

ENG | RUS

OY M. RAUANHEIMO AB
SINCE 1884

Port of Kokkola

SINCE 1825

OLE GRANHOLM





OY M. RAUANHEIMO AB

**Port of
Kokkola**

Information for the reader

We have not noted sources in every individual case, but wish to direct the reader to the list of references at the end of the book. Regarding photographs, most of them are taken from the Port of Kokkola Ltd.'s and Oy M. Rauanheimo Ab's archives, or originate from Heikki Anttiroiko's collection. The maps at the beginning of the book are part of the City of Kokkola's and KH Renlunds Museum's archive. The association Vi Neristassbor has also contributed with pictures.

Anne Yrjänä has taken a portion of the portraits, and the photographs from the jubilee festivities and the staff party were taken by her as well. Some of the panorama pictures were taken by Eugen Söderström. In the digital world, it is difficult to know who the original owners of all photographs are. It is said that a picture says a thousand words. Therefore, we have put a great deal of effort into the illustrations and layout.

The history of the Port of Kokkola Ltd. and Oy M. Rauanheimo Ab is bilingual. The Swedish text has been translated to Finnish by Paula Bertell, and Finnish text has been translated to Swedish by Torbjörn Berg. Ragny Mutka and Vuokko Kalliokoski have served as proofreaders.

In addition to this, an English/Russian edition is being published. Pernilla Holmgård and Trey Howard/Gulf Stream Ab have handled the English translation, and Marja-Leena Pengerma/Bitrac Oy has translated into Russian. Alexandra Aho has also contributed with translations into Russian and David Prescott proofread the English text.

A great thank you to everyone who has contributed to the gathering of the history of the Port of Kokkola Ltd. and Oy M. Rauanheimo Ab between two covers!

Publisher: Port of Kokkola Ltd. – Oy M. Rauanheimo Ab

Copyright: Ole Granholm and other authors

Layout: Oy Fristyle Ab

Print: Oy Fram Ab, Vaasa 2015

ISBN 978-952-93-5180-0

К сведению читателей

В отдельных местах книги мы не приводили ссылки на источники в тексте, но в конце книги имеется список источников. Большинство фотографий взято из архива порта Коккола, компании Oy M. Rauanheimo Ab и коллекции Хейкки Анттиройко. Карты в начале книги взяты из архивов города Коккола и К.Х. Ренлунда. Часть фотографий получена у объединения Vi neristassbor.

Некоторые фотографии частных лиц сделаны Анне Юрьяня, как и снимки с юбилейного семинара и корпоративного праздника. Часть панорамных фотографий снята Эугеном Сёдерстрёмом. В современном мире цифровых технологий не всегда бывает легко установить автора фотографии. Принято говорить, что лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать. Именно поэтому мы старались уделить особое внимание иллюстративному материалу и оформлению.

Исторический обзор о порте Коккола и компании Oy M. Rauanheimo Ab выходит на двух языках. Текст на шведском языке был переведен на финский язык Паулой Бертелл. финский текст перевел на шведский Турбьёрн Берг. В качестве корректоров в проекте участвовали Рагни Мутка и Вуокко Каллиокоски.

Исторический обзор выходит также в англо-русской редакции. Пернилла Холмгорт и Трей Ховард / Gulf Stream Ab перевели тексты на английский язык, Марья-Леена Пенгерма /Bitrac Oy - на русский. Александра Ахо помогала в процессе перевода текстов на русский язык, а Дэвид Прескотт выполнил редактирование англоязычного текста.

Огромное спасибо всем тем, кто участвовал в подготовке исторического обзора о порте Коккола и компании Oy M. Rauanheimo Ab!

Издатель: Порт Коккола – Oy M. Rauanheimo Ab

Copyright: Оле Гранхолм и коллектив авторов

Оформление: Oy Fristyle Ab

Печать: Oy Fram Ab, Вааса 2015

ISBN (Международный Стандартный Номер Книги)
978-952-93-5180-0

Cover picture: Alan Anderson for Meridian Publications Ltd.

Снимок на обложке: Алан Андерсон для Meridian Publications Ltd.

OY M. RAUANHEIMO AB

**Port of
Kokkola**

Ole Granholm



Contents / Содержание

PORT OF KOKKOLA – OY M. RAUANHEIMO AB

Foreword – Torbjörn Witting/Joakim Laxåback/

Предисловие – Турбьёрн Виттинг/Йоаким Лаксобак

10

Author's foreword – Ole Granholm

12

Предисловие составителя – Оле Гранхолм

13

Greetings from the City of Kokkola – Mayor Antti Isotalus

14

Приветственное слово мэра города Коккола – Антти Исоталуса

15

The development of the Port of Kokkola since 1985 – Managing Director Torbjörn Witting

16

Развитие порта Коккола с 1985 года – исполнительный директор Турбьёрн Виттинг

20

The development of Oy M. Rauanheimo Ab in the 2000s

– Managing Director Joakim Laxåback

24

Развитие компании Oy M. Rauanheimo Ab в XXI веке

– исполнительный директор Йоаким Лаксобак

27

Chairman of the Board of the port – Pekka Nokso-Koivisto

30

Председатель правления порта – Пекка Ноксо-Койвисто

31

Oy M. Rauanheimo Ab, Chairman of the Board – Hannu Uusi-Pohjola

32

Председатель правления компании Oy M. Rauanheimo Ab – Ханну Ууси-Похйола

33

My interesting years as the Port Chairman – Hemming Renlund

34

Увлекательное время в качестве доверенного лица порта – Хемминг Ренлунд

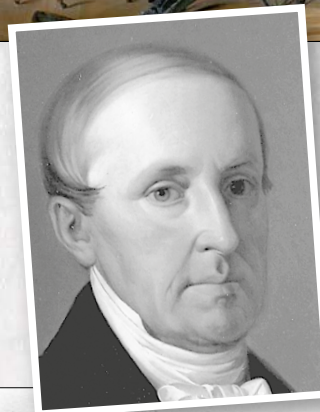
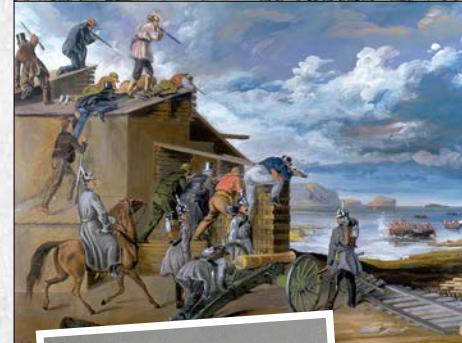
37

