

# PORI—BJÖRNEBORG



PORI 1927  
BJÖRNEBORGS TIDNINGS- & TRYCKERI A.B.



# PORI—BJÖRNEBORG

## 1) HISTORIK.

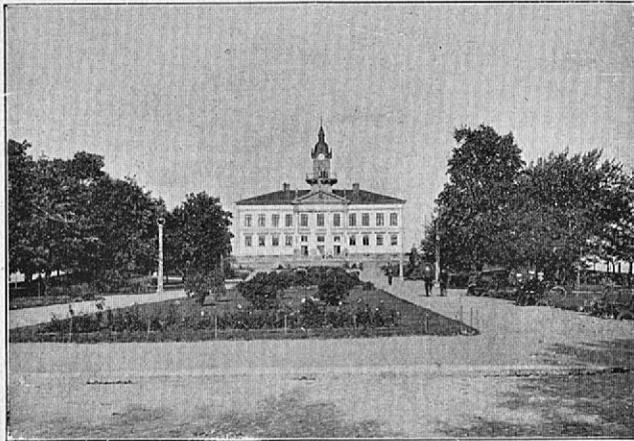
Pori—Björneborg ist einer der ältesten Handelsplätze in West-Finnland. Früher war es in Kokemäki gelegen, c. 40 Km. nach Süd-osten von dem jetzigen Platze und hiess Telje. Der Verkehr nach grossen Teilen des inneren Landes ging damals über Telje (Björneborg). Zwischen den Jahren 1200—1300 wurde die Stadt nach Ulvila (Ulfsby), etwa 6 Km. SE von dem jetzigen Platze versetzt, und 1558 wurde sie auf ihren jetzigen Platz gebaut.

Mehrere Feuersbrünste haben die Stadt zerstört, so dass sie jetzt ein ganz modernes Äusseres hat.

## 2) EINE RUNDFAHRT MIT AUTO DURCH PORI—BJÖRNEBORG.

Wir haben von dem Turm in dem Rathause der Stadt, einem Werke von dem Architekten J. C. L. Engel, einem geborenen Deutschen, dem Schöpfer u. a. von der Nikolai-Kirche und dem Universitäts-Gebäude in Helsingfors, einen Rundblick über die Stadt geworfen, wo sie in dicht belaubtem Grün gebettet liegt, von dem Wasserbände des Kumo (Kokemäenjoki) Flusses durchschnitten und von grünen Feldern und Wiesen umgeben, alles früherer Meeresgrund, den das weichende Meer von jeher der Stadt als lukrative Gabe geschenkt hat — die Einnahmen dieser Gebiete, die ausgepacktet worden sind, sind nämlich nicht gering. —

Darauf haben wir die verschiedenen Lokalitäten des Rathauses besehen, vor allem den Sitzungssaal der Stadtverordneten, wo die eine Längenwand von dem Freskogemälde des Malers Eero Snellman aufgenommen ist, einem Luftbilde über die Stadt aus einem Aeroplan genommen, ein bis jetzt allein stehendes Motiv in diesem Lande für ein künstlerisches Gemälde und im Jahre 1926 ausgeführt, um das Andenken des Daseins der 50-jährigen Stadtverordneteninstitution zu feiern.



Das Rathaus.

den Strasse saust das Auto vorwärts. Das Ziegelhaus das nahe an der Kreuzung der vier Esplanaden gebaut wird, ist die künftige neue Telefonzentrale der Stadt. Nahe an dem Endpunkte der südlichen Esplanade, wo die mächtige Cygnæusschule steht, das grösste Volksschulengebäude der Stadt, von einer Pflanzung umgeben, wo sich die Schöpfung des Freiherrn Emil Cedercreutz, »der Egger« in Bronze erhebt, biegen wir rechts in die Michaelstrasse, fahren an dem Elisabetmarkte vorbei, wo die Jugend Fussball und Tennis spielt, passieren die Eisenbahnbrücke mit dem sehr anspruchslosen Bahnhofgebäude rechts, vorläufig aufgeführt, nachdem die Roten bei ihrer Abfahrt von der Stadt im April 1918 das alte Bahnhofgebäude abbrannten, und gelangen in dem sechsten Stadtviertel an, einer kleinen Stadt für sich, mit einstöckigen hölzernen Häusern. Immer noch rechts



Die Rathaussquare.

befindet sich der alte Friedhof, nun ein schattiger Park, das neue Gewächshaus der Stadt, die Komplexe des Gemeinde- und des Krankenhauses und zuletzt der neue Friedhof mit dem Juselius'schen Mausoleum, bekannt durch seine von Axel Gallén-Kallela ausgeführten Fresken, die leider durch Feuchtigkeit und Salze vernichtet worden sind.

