1.579

386.513,5 605.293,2 323.928

Jak z powyższych cyfr widać spadek wywozu węgla spowodował również spadek ogólnych obrotów Gdyni z państwami bałtyckimi w r. 1932. Poza węglem przechodzą przez Gdynię do państw bałtyckich większe ilości cukru, ryżu i mąki ryżowej, makuchów, klepek, żyta, wikliny i obręczy wiklinowych, bieli cynkowej, nawozów sztucznych, rur żeliwnych, cementu, kości i t. d. W ostatnich latach eksport niektórych z wyżej wymienionych artykułów, jak cukru, zboża, ryżu i rur zmniejszył się znacznie, co przypisać należy wpływowi kryzysu oraz ograniczeniom importowym, wprowadzonym przez państwa bałtyckie. Pomimo tego eksport nasz utrzymuje się na dość wysokim poziomie i obejmuje obecnie węgiel, cukier, nawozy sztuczne, sanitarja, sól, sodę, benzynę, bale dębowe, wiklinę, i obręcze wiklinowe, mąkę i otręby, biel cynkową i t. d. przy czym coraz więcej ładunków drobnicowych kieruje się do państw bałtyckich przez Gdynię.

W imporcie z krajów bałtyckich sprowadzamy przez Gdynię w większych ilościach papier, tekturę i wyroby papierowe, celulozę oraz złom. Pozatem obroty importowe mają wybitnie drobnicowy charakter.

Doniosłe znaczenie dla naszego portu posiada rozwijająca się stale wymiana tranzytowa z państwami bałtyckimi. Przez Gdynię przechodzą do portów bałtyckich rury i sanitarja z Czechosłowacji, cebula z Węgier, winogrona z Rumunii oraz duże ilości ładunków drobnicowych z powyższych krajów. Z państw bałtyckich kierują się na Gdynię ładunki papieru, tektury, wyrobów papierowych i celulozy z przeznaczeniem do portów Morza Śródziemnego. Dzięki bezpośredniemu połączeniu okrętowym, jakie posiada Gdynia z portami Morza Śródziemnego z Jaffą, Haifa, Aleksandrią, Istanbulem etc., ładunki te przeladowywane są w naszym porcie i rozchożą się do miejsc przeznaczenia na statkach linii skandynewskich, utrzymujących stałą komunikację z Gdynią do wyżej wymienionych portów.

Mówiąc o obrotach Gdyni z państwami bałtyckimi podkreślić należy ważną rolę, jaką odgrywa tu linia regularna „Żegluga Polskiej”, łącząca Gdynię i Gdańsk z portami bałtyckimi: Tallin-

nem, Helsingforsem i Rygą. Dzięki linii tej Gdynia odgrywać może tak znaczącą rolę w naszym handlu zagranicznym z państwami bałtyckimi oraz staje się powoli portem przeładunkowym i rozdzielczym w transycie omawianych krajów.

Linia bałtycka „Żegluga Polskiej” utworzona została 1 kwietnia 1930 roku. Komunikację regularną utrzymywały z początku statki „Tosaw” i „Chorzów”, które odwiedzały w rejsach kolejno wszystkie trzy wyżej wymienione porty bałtyckie oraz Gdańsk i Gdynię. przy czym poszczególne rejsy trwały 4 tygodnie. Po nabyciu doświadczenia utworzono następnie 2 odrębne linie, kierując s/a Chorzów co 2 tygodnie na linie: Gdynia/Gdańsk — Tallinn —, Helsingfors oraz s/a Tczew co 2 tygodnie na linie: Gdynia/Gdańsk — Ryga.

Zima r. 1931 oraz ciężkie warunki nawigacyjne w tym okresie, tak w Zatoce Fińskiej jak i w Zatoce Revalskiej wlotyły

konieczność budowy dla linii bałtyckiej nowych statków, dostosowanych do żeglugi w lodach. W lutym 1931 zamówiono w tym celu 2 nowe parowce w stoczni w Nakskov, które skierowano na linię bałtycką na początku roku 1932. Są to statki „Śląsk” i „Cieszyn”, każdy po 1515 TDW. W roku 1931 zawarto również porozumienie z towarzystwem żeglugowym fińskim „Finska Angfartygs A/B” w Helsingors, które do maja 1931 konkuroвало z „Żegluga Polska” na linii Gdynia — Gdańsk — Helsingfors. Od maja 1931 roku nawiązana została współpraca między konkurującymi towarzystwami, przy czym zapewniono częstszą obsługę Tallinna i Helsingforsu, wprowadzając połączenie z Gdynią i Gdańskiem co tydzień, zamiast, jak poprzednio, co 2 tygodnie. Linia ta ma obecnie duże znaczenie dla naszych stosunków handlowych z rynkami bałtyckimi oraz „dla rozwoju Gdyni.