Musings and thoughts about the development of the Port of Kokkola – Eero Mäki

40



Воспоминания и размышления о развитии порта Коккола – Ээро Мяки	42
Port investments gets results – Ralf V. Porko	44
Инвестиции в портовые операции приносят результаты – Ральф В. Порко	46
The only all-weather terminal in the Nordic countries – Dick Fraser	48
Единственный в Северных странах всепогодный терминал – Дик Фразер	49
Port of Kokkola – a strong major player in the Finnish port sector – Markku Mylly	50
Порт Коккола – сильный игрок на поле портовой инфраструктуры Финляндии – Маркку Мюллю	51
Chydenius’ spirit lives on in the Port of Kokkola – Alan Gallop	52
В порту Коккола по-прежнему витает дух Чюдениуса – Алан Гэллоп	53
From a natural Harbor to a transit port – Ole Granholm	(54-105)
От природного порта к транзитному – Оле Гранхолм	(54-105)
Member of Parliament and priest Anders Chydenius	58
Парламентский деятель и настоятель церковного прихода Андерс Чюдениус	58
Magistrate Anders Roos junior/Патман Андерс Роос младший	62
Commercial counselor Anders Donner/Коммерческий советник Андерс Доннер	63
Harbor Master Carl Gustav Walin/Начальник порта Карл Густав Валин	68
Harbor Master Karl Åkerberg/Начальник порта Карл Окерберг	68
Harbor Master Mikael Fredrik Rodén/Начальник порта Микаэл Фредрик Родэн	69





Harbor Master Thure Lewelius/Начальник порта Туре Левелиус 69

Harbor Master Viktor Axelqvist/Начальник порта Виктор Акселквист 70

Harbor Master August Kyntzell/Начальник порта Аугуст Кюнтзелл 70

Harbor Master Gustaf Strömbäck/Начальник порта Густав Стрёмбэк 74

Economic counsellor Tuomas Pohjanpalo/ Экономический советник Туомас Похъянпало 76

Harbor Master Lars Winstén/Капитан порта Ларс Винстэн 81

Harbor Master Fredrik Strömbäck/Капитан порта Фредрик Стрёмбэк 84

Port Director Pertti Tilus/Директор порта Пертти Тилус 87

Harbor Master Hans Biskop/Капитан порта Ханс Бископ 88

Interpreter Vladimir "Wova" Froloff/Переводчик Владимир (Вова) Фролофф 91

Port Director Eero Mäki/Директор порта Ээро Мяки 100

Matts Möller has seen the port from above/
Маттс Мёллер порт с высоты птичьего полёта 102

The Ykspihlaja oil fire/Нефтяной пожар в Юкспихлая 104

Oy M. Rauanheimo Ab and its predecessors – Ole Granholm/

Компания Oy M. Rauanheimo Ab и ее предшественники – Оле Гранхолм (106-179)

Otto Rodén and his origins 108

Отто Родэн и его биография 109

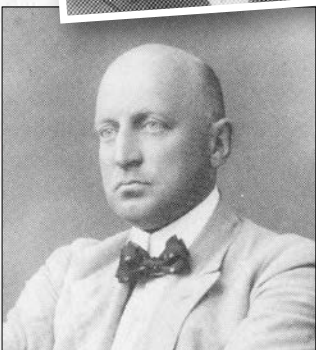
Consul Astley W. Rodén/Консул Астлей В. Родэн 111

Master C.A Uunila/Магистр К.А. Уунила 114

Sea Captain David Eklöf/Капитан Давид Эклёф 118

Director Fridolf "Pigge" Heidenberg/Директор Фридольф «Пигге» Хейденберг 119

Managing Director Justus "Korre" Kurtén/



Исполнительный директор Юстус «Корре» Куртэн	121
Consul Mauri Rauanheimo/Консул Маури Рауанхеймо	123
Consul Birger Stenhagen/ Консул Биргер Стенхаген	125
Managing Director Gustaf Åsmus/Исполнительный директор Густаф Осмус	126
Nordström Group takes over Rauanheimo/	
Компания Rauanheimo переходит в собственность концерна Nordström	
Jaeger Officer Ragnar Nordström/Подполковник Рагнар Нурдстрём	128
When the M/S Bothnia and S/S Coccolita were in service	130
Во времена теплохода «Ботния» и парохода «Кокколита»	131
Memories of the port of Ykspihlaja – Rolf “Roko” Renlund	132
Воспоминания о порте Юкспихлая – Рольф «Роко» Ренлунд	133
Managing Director Sven Rustén/Исполнительный директор Свен Рустэн	136
Managing Director Verner Mattson/Исполнительный директор Вернер Маттсон	138
Verner Mattson & Adolf Lahti/Вернер Маттсон и Адольф Лаhti	139
Auto-Haro takes over Rauanheimo group/	
Группа компаний Rauanheimo переходит к Auto-Haro	
Managing Director Sune Storbjörk/Исполнительный директор Суне Стурбьерк	141
Managing Director Kristian Teir/Исполнительный директор Кристиан Тейр	141
Raimo Vexar remembers/Воспоминания Раймо Бексара	142
A loyal employee Birgitta Nygård/Преданный работник Биргитта Нюгорд	143
Auto Haro’s former Managing Director P-O Holm reminisces	145
Воспоминания бывшего исполнительного директора компании Auto-Haro П.О. Холма	146
Rauanheimo Group is sold to Botnia Shipping/	