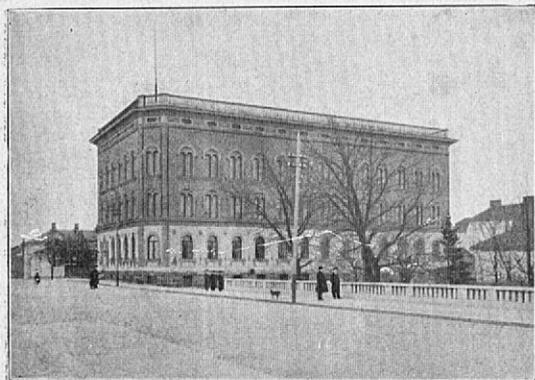
Vor dem Friedhof kehrt das Auto um. Im Vordergrund sieht man flüchtig einen hohen Schornstein, welcher eine industrielle Einrichtung andeutet. Sie gehört der Björneborger Zündholzfabrik, der ältesten im Lande, deren Zündholzproduktion weltbekannt und über die ganze Erde verbreitet ist.

Die Allée entlang kehren wir in die Michaelstrasse zurück, fahren gerade aus bis an die Ecke der Georgstrasse, der künftigen Hauptstrasse der Stadt, wenn das neue Bahnhofgebäude entsteht, das eine Naturnotwendigkeit wird, nachdem die schon beschlossene Pori (Björneborg)—Haapamäki-

Bahn in einigen Jahren gebaut wird. Nun biegen wir nach links. Linker Hand haben wir eben die Werkstätte der Automobil-Abteilung der Björneborgs Mekaniska Werkstads Aktiebolag passiert. Geradeaus sieht man flüchtig von Ferne die vorläufig rotgestrichene feste Björneborger Brücke (Porin Silta), im Jahre 1926 vollbracht und eingeweiht. (Vordem bediente sich die Stadt während vieler Jahrzehnte einer Pontonbrücke zur Ueberfahrt über den Kumo Fluss.) Während der Fahrt passieren wir den grossen Marktplatz, eine steinerne Wüste. Nahe an demselben rechter Hand sind die Grundarbeiten zu der neuen Verkaufshalle im Gange (eine zähe Gebäudefrage,



Das Schauspielhaus.



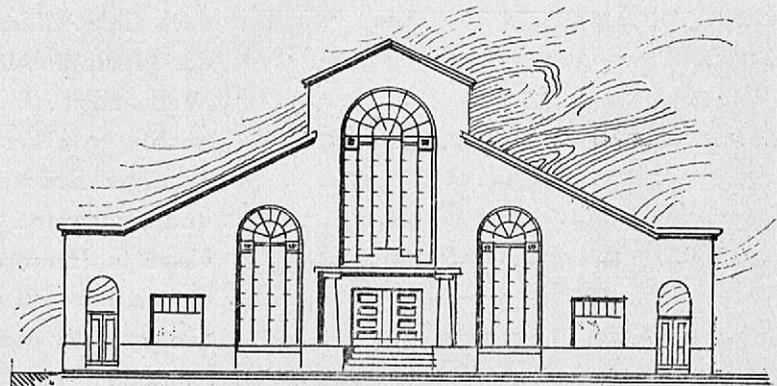
Der Junnelius-Rosenlewsche Palast.



Marktplatz. — Die Kirche.

schönen Grabsteine sind nach Zeichnungen des Skulptören Emil Cedercreutz ausgeführt. Er ist ein Sohn dieser Landschaft, auf dem Fideikommiss Kjuloholm im Kirchspiel Köyliö (Kjulo) geboren. Wir bewundern ebenfalls das Innere des mächtigen Tempels. Die grössten Sehenswürdigkeiten hier sind, ausser dem Altargemälde von dem Hofmaler R. W. Ekman gemalt und die Auferstehung des Heilands darstellend, die wundervollen Glasgemälde von dem vor kurzem verstorbenen Künstler Magnus Enckell, und sein letztes Werk, in Paris ausgeführt.

die durch private Initiative gelöst wird). In der Gegend um den Markt liegt die City der Stadt mit Bank- und Geschäftslokalen in grosser Menge. Am Ende der Georgstrasse nahe an der Brücke liegt die stattliche Kirche, gebaut 1863, von dem Kirchensquare mit den Heldengräbern umgeben. Hier steigen wir für einige Augenblicke ab, entblössen die Häupter bei den Gräbern, wo die in den Freiheitskriegen Finnlands und Estlands gefallenen Helden aus Pori—Björneborg ihren letzten Schlaf schlafen. Die



Die Halle.