Продажа группы компаний Rauanheimo компании Botnia Shipping

Managing Director Bror Granholm/Исполнительный директор Брур Гранхолм 147

Bernhard "Bobi" Heiermann reminisces/

Бернхард "Боби" Хейерманн вспоминает 147

Bjarne Sjöholm on port cooperation/

Бьярне Сйёхолм рассказывает о своем сотрудничестве с портом 149

KWH Group acquires Oy M. Rauanheimo Ab/

Концерн KWH покупает компанию Oy M. Rauanheimo Ab

Local Director Antti Ahonen/Региональный директор Антти Ахонен 150

Managing Director Joakim Laxåback/Исполнительный директор Йоаким Лаксобак 153

Shipping Manager Mirja Hihnala/Начальник фрахтового отдела Мирья Хихнала 162

Oy Otto Rodén Ab and A. Jalander Oy /

Компании Oy Otto Rodén Ab и A. Jalander Oy 163

Oy Adolf Lahti Yxpilä Ab/Компания Oy Adolf Lahti Yxpilä Ab 164

Rauanheimo and Finnish State Railways join forces/

Rauanheimo и VR укрепляют сотрудничество 165

Top-loading of Panamax and Capesize vessels/

Погрузка судов Panamax и Capesize на рейде 166

Staff summer party 14th June 2014/Летний праздник для персонала 14.06.2014 168

Jubilee seminar 4th September 2014/Юбилейный семинар 04.09.2014 170

Oy M. Rauanheimo Ab's organisation/

Компания Oy M. Rauanheimo Ab: организационная структура 172

Departments/Отделения 174



Statistics/Статистические данные	176
Pictures/Фотогалерея	178
The development of the Port of Kokkola in the 21st century – Ole Granholm/	
Развитие порта Коккола в XXI веке – Оле Гранхолм	(180-229)
Managing Director Torbjörn Witting/Исполнительный директор Турбьёрн Виттинг	189
A record year for the Port of Kokkola/Рекордный год порта Коккола	208
The incorporation of the Port of Kokkola/ Порт Коккола становится акционерным обществом	210
The port's new Board/Новое правление порта	211
Finance Manager Vuokko Kalliokoski/ Начальник административно-финансового отдела Вуокко Каллиокоски	212
Harbor Master Carita Rönqvist/Капитан порта Карита Рённквист	215
Linesman Raimo Toivola/Дежурный портнадзора Раймо Тойвола	216
The biggest ports in Finland/Крупнейшие порты Финляндии	217
The Port of Kokkola's market area/Глобальный рынок порта Коккола	218
The Port of Kokkola organisation/Организационная структура порта Коккола	220
Statistics/Статистические данные	222
Personnel/Персонал	224
Pictures/Фотогалерея	226
Sources and references/Источники и ссылки	230
Historical events since 1348 – Ole Granholm	(56-228)
Вехи истории города и порта с 1348 года - Оле Гранхолм	(57-229)



Foreword

The purpose of the book that you hold in your hands is to inform coming generations of the importance that trade and shipping through the Port of Kokkola and the stevedoring company Oy M. Rauanheimo Ab have had for the development of Kokkola and its environs; as well as to foster hope for the future among the youth, given the era they have been born into.

Kokkola's captains, port and stevedoring leaders, along with port workers, have always been energetic and bold men, who have skillfully mastered their vessels, handled port and stevedoring functions, and the business assignments that their employers have entrusted them with. We still have high ambitions in that which we do and are constantly striving for success and renewal.

Over the past year we have had the pleasure of celebrating Oy M. Rauanheimo Ab's 130th anniversary; next in line is the Port of Kokkola's 190th anniversary in 2015. What is particularly pleasant is that we, during our jubilee year, are making an all-time record and can look back on excellent developments in the port and the stevedoring company. The port has grown and can today be ranked as one of the three largest in Finland. Rauanheimo has recently been ranked the most successful stevedoring company in the country. Together we are the market leaders in both the handling of bulk goods and Russian transshipments. Future prospects are fairly bright in spite of instability on the world market.

After such a long shared history of close cooperation, it was a natural choice to create a shared historical account. Our robust cooperation in Kokkola is unique within our field, and is perhaps one of the main factors of our success.

In the historical account we deal with the port in Ykspihlaja, the Port Authority, and the Port of Kokkola. We always refer to the port and organization owned by the city of Kokkola, which from the first of January, 2015 has been converted into an independent subsidiary company and is now known as Port of Kokkola Ltd. The port's task is to invest in the port's infrastructure and fulfill prerequisites for the handling of different cargo streams. Oy M. Rauanheimo Ab rents the infrastructure and is responsible for business operations regarding stevedoring, ship clearance, and shipping services. The marketing and development of services are often handled together.

We wish to extend a large and heartfelt thank-you to author Ole Granholm and our good friend, the Port Authority's previous chairman, Hemming Renlund, as well as to others who have contributed, for great patience and never-failing readiness during the demanding work on this book.

Port of Kokkola Ltd.
TORBJÖRN WITTING
Managing Director

Oy M. Rauanheimo Ab
JOAKIM LAXÅBACK
Managing Director

Предисловие

В книге, которую вы держите в руках, мы прежде всего хотели рассказать будущим поколениям о том, какое огромное значение порт Коккола, компания Oy M. Rauanheimo Ab, а также мореходство и торговля имели для развития регионов Каарлела и Коккола. Пусть это знание поддержит веру молодежи в будущее, о каком бы времени ни шла речь.

Морские капитаны, директор порта Коккола, руководители погрузочно-разгрузочных работ и работники порта всегда были энергичными и смелыми людьми, которые мастерски водили суда, обеспечивали их погрузку и разгрузку и выполняли другие доверенные им поручения. В своей деятельности мы очень амбициозны и постоянно стремимся к росту и обновлению.

В прошлом году мы отмечали 130-ю годовщину со дня основания компании Oy M. Rauanheimo Ab, а в 2015 году на очереди 190-летие порта Коккола. Особенно приятно отметить, что юбилейный год к тому же стал рекордным по всем показателям, и мы можем с удовлетворением констатировать чрезвычайно успешное развитие порта и стивидорной деятельности. Порт расширился и теперь входит в тройку крупнейших портов Финляндии. Компания Oy M. Rauanheimo Ab недавно была названа одной из самых успешных стивидорных компаний страны. Вместе мы стали лидерами рынка по обработке насыпных грузов и осуществлению транзитных перевозок из России. Перспективы на будущее весьма позитивны, несмотря на нестабильное положение на мировых рынках.