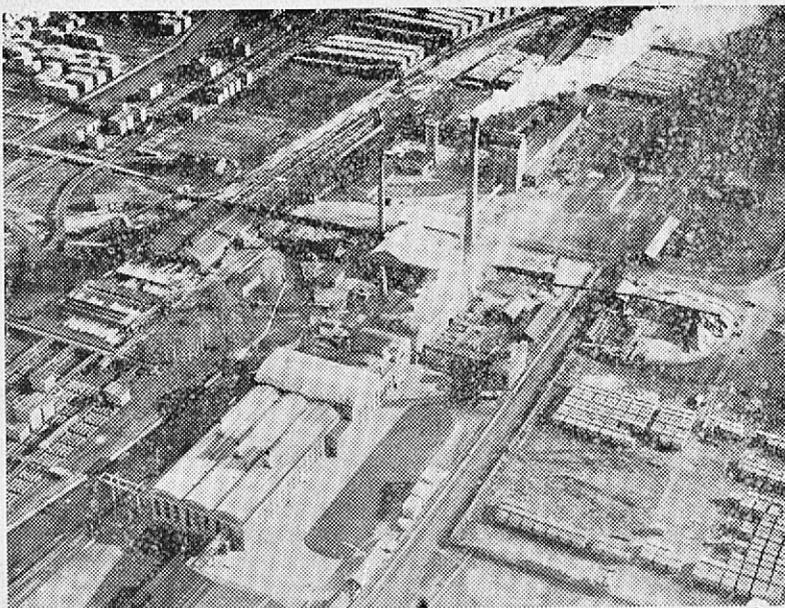
Das Auto führt uns jetzt über die Björneborger Brücke, einen Bau aus Eisen, der über 7 Millionen FMk. gekostet hat, nach dem 8:ten Stadtviertel, nebst dem 7:ten Stadtviertel diesseits des Flusses, — eine Sammlung industrieller Werke. Wenn wir die Brücke passiert haben, haben wir links den gewaltigen Komplex der A/B. Björneborgs Bomull — Porin Puuvilla O/Y. Das Auto fährt jetzt den Weg entlang nach rechts, wobei wir das grosse Fabriksgebiet der Björneborgs Mekaniska Werkstads A/B. — Porin Konepaja O/Y. durchfahren, mit den Werkstätten links und das Kontorgebäude nebst der Schleifbahn rechts.



Ab. Björneborgs Bomull — Porin Puuvilla Oy. mit der alten Pontonbrücke im Vordergrund.

Dann geht es weiter, und wir bleiben bei der sehr modernen Sägemühle, Storsand (Iso-Santa), stehen. Diese gehört der Firma Rosenlew, wie auch die Werkstatt, eine Tochter-Gesellschaft dieser Firma. Wir besuchen die Sägemühle und die musterhaften Holzhöfe, die zu beiden Seiten des Weges gelegen sind. Nach diesem Besuche kehren wir nach der Stadt zurück. Aus dem Coupéfenster werfen wir einen Blick auf die andere Seite des Flusses, wo hohe Fabrikschornsteine von lebhafter industrieller Tätigkeit zeugen. Dort hat die Firma Rosenlew die Björneborger Papierfabrik, ihre Sulfitfabrik und eine Kraftzentrale aufführen lassen; auch die Sägemühle »Seikku« hat Jahre lang da gestanden und gesägte Holzwaren zum Export nach dem Auslande geliefert. Die Zeit erlaubt nicht, diese grossen Einrichtungen zu besuchen, sondern wir biegen, nachdem wir die Brücke an der Ecke der O/Y. Kauppakompania A/B. mit dem grossen Benzinkiosk in der Nähe passiert haben, in die Südliche Uferstrasse ein.

Die Fahrt geht an dem stilvollen Kontorpalast der Firma Rosenlew, an dem Kontor der Firma



Die Rosenlewsche Industrieanlagen im Flugperspektiv.

der Volkspark der Björneborger. In dem Pavillon wird der Vormittagskaffee getrunken, und wir bewundern von hier die Stadt, die mit einer Reihe von steinernen Häusern längs der Südlichen Uferstrasse sehr hübsch aussieht. Die steinernen Häuser sind übrigens im Innern der Stadt sehr spärlich und bestehen ausser aus einigen Privathäusern aus öffentlichen Gebäuden, Schulen u. dergl.

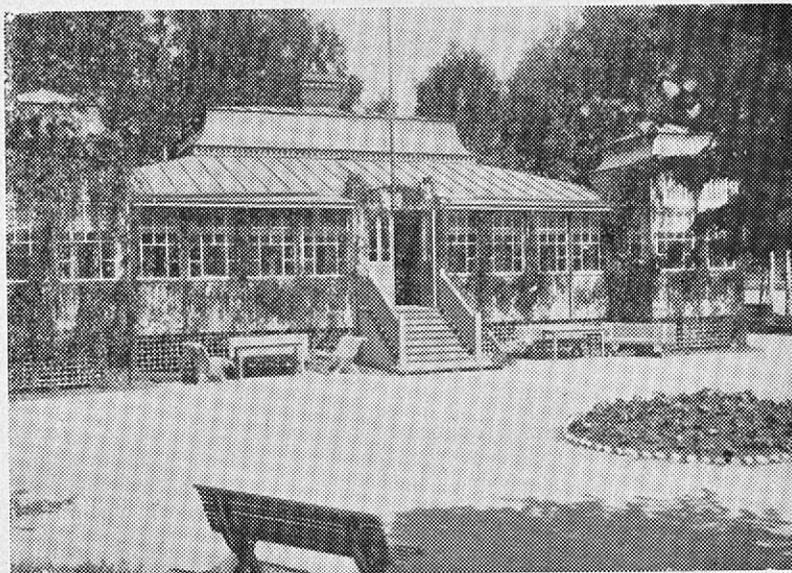
Unser Cicerone teilt uns mit, dass dasjenige, was wir jetzt gesehen haben, nicht die neuesten Stadtviertel umfasst, wo eine lebhafte Bautätigkeit vor sich gegangen ist und immer noch fortgesetzt wird, die aber nichts besonders Sehenswertes bieten.

Auch hat die Stadt ein grosses Provinzialmuseum und eine für Provinzialstädte reiche Bibliothek, welche Institutionen aber darauf warten, ihre Lokalfrage auf eine zeitgemässe Weise geordnet zu bekommen. Nach dem Kaffee kehren wir über das von kleinen Dampfern, Holzwarens Prahmen,

A. Ahlström O/Y. (das Hauptkontor, eine Sehenswürdigkeit, in Norrmark (Noormarkku), 18 Km. von Pori (Björneborg,) samt dem Packhaus der Stadt und dem Hause des Schwedischen Klubs vorbei, wo wir vor der Rundfahrt Lunch genossen und al secco Seegemälde des Architekten Torkel Nordman bewundert hatten.

Das Auto bleibt vor dem Klub stehen, worauf wir uns mit Kähnen nach der Skrivarinsel (Kirjuriluoto), der Perle des Kumoflusses mit ihrem Sommerrestaurant und ihren Pflanzungen im Naturzustande hinüberwagern lassen. Die »Sekretärinsel« ist

Motor-, Segel- und Ruderkähnen lebhaft befahrene Wasser nach einer Ladungsstelle an dem Stadtquai zurück und begeben uns nach dem Hotel Otava in der Nikolaistrasse (Nikolainkatu), die wie so viele andere ihren Namen aus der russischen Zarzeit bewahren. Hier essen wir zu Mittag und gönnen uns eine nötige Ruhe, bis ein Zug oder ein Auto uns Reisende von der alten Kumostadt führen, die sich jetzt endlich in schnellerer Entwicklung befindet und nach dem Zustandekommen der neuen Bahn gewiss einen grösseren Aufschwung erreichen wird.



Die »Sekretärsinsel«. Sommerrestaurant.

### 3) DIE INDUSTRIE IN PORI—BJÖRNEBORG.

Ausser dem Handel mit dem inneren Lande hat sich in Pori—Björneborg eine ziemlich grosse Industrie entwickelt. Diese Entwicklung beruht auf natürlichen Möglichkeiten, denn der Kokemäenjoki (Kumofluss) ist der natürliche Transportweg für das Holz, das nach den Fabriken in Pori gesandt wird.

Das wichtigste Industriekonzern in Pori ist die Firma *W. Rosenlew & Co A/B*.