С учетом столь длительной и успешной совместной истории было вполне естественно приступить к созданию общего исторического обзора. Такое тесное сотрудничество, которое мы наблюдаем здесь, в Коккола, уникально для нашей области деятельности и, наверное, является одним из важнейших факторов успеха.

В историческом обзоре рассказывается о порте Юкспихлая, портовой организации и порте Коккола. Тем не менее речь всегда идет о порте и организации, владельцем которых является город Коккола. 1 января 2015 года портовая организация стала акционерным обществом и теперь называется Kokkolan Satama Oy. В задачи порта входят осуществление инвестиций в портовую инфраструктуру и создание условий для обработки различных грузовых потоков. Компания Oy M. Rauanheimo Ab пользуется инфраструктурой на правах арендатора и отвечает за стивидорные работы, кларирование судов и оперативное управление экспедиторской деятельностью. Маркетинг и развитие услуг обычно проводятся совместными усилиями.

Мы хотим высказать нашу огромную и искреннюю благодарность составителю данного исторического обзора Оле Гранхольму, нашему доброму другу – бывшему председателю портовой организации Хеммингу Ренлунду, а также другим коллегам, которые с большим терпением и отдачей трудились над этой книгой.

Kokkolan Satama Oy
Турбьёрн Виттинг
исполнительный директор

Oy M. Rauanheimo Ab
Йоаким Лаксобак
исполнительный директор



Torbjörn Witting

Joakim Laxåback

Author's foreword

The sea has never been an obstacle – on the contrary, it has acted as a bridge. It provided the preconditions for trading at a time when other transport was in its infancy. The sea has also been a cultural bridge that has conveyed both news and new things. Merchant shipping vessels have been the tools of this cultural and economic exchange.

The sea has been the lifeblood of the city and the founding of Kokkola at an old trading center in 1620 was no coincidence. Goods could be transported fastest and most economically by sea. That is why concentrating trading in the best possible natural harbors was an obvious choice.

From its foundation until the 20th century, Kokkola was a modest town of fewer than 2,000 inhabitants. Nonetheless, for several years at the beginning of the 19th century, its merchant fleet was Finland's biggest in terms of its cargo capacity and, in the Kingdom of Sweden, the fourth largest after Stockholm, Gothenburg and Gävle. In its tonnage, the Kokkola merchant fleet constituted in its heyday one sixth of Finland's merchant fleet.

The city's success was due not only to its location but also to its position at the center of a large trading area. In the mid-17th century, tar, symbolized in the city's coat of arms by a tar barrel, became a key factor in the area's prosperity. Kokkola was Ostrobothnia's leading city for tar at the end of the 17th century.

Already in the 17th century, noteworthy shipbuilding activity was established at Kokkola and its surroundings. After the Great Northern War, shipbuilding expanded further. Some vessels were built for the city's own use, but most were sold new to Stockholm. At times, the value of the ship business exceeded even that of the tar trade. In time, timber became an ever more important export product. When the first vessels departed from Kokkola after the granting of freedom of navigation in 1765, their cargo was precisely timber.

They say that history carries responsibility with it. When one leafs through old documents and studies the development of present-day Kokkola, one has every reason to view the future positively. Business life is developed, culture is blossoming and the city of Kokkola is strengthening its position as the area's business, educational and services center.

Founded in 1825, Kokkola has turned into the most efficient port in Finland, and it ranks third among the country's ports. Development has been enormous in recent years, and the amount of freight nowadays totals over eight million tons. Kokkola has become the most important transit port in Finland.

Skilled port operators are required for successful activity. The development curve of Oy M. Rauanheimo Ab, this year turning 130, has been remarkable. In addition, its affiliated company Oy Adolf Lahti Yxpilä Ab has grown rapidly. Fittingly, Rodén's name has been reintroduced just before Rauanheimo's anniversary year. The recently launched affiliated company Oy Otto Rodén Ab is the group's third company, which operates not only in Kokkola but also in the ports of Pietarsaari and HaminaKotka.

Working on this "port project" has been interesting and rewarding. Over the years, as business editor with Österbottens Tidning newspaper, I have had previous dealings with the port authorities and operators, and written a range of articles on them. But compiling the history of the port of Kokkola and Oy M. Rauanheimo Ab has been no easy task.

Gathering the history of two companies into the same book has been fraught with difficulties. Interested as I am in history, I have compiled a chronological section separately from the rest of the text. The chronology tills in the history of the port from the 14th century to the present and the history of Rauanheimo since 1884, when Otto Rodén started forwarding and stevedoring in Ykspihlaja.

I wish to thank the commissioners of this book and everyone who has contributed text, pictures and other information. In particular, I want to thank Hemming Renlund, who with his 24 years at the port of Kokkola – most of them as chairman of the harbor board's management – has been a great support in compiling this history. I also thank the translators, people checking the facts, proofreaders and the layout designer, Kaj Frilund, for their great team spirit.

Kokkola, January 2015
OLE GRANHOLM



Предисловие составителя

Море никогда не было препятствием – наоборот, оно служило мостом. Море создавало условия для ведения торговли во времена, когда другие виды транспорта были еще слабо развиты. Море также выполняло функцию связующего звена между культурами, посредством которого распространялись новости и новинки. А происходил этот экономический и культурный обмен благодаря торговому флоту.

Море было жизненно необходимо для города Коккола – неслучайно он был основан в 1620 году на месте старого торгового пункта. Товары было быстрее и выгоднее всего перевозить по морю. Неудивительно поэтому, что торговая деятельность была сосредоточена вокруг естественных портов.

С момента своего основания и до начала XX века Коккола был неприглядным маленьким городком с населением 2000 жителей. Тем не менее в многие годы начала XIX века его торговый флот был по своей грузоподъемности самым крупным в Финляндии и четвертым в Шведском королевстве после Стокгольма, Гётеборга и Евле. В самые хорошие годы общий тоннаж торгового флота Коккола составлял шестую часть от всего торгового флота Финляндии.

Своим успехом город обязан не только удачному местоположению, но и своей роли в качестве центра торговли. В середине XVII века ключевым фактором успеха Коккола стал деготь, увековеченный на городском гербе в виде бочки. К концу XVII века Коккола стал «дегтевой столицей» Остроботнии.

Уже в XVII веке и особенно после Северной войны в Коккола и окрестностях начало активно развиваться судостроение. Часть кораблей строилась для собственного пользования, но большую часть новых судов корабельщики продавали в Стокгольм. Время от времени объем судостроения даже превышал объем торговли дегтем. Со временем важной экспортной продукцией стала также древесина. Так, в трюмах первых кораблей, вышедших из порта Коккола после объявления в 1765 году «свободы мореплавания», находилась именно древесина.

Принято говорить, что история обязывает. Когда листаешь старые архивные документы и наблюдаешь за современным развитием Коккола, появляется повод смотреть в будущее с оптимизмом. Экономика хорошо развивается, культура процветает, и город укрепляет свои позиции в качестве центра торговли, промышленности, услуг и образования.

Порт, основанный в Коккола в 1825 году, постепенно стал самым эффективным в Финляндии, а в целом он занимает третью позицию в сравнительном анализе портов Финляндии. В последние годы развитие порта было особенно динамичным, и общий объем перевозимых через него грузов превысил восемь миллионов тонн. Порт Коккола также стал самым важным транзитным портом Финляндии.

Успех порта был бы невозможен без профессиональной работы портовых операторов. Компания Oy M. Rauanheimo Ab, которой в этом году ис-

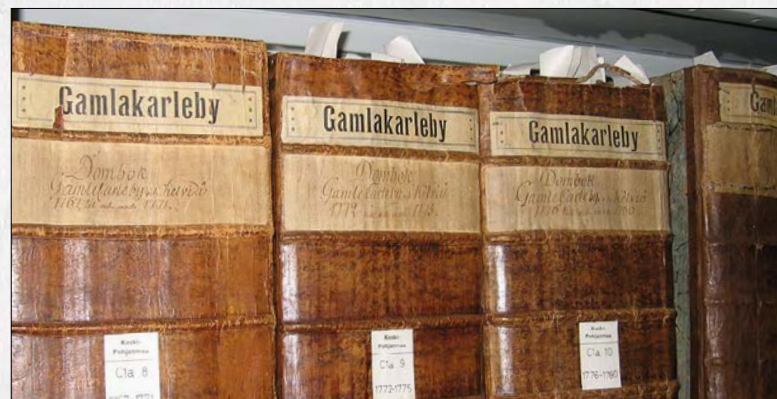
полняется 130 лет, достигла больших успехов. Ее родственное предприятие Oy Adolf Lahti Yxpilä Ab также бурно развивается. Перед юбилейным годом в Oy M. Rauanheimo Ab снова нашлось применение фамилии Роден: недавно начало работу новое родственное предприятие компании – Oy Rodén Shipping Ab. Это уже третье предприятие группы, которое, помимо Коккола, работает также в портах Пиетарсаари и Котка-Хамина.

Работа над этим «портовым проектом» была интересной и плодотворной. Мне уже приходилось иметь дело с портом и портовыми операторами в мою бытность экономическим обозревателем газеты «Ёстерботнинген». За многие годы статей о них набралось немало. И все же работа над историческим обзором о порте Коккола и Oy M. Rauanheimo Ab оказалось непростой.

В сборе материалов для исторического обзора сразу двух предприятий имеются свои сложности. Поскольку меня интересует история, я составил хронологическую часть обзора отдельно от остальных текстов. История порта дополнена хронологией с XIV века до наших дней, а история Oy M. Rauanheimo Ab – с 1884 года, когда Отто Роден начал заниматься экспедиторской и стивидорной деятельностью в Юксписхляя.

Хочу поблагодарить заказчиков этой работы, а также всех, кто предоставил проекту тексты, иллюстрации и прочую информацию. Выражаю особую благодарность Хеммингу Ренлунду, который оказал неоценимую помощь при составлении настоящего исторического обзора благодаря своему двадцатичетырехлетнему опыту работы в порту, главным образом на посту председателя правления. Также благодарю за эффективное сотрудничество переводчиков, специалистов по проверке фактической правильности информации, редакторов и специалиста по графическому дизайну Кая Фрилуна.

Коккола, январь 2015 года
ОЛЕ ГРАНХОЛМ



Greetings from the City of Kokkola

The history of the Port of Kokkola spans several centuries, and the port's importance to the development of the soon-to-be 400-year-old city is fundamental. The different stages of development undergone by the city's industry has been reflected in port activity; the port has always been able to provide the prerequisites for growth that the city has required. This symbiosis between

city and port has been profitable and effective. Over the years, the port has had great significance for regional development, in part because it has made international trade and shipping possible, which is clearly important at a time when global trade and international enterprise has come to preeminence. The port can also be said to have furthered regional development in Finland.

The men behind the port's development had bold visions about new possibilities for growth, and they have sought solutions and taken measures to actualize their goals. In its capacity as the port's owner, the city has approved of the port's common, strategic objectives and consistently supported its development. State authorities have also

considered the Port of Kokkola to be an important part of the national logistical network, and granted support that has greatly improved the port's infrastructure and shipping lanes. Port services have been developed in close cooperation with companies within the transport industry. The number of companies operating within the port area today exceeds 60. Thanks to the companies' and customers' diligent use of port

services, traffic volume has increased noticeably over the last few years.

The port's increased capacity for cargo handling, and the investment in a deepwater shipping lane at the end of the 1990s, gave new life to the development of traffic. The building of an all-weather terminal, and the introduction of a tippel for railroad cars, improved the port's ability to offer versatile and effective services. The port has also continually expanded the areas for storage and port activity, and modernized the port's infrastructure and lifting devices. Through active marketing and a customer-oriented approach to business, port development has been furthered and possibilities for future growth have been created.

Today, the Port of Kokkola is the third largest in Finland. Traffic volume has seen a four-fold increase since the beginning of the 1990s, and amounted to nearly 8 million tons in 2013. During the first half of 2014, traffic volume further increased in comparison to the previous year. The current extensive investment into the large-scale industry area in Kokkola strengthens the port's function and activities. New production and business activity are clear proof of the area's vigorous industry – and vitality is what is needed with today's tough international competition.

Changes in the port's operational environment and new challenges for navigation presupposes continuous investment in order to preserve and further improve the port's efficiency and competitiveness. During the last few decades, the Port of Kokkola has, in a convincing way, shown that it is well prepared to meet new challenges and operate successfully in the future.