Diese Firma hat in Pori zwei *Sägemühlen* »Seikku« und »Storsand«, die modernsten in Finnland, mit einer Produktion von c. 40000 Std., eine *Kistenfabrik*, die c. 8000 Std im Jahr produziert. Dazu besitzt die Firma eine *Papierfabrik*, *Björneborgs Pappersbruk A/B*, mit einer Produktion von 13000 Ton, und eine *Sulfitfabrik*, mit einer Produktion von 13000 Ton.

Die Kraft zu allen diesen Werken nimmt man aus dem Wasserfalle Äetsä, der c. 80 Km.

von Pori liegt. Das Kraftwerk heisst *Björneborgs Kraft A/B* und leitet die Kraft durch eine Leitung mit 70,000 Volt. Zum Rosenlew-Konzern gehört noch *Björneborgs Mekaniska Werkstads A/B*, die Landwirtschaftsmotoren und Dreschwerke verfertigt und dazu, ausserhalb Pori, And. Kurt & Co A/B, A/B Himango & Ylivieska und A/B Äetsä Bomullsfabrik. Das zweite grosse Industriekonzern, das auch eigentlich eine Björneborger Firma ist, ist A. Ahlström O/Y mit dem Hauptkontor in Norrmark, 17 Km. von Pori. Die Firma *A. Ahlström O/Y* hat in Pihlava, c. 15 Km. von Pori, eine grosse Sägemühle mit 12 Rahmen und einer Produktion von 26000 Std. Die grössten Anlagen dieser Firma sind aber im ostlichen und südlichen Finnland, so wie Warkaus, eine der grössten Industrianlagen in Finnland, und Karhula, mit seinen ganz modernen Neuanlagen für Papiermasse und Glaswaren.

Eine sehr grosse Björneborgerfirma ist auch *F. A. Juselius A/B*. Sie treibt aber ihr Geschäft ausserhalb Pori.

Eine bedeutende Industrianlage ist die Baumwollenfabrik, *A/B Björneborgs Bomull — Porin Puuvilla O/Y*, gebaut 1900. Eine der ältesten ist die Zündhölzchenfabrik, *Björneborgs Tändsticksfabriks A/B*, die jetzt ganz modernisiert ist.

Auch die grosse Sägemühle, *Reposaaren Höryrysa O/Y* in Reposaari, dem Aussenhafen von Pori, gehört zu einem grossen Industriekonzern, das eine Fanerfabrik und eine Sägemühle in Suolahti, in der Nähe von Jyväskylä und eine Sägemühle in Wiborg besitzt.

Eine alte Industrie, im Jahr 1856 gegründet, ist *Porin Tülittehdas O/Y*, im Jahre 1923 modernisiert.

Unter den anderen Industrianlagen sollen genannt werden *Jakobsson'in Konepaja*, *Porin Puuteollisuus O/Y*, die allerlei Holzwaren verfertigt, Möbelfabrik *O/Y Ekwall A/B*, im Jahre 1924 von neuem aufgebaut, *A/B Pappersindustri O/Y*, die Kraftpapier veredelt und im Jahre 1925 gegründet ist, *Metsän- & Maantuote O/Y*, *Porin Waate O/Y* und so weiter.

Bierbräuereien sind *Bäckmans Ölbryggeri A/B* und *Satakunnan Mallasjuoma O/Y*, und eine Bonbonfabrik ist *Porin Karamellitehdas*. Eine sehr bedeutende Bäckerei ist die moderne *Osuuskunta Kansan Leipomo*. Ganz in der Nähe von Pori liegen bedeutende Lederfabriken, *J. W. Suominen Nahkatehdas* und *Friitalan Nahkatehdas*. C. 20 Km. von der Stadt liegt eine Fanerfabrik, *O/Y*

*Pirttiniemi*, und eine Sägemühle und Holzfabrik in Pomarkku, *Pomarkun Liikkeyhtiö*, *Yrjö Viro & Kumpp.*, und in Luvia hat K. F. Holmberg eine Sägemühle.