ANTTI ISOTALUS
Mayor



Приветственное слово мэра города Коккола Антти Исоталуса

Порт Коккола, играющий центральную роль в развитии города Коккола, которому скоро исполнится 400 лет, имеет многовековую историю. Этапы развития городской экономики оказали свое влияние на деятельность порта, а порт, в свою очередь, создал городу необходимые условия для роста. Этот симбиоз города и порта продолжает оставаться успешным и продуктивным. Порт Коккола всегда имел большое значение для всего региона, а его деятельность оказывала поддержку региональному развитию Финляндии. Порт обеспечил наличие таких важных для развития региона областей деятельности, как международное мореходство и торговля. В последние десятилетия особое значение приобрели мировая торговля и глобальный бизнес.

Руководители, отвечающие за развитие деятельности порта, активно искали новые возможности для развития деятельности и пути их реализации, а также предпринимали соответствующие меры. Город как владелец порта намечал общие стратегические цели и поддерживал его развитие, принимая последовательные решения для реализации этих целей. Государство также считало порт Коккола важной составляющей национальной логистической сети, поэтому оно предоставило порту исключительно важную поддержку для развития его инфраструктуры и оптимизации морского фарватера. В развитии портовых услуг активно участвовали транспортные предприятия. Количество компаний, работающих на территории порта, составляет уже более шестидесяти. Компании и их клиенты все шире используют порт в своей деятельности, в связи с чем объем транспортных потоков за последние годы значительно увеличился.

Увеличение товарно-пропускной мощности порта, а также инвестиции в сооружение глубокого фарватера в конце 90-х годов XX века послужи-

ли новым толчком для увеличения транспортных потоков. Строительство всепогодного терминала и использование вагонопрокидывателя позволили расширить ассортимент услуг и сделать их еще более эффективными. Порт также постоянно и целенаправленно расширял портовые территории и зоны обработки грузов, а также модернизировал портовую инфраструктуру и грузоподъемные устройства. Активный маркетинг и забота о клиентах являются неотъемлемой частью деятельности порта Коккола. Эти принципы лежали в основе работы порта и создали условия, необходимые для дальнейшего развития.

Сейчас порт Коккола является третьим по счету крупнейшим портом Финляндии. В 2013 году объем портовых транспортных перевозок увеличился в 4 раза, почти до 8 млн. тонн. В первой половине 2014 года вновь наблюдался значительный рост по сравнению с предыдущим годом. Актуальные крупные инвестиции в зоны тяжелой промышленности города Коккола со своей стороны способствуют укреплению позиций порта. Новые промышленные предприятия и новые направления производства свидетельствуют о жизнеспособности индустрии в данном регионе в условиях жесткой международной конкуренции.

Многочисленные изменения в условиях деятельности порта и новые задачи в сфере морских перевозок предполагают необходимость постоянного обеспечения эффективности процессов и сохранения конкурентных преимуществ. В последние десятилетия порт Коккола доказал свою готовность принимать на себя новые задачи и успешно работать и в будущем.

АНТТИ ИСОТАЛУС
мэр города Коккола



The development of the Port of Kokkola since 1985

The Port of Kokkola was founded in 1825 and has gone through many different stages during its nearly 190-years of operations.

I will now focus on the last 35 years of history, and on one of the port's most substantial stages of development. The purpose is to shed light on the factors behind the port's current success.

In this context, I want to emphasize a common denominator shared by the individuals who have contributed to this success, and that also describes all those who in various positions have worked in the port during the last 35 years: the right attitude.



Torbjörn Witting

The Port of Kokkola develops – some good reasons

The years and decades before the 1980s can, when it comes to port operations, be described as a period of somnolence. It is true that development and investments into the port took place as well during this period, but with nothing like the same purposefulness, willingness to take risks, and focus of results as from the 1980s to today.

The original port had, from the middle of the 1940s to the 1970s, served the export and import of goods for state-owned Kemira, Kokkola's first large-scale industrial entity. At the beginning of the 1970s, after a long negotiation process, Kemira had decided to build its own quay

on land that was owned by the city of Kokkola, on the northern side of their industrial plant at the so-called "Kemira quay". The necessity for the construction of its own quay is self-evident, and the following story regards the port's longstanding stevedoring company Oy M. Rauanheimo Ab. For several decades, Rauanheimo had served Kemira's industrial plant in Kokkola. Rauanheimo had very few customers, and Kemira was the largest. According to the story, Rauanheimo's president at the time budgeted the stevedoring company's expenses for the next year. After finishing these estimates, he would add a profit margin and divide expenses by the annual tonnage that Kemira reported. Since the cost of these stevedoring services increased sharply every year, it is understandable that Kemira's representatives were not very pleased with the situation. For several years, Kemira warned Rauanheimo that the company would construct its own quay if the stevedoring fees increased. By the beginning of the 1970s, Kemira had decided to follow through on its threat, and in 1973 the company transferred its shipping from the original port to its own quay.

At the end of the 1970s, shipping was undertaken from Outokumpu's harbor, Kemira's quay, and the oil quay; but due to the reasons previously mentioned, the shipping at the shore quay in the original port was insignificant. Rauanheimo's situation was precarious, since the company had lost almost all of its business and income at once.

At the beginning of the 1980s, assistant city director Ralf Porko is said to have assembled a group that, among others, included treasurer Eero Mäki. Before Porko took office in Kokkola, he had participated in the development of the free port in Hanko as development manager. Before he even moved to Kokkola he had a clear view of the port's role and what sort of influence it, in the best case scenario, could have on a city like Kokkola. According to Porko, a city without a shoreline can collect revenue from its entire area, but this is not possible for a coastal city. Consequently, he concluded that port activity needs to be developed in a way so that the city, via its port revenue, can compensate for the revenue that is lacking due to its location near water. During the first years of the 1980s, plans for extending the port were drawn up and work was begun immediately.

The situation during the 1970s, and particular at the decade's end, led to the city deciding to develop and extend the port. Since Rauanheimo had lost its shipping, it was naturally interested in boosting traffic and business once more; the prerequisites for new development were favorable.

The development was initiated on many levels. Early on, it was established that Kokkola required a deepwater shipping lane and deepwater port. After an intensive lobbying campaign for a deepwater shipping lane, it was decided that a depth of 11 meters would be

suggested to begin with. This was a wise choice, as a shipping lane with a depth of 12 or 13 meters would probably have not been approved by the state due to the expense. The new deepwater shipping lane project began in 1985 and finished in 1987. In part through utilizing sand from dredging, they could simultaneously begin construction on a new part of the port, a deepwater port. According to the plans, the deepwater port could either be placed to the north of the original port's breakwater or in the place that it is situated today, as a continuation of what was Outokumpu's quay and loading area.

The Port of Kokkola's port directors

At the beginning of the 1980s, the title of port director was still rather unusual in Finland. Back then it was the harbormaster, who was nearly always trained as a sea captain, who was responsible for port operations. In many ports, the harbormaster became the port director. But Kokkola took another path, when Pertti Tilus, who had a commercial education and experience with business operations, was chosen as the port's first port director in 1983. Active marketing of the port began, and new customers were purposefully sought. Tilus, alongside stevedoring firm Rauanheimo's operations manager Antti Ahonen, had a chance to visit many sawmills and plants over the next three years, and their travels took them all the way to the Soviet Union.

During Tilus's time, the deepwater port's first 11-meter deep quay was constructed. In total, it was 180 meters long. In addition, the deepwater port was equipped with the port area's first crane, Iso-lita, a modern 40-ton rail-mounted crane. Alongside the crane, a hopper car and quayside transit system were constructed; these were linked to Outokumpu's zinc concentrate system.

In 1987, a new port director was elected; this time the choice was city secretary Eero Mäki, who had been involved in the port's operations for a long time. The choice came as a surprise to Eero, since Ralf Porko had given him the task of heading-up the application process. According to Eero, Porko called him into his office and told him that he had found a new port director. Naturally, Eero became a bit annoyed initially, since the application process was in full swing, but he kept a straight face and asked who the person was, and the answer was: you.

Under Eero's guidance, the development of the port continued at undiminished speed. Now the lobbying for a 13-meter deep shipping lane began in earnest, even if the port had recently gotten an 11-meter deep shipping lane. The work began on new staging areas, the first three warehouses, and a new conveyor system equipped with a loader during Eero's first two years as port director. Investments were made to meet the prerequisites for exporting pyrite from the Pyhäsalmi mine.

The post of Rauanheimo's local manager was now filled by Antti Ahonen. Eero and Antti were a tag-team when it came to selling to Russia. Both of them made over a hundred trips to the country, and accomplished much. Prior to the mid-1990s, the total shipping volume exceeded 3.5 million tons; during the best years shipments to and from Russia approached a million tons.

Lobbying for a 13-meter deep shipping lane to the port continued, and around the middle of the 1990s, parliament approved the shipping lane project. The project's cost estimates indicated that it was to be the most expensive shipping lane project ever undertaken in Finland. Costs would total over 150 million Finnish marks. Dredging was begun at the outer edge of the shipping lane, with rock blasting. The rock debris was utilized in constructing the deepwater port's walls, and some of the so-called "soft masses" were used for back-filling. The shipping lane project took an interesting turn in the summer of 1997, when the first hand grenades were found outside the deepwater port. The find put a stop to the work for a year, which resulted in the shipping lane being finished three years later than planned. The incident was trumpeted all across Europe and project costs doubled. However, given the volume of traffic we have today the shipping lane has already been repaid.

At the turn of the millennium, it could be noted that the operational prerequisites for the deepwater port and bulk cargo had been met and that there was adequate capacity. The next step was to begin a planning process, including market analysis, with the objective of improving the prerequisites for general cargo and container traffic. What could be noted was that there was neither enough containers, nor enough general cargo, in Kokkola or its environs to undertake individual investments for either kind of goods. But if these different kinds of shipping were merged, it could give an economic foundation for larger investment entities. With these facts as a starting point, the idea for an all weather terminal, or AWT, was born. The project that began in 2002 was the city's, and naturally the port's, largest single investment item – the expense of the project reached a total of 16 million euros.

My own work in the Port of Kokkola

My own work in the Port of Kokkola started in May of 1996. Later, I heard that the port director had his hands full (which is evident from what I have written about above) and that the board felt it was important that Mäki got to concentrate on the most important areas of his job as port director, and delegate other tasks to an appropriate subordinate. Therefore, via a newspaper advertisement, a combined finance and marketing manager was sought. There were 56 applicants, and I was somewhat surprised when port director Mäki, after the first round of interviews, called me

one evening to tell me that I was his first choice for the post. Both the assignment itself and the move back to my hometown with the family felt inspiring. One must also remember that Finland was at the end of its deepest depression, and there were not many attractive jobs available at a managerial level. The only thing that I was hesitant about was whether I really was to be a municipal employee. The thing is, that for several years I had prepared for a career within the business world, eventually at an international level. In my past I had, for instance, studies in business administration and a few years' experience as a business management consultant in what were some of Finland's largest corporations.

When I pointed this out to port director Mäki, his response was quick: in the port I was going to get to work with more tasks related to business operations than in many large-scale industries. And today I know that he was right.

The post was, as the name suggested, two-fold. The most important task within marketing was to wake up the Western market. I did this, alongside Hemming Renlund (who had already served as the port's chairman for a long time), by getting acquainted with the largest ports in Europe. We also visited ports of the same size as the Port of Kokkola, as well as companies served by these ports in the Netherlands, Germany, England, and Ireland. Through different projects we also received good knowledge regarding, for example, the maritime nation of Greece and its operators.

The internationalization projects opened possibilities for the port to build up a network of marketing agents, mostly in Central Europe and Great Britain, which served the port outstandingly. Thanks to this work, the Port of Kokkola today has valuable personal contacts in the largest ports in Europe and in privately-owned port terminals. Early on we acquired an understanding of the Russian market and its business culture, as we received mentoring from Eero Mäki and Antti Ahonen.

One of the finance director's central tasks was to develop the so-called "internal accounting". This included, among other things, making profitability calculations that were to serve as a starting point for pricing, producing reports to support decision-making, and developing IT

systems. My time as finance and marketing manager was in many ways a way of acquiring the so-called "silent knowledge" of port operations, and a preparation for managerial duties. In a way, I was practicing for a relay race.