#### 4) DER HANDEL.

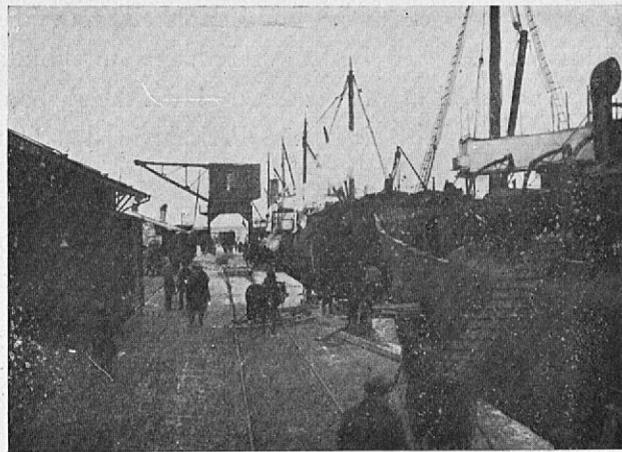
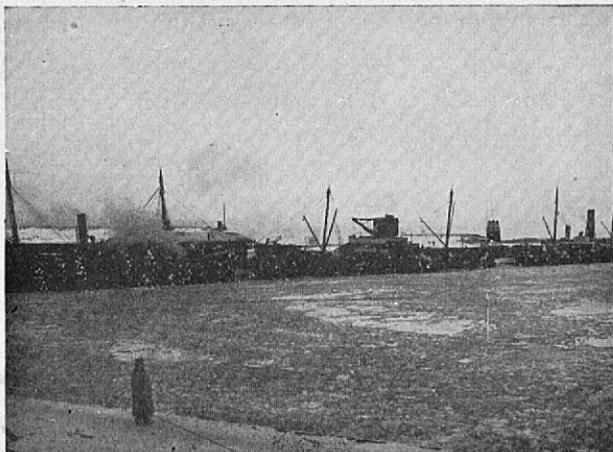
Wie schon gesagt ist, war Pori früher der wichtigste Vermittlungsort für den Handel des inneren Landes im westlichen und mittleren Finnland. Das Ende des letzten Jahrhunderts bedeutet aber einen allgemeinen Rückschritt dieser Lage, jetzt hat aber in den letzten Jahrzehnten eine Änderung in dieser Hinsicht wieder stattgefunden, und die Lage der Stadt hat sich jedes Jahr in dieser Hinsicht immer verbessert. Die Geschäftsverbindungen haben sich rasch entwickelt, und so bald die Haapamäki-Bahn gebaut ist, wird die Stadt ganz gewiss einer noch viel rascheren Entwicklung entgegengehen und ihre frühere grosse Bedeutung als Importort wiedergewinnen.

Die älteste und grösste Importfirma in Björneborg ist G. E. Ramberg O/Y, die jetzt von Aug. Lipsanen gekauft ist und unter seinem Namen weiter getrieben wird. Bedeutende Importfirmen sind auch Maakauppiaitten Osakeyhtiö, O/Y Kauppakomppania A/B, Satakunnan Osuuskauppa, Osuusliike Kansa, Oksanen & Virtanen, Porin Tukku O/Y, O/Y D. W. Widbom A/B, Enlund & Ström, Gunnar Lindroos, Sundelin & Portin, C. J. Leineberg, Leisio & Kumpp, Yrjö Tuulos, K. A. Virtanen, Antti Airio, Väri- ja Taloustarve Oy. Dann haben die grossen Konsumtionsgeschäfte in Helsingfors Filiale in Pori, so wie S. O. K., O. T. K., und Hankkija, die bedeutende Ladungen durch Björneborg nehmen.

Durch diese bedeutende Industrie und Handelsumsetzung ist natürlich, dass die Entwicklung der Hafenanlagen für Björneborg immer sehr wichtig gewesen ist. Die Stadt hat aber gegen den Kumo-Fluss kämpfen müssen, der den Stadthafen schon vor vielen Jahrhunderten so seicht machte, dass grössere Schiffe denselben nicht befahren konnten. Der Hafen wurde daher nach Räsö (Reposaari) verlegt, das einer der grössten Verschiffungsplätze für Holzwaren in Finnland ist. Im Jahre 1900 wurde der Hafen durch die Eisenbahn nach Mäntyluoto mit Pori verbunden.

Dieser Mäntyluoto—Reposaari Hafen ist von Natur sehr begünstigt. Die Navigation zu diesem Hafen kann nur durch feste Landzeichen vorsichgehen, und die ist Einfahrt kürzer als zu irgend einem





anderen Hafen in Finnland. Dies ist besonders bei ungünstigem Wetter und im Winter von sehr grosser Bedeutung. Deshalb ist auch die unter Führung eines Lotsen zurückzulegende Strecke die kürzeste in Finnland und die Lotsengebühr deshalb billiger als in anderen Häfen. Bei mittlerem Wasserstand beträgt die Tiefe im Hafen 8 m., so dass auch die grössten Schiffe an dem Molo liegen können.

Der Seeweg von den Ostseehäfen nach Mäntyluoto ist beinahe ebenso lang wie nach Helsingfors und kürzer als nach Kotka und Wiborg. Die Fracht für Exportladungen und die Versicherungsraten sind dieselben. Wenn somit alle Vorteile des Hafens bekannter werden, ist es ganz gewiss, dass die Schifffahrt im Hafen sehr lebhaft wird.

#### 6) MÄNTYLUOTO ALS WINTERHAFEN.

Die im Bottnischen Meerbusen waltenden Eisverhältnisse sind so eigenartig, dass Mäntyluoto trotz seiner nördlichen Lage während der Winterzeit häufig beinahe ganz eisfrei verbleibt oder nur während kurzer Zeit zufriert. Die Ursache warum man diesen Hafen als Winterhafen nicht früher gebraucht hat, ist der Mangel an Eisbrechern. Der finnische Staat verfügt aber nunmehr über eine genügende Anzahl von solchen, so dass auch Mäntyluoto offen gehalten werden kann und im Winter

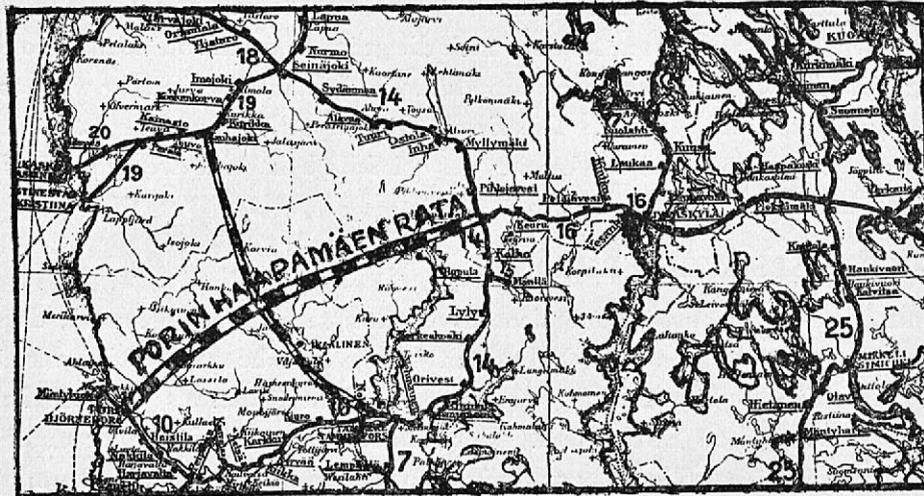
1927, als dies das erste Mal der Fall war, hat sich der Hafen bei den damals waltenden Eisverhältnissen als der beste Winterhafen in Finnland bewiesen. Der Hafen war eine Zeit lang ganz eisfrei, während in allen anderen Häfen die Eisbrecher arbeiten mussten. Man kann also hoffen, dass auch in dieser Hinsicht eine neue Periode in den Handelsverbindungen angefangen hat.

## 7) DIE VERBINDUNGEN MIT DEM INLANDE.

Seit 1894 hat die Stadt Eisenbahnverbindung mit Tampere (Tammerfors), dem grossen Industriezentrum Finnlands, welche Bahn kürzer ist als die Bahnverbindungen von Tampere nach Turku (Åbo), Hanko (Hangö) und Helsinki (Helsingfors).

Noch günstiger wird die Lage des Hafens, wenn die neue Bahnlinie Pori—Haapamäki gebaut wird. Diese Bahn ist jetzt von dem finnischen Reichstage beschlossen und wird in den nächsten Jahren gebaut.

Durch diese Bahnlinie wird der Weg aus grossen Gebieten des inneren Finnland nach dem Seehafen Mäntyluoto um 60 Km. verkürzt werden, was eine Frachtenersparnis von Millionen im

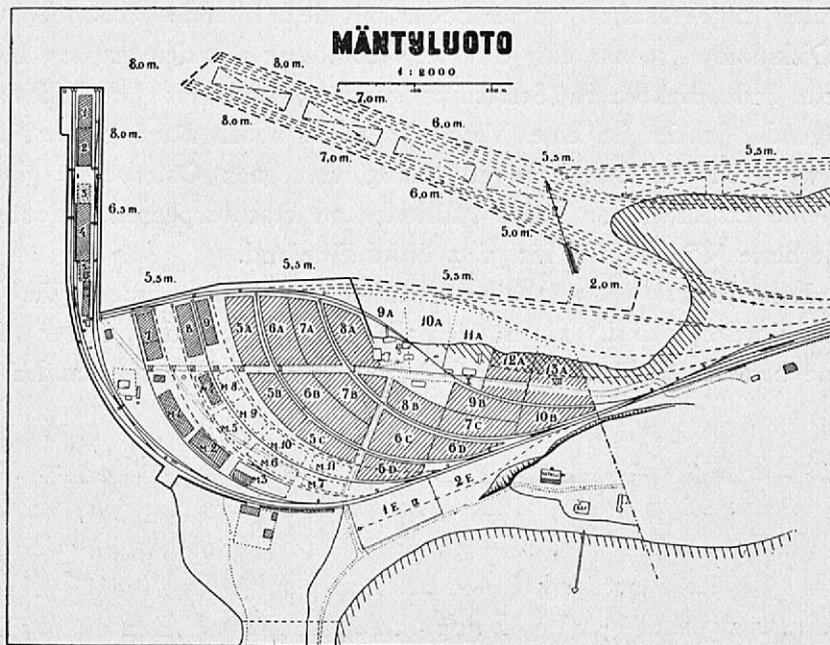


Handel dieser Landstriche bedeutet. Die Ersparnis an Frachten durch diese Bahn wird für West- und Mittel-Finnland wenigstens 2 1/2 Mill. Fmk. betragen, wenn der Verkehr über Mäntyluoto statt über Turku, und etwa 5 1/2 Mill. Fmk., falls er über Mäntyluoto statt über Hanko geleitet wird.

Da es in dem Gebiete, durch welche die neue Bahn gebaut wird, grosse Wälder gibt, entstehen für die Industrieanlagen in Pori sehr grosse Entwicklungsmöglichkeiten, und man kann ohne Zweifel sagen, dass die Zukunft für Pori fast glänzend ist, und dass Mäntyluoto sehr bald seine Lage als einer der bedeutendsten Handelshäfen des Landes noch verstärken wird.

## 8) VERGRÖSSERUNGSPÄNE.

Da man also in der nächsten Zukunft eine sehr bedeutende Entwicklung der Stadt zu erwarten hat, ist es natürlich, dass man in erster Linie an die Entwicklung des Hafens denken muss,



welcher die Lunge der Stadt ist. Man hat auch ein sehr bedeutendes Programm für diese Entwicklung ausgearbeitet.

Wie aus dieser Karte hervorgeht, wird ein neuer Molo gebaut, wodurch ein vollständig geschlossenes Hafengebäude entsteht, wo die Schiffe auch im schwersten Sturm laden und löschen können. Die Bodenverhältnisse sind auch bei Mäntyluoto für einen Ausbau sehr günstig. Durch diese Vergrößerung wird die Leistungsfähigkeit des Hafens um etwa viermal grösser, und man bekommt verschiedene Quais für Import und Export, für Holzwaren und Massgüter. Der Hafen hat noch die gute Eigenschaft, dass man nach Osten unbegrenzte Entwicklungsverhältnisse hat.

## 9) ZUKUNFTSMÖGLICHKEITEN.

Es ist ja natürlich, dass ein Hafen mit so grossen natürlichen Entwicklungsmöglichkeiten und natürlichen guten Eigenschaften immer besser mit dem Inlande verbunden wird. Eine Bahn, die schon unter Diskussion ist, ist eine direkte Verbindung mit den grossen Industrieanlagen bei Mänttä, welche dem Industriekonzern Serlachius gehören, und mit Jämsänkoski Papierfabrik am Päijänne. Der folgende Schritt ist eine Verbindung der neuen Bahn gegen Norden nach Östermyra (Seinäjäki), wodurch die Eisenbahnverbindung von ganz Österbotten mit 200 Km. verkürzt wird, was wieder eine Ersparnis von vielen Millionen an Frachtpreisen bedeutet. Dadurch wird Mäntyluoto der allerbeste Winterhafen für ganz Nord-Finnland.

Durch diese Bahnsysteme entsteht eine natürliche und die kürzeste Verbindung nach ganz West-, Mittel- und Nord-Finnland. Es ist deshalb ganz sicher, dass dieser Hafen in den nächsten Jahren eine bedeutende Rolle bei der Einfuhr und Ausfuhr des Landes spielen wird.