The third port director at the Port of Kokkola

On March 1, 2004 I received the baton, after having supervised port operations as interim port director during part of the second half of 2003. I took up the post at a point when the port's largest single investment project, the construction of the all weather terminal, was on-going.

Even before I accepted the post, I was aware that the port's loan would be the largest thus far, that shipping totaled only three million tons, and that the previous year's accounts were barely in the black.

The positive aspects were that the deepwater port now had a greater capacity for cargo traffic, and that the all weather terminal in the original port meant a further capacity increase for shipments of general cargo. The situation meant that something had to be done, and fast. The only realistic alternative was to determinedly begin focusing

on the Russian market. I and the port's good partner, Rauanheimo's president Joakim Laxåbacka, who had been recruited by the company a couple of years earlier, therefore set about the task with new energy.

This work, and several trips to Russia, bore fruit and the trade restarted after a break that had lasted many years. We got our foot in the market's door, and made several new personal contacts in both Moscow and other parts of Russia. These contacts, as well as contacts that were created later, have developed and deepened over the years. In 2004, the trade shipments reached 0.5 million tons and the prognosis for 2014 is a cargo traffic of approximately 3.5 million tons. Transshipped goods are now, in other words, half a million more than the total quantity of goods shipped in 2003.

The Port of Kokkola – the first choice for the mining industry in Finland, Russia, and Sweden

For decades the Port of Kokkola has been developed to render logistics for the mining industry more efficient in both Finland and Russia. An interesting addition to this has been the opportunity to



**M/S Navios Lumen and M/S King Barley.
Теплоходы «Навиос Лумен» и «Кинг Барли».**

negotiate regarding mining concessions in Swedish Lapland, but also regarding Swedish-owned mining concessions in Finnish Lapland; that is, regarding future shipments of iron ore. For example, it can be noted that at the beginning of 2014 the Port of Kokkola, in the face of tough competition, and after a demanding assessment process, was chosen as a port for shipments to and from the mine in Kolari thanks to its logistical advantages.

Since 2007, several mines in central Finland have chosen our port as a new partner, or given us the task of handling new flows of cargo, both for export and import. Cargo traffic in central Finland's market-area has more than quintupled since 2004, and the total quantity of cargo that is transported today exceeds 2.5 million tons. The majority of cargo is transported to or from the port by railroad, which has resulted in the Port of Kokkola, somewhat surprisingly, becoming Finland's largest railroad port. Among all the methods of land transportation, railroad shipping is the most environmentally friendly option. Cargo traffic in the port is estimated to reach 8.6 million tons in 2014.

An unparalleled development

The Port of Kokkola has undergone an exceptional development during the period of 2004–2014, and has meanwhile been the fastest developing Finnish port. This has not occurred without effort. Over the last ten years the port has invested just over 80 million euros. The deepwater port's capacity was at a premium already in 2006, when transshipped cargo exceeded 2.3 million tons. The capacity overall was insufficient, and consequently, the port has systematically made investments into new quays (about 400 meters worth), new cranes (six of them), several kilometers of railroad, more than ten hectares of staging areas – today the port area includes 65 hectares of operation areas, 74 hectares of development areas, and 1.5 hectares of covered storage space – and in speciality terminals, among others a terminal with a rotary rail wagon tippler.

Investments have also been made into the construction of a new part of the deepwater port, namely, the Silversten port.

These investments, in particular the risky ones, have meant that the management of the business and the handling of risks taken, has been an important part of managing the port. In practice, this means that one continuously needs to anticipate customer plans. Added to that, one needs knowledge of the customers and to know both them and their operations, generally at a global level. This knowledge constitutes the starting point for the management of the port's business, and on the basis of this, a perception of what the following year (and years) will look like is formed. Based on this estimate, the port creates a budget, and investment assessments, that the port's board of directors then will

confirm. Assessments and scenarios are regularly reviewed in order to avoid large surprises. Unexpected events, both positive and negative, have taken place over the years, and the port has commensurately either increased or decreased investments.

A good team creates good results

A managerial team of five people are responsible for the port's success over the last ten years. The first names I will mention are two people who have been involved in port operations for a long time, namely, current finance manager Vuokko Kalliokoski and technical manager Tapio Lampinen. Even the newest members have had time to acquire more than ten years of port service, such as harbormaster Carita Rönqvist and development manager Jyrki Roukala. This is the team behind the port's positive results. The port's board of directors has dedicatedly taken part in this development and success; all the investments mentioned have been worked on and approved of by the board of directors. Naturally, the chairman has always played a large role, and I have received good advice and instruction from both chairmen of the board of directors, Hemming Renlund and Pekka Nokso-Koivisto. Investments and results of this caliber would not be possible without the full confidence of both the central authorities and decision-making representatives.

At the time of writing, the port is undergoing corporatization. This, taking place at the same time as the sulfur emissions limit in the Baltic Sea is becoming more strict, means that the port is facing both exciting and challenging times. This corporatization, due to its legal form, creates an even stronger commercial basis for the innovative development of the port's business operations. With that grows the possibility of achieving an even larger commercial role. The guiding principle, "the

port will, with competitive pricing, handle shipping for domestic industry, for Russian transshipment, and provide the owner with profit", established by the city of Kokkola, the owner, has so far been followed, and will doubtlessly be followed even after the port becomes a joint-stock company.



TORBJÖRN WITTING
Managing Director

Развитие порта Коккола с 1985 года

Порт Коккола был основан в 1825 году и прошел через множество различных этапов за свою почти столетнюю историю.

В данном обзоре я сосредоточусь на последних 35 годах, на которые пришелся один из наиболее динамичных этапов развития порта, и постараюсь раскрыть причины его нынешнего успеха.

В этой связи я хотел бы дать оценку всем тем, кто привел порт к его сегодняшнему процветанию и кто работал в порту в течение последних 35 лет. Эта оценка – «правильный настрой».

Развитие порта: ряд веских причин

Деятельность порта в годы и десятилетия, предшествующие 80-м годам XX века, можно охарактеризовать как «сон спящей красавицы». Конечно, развитие и инвестиции осуществлялись и тогда, но они не были столь целенаправленными, рискованными и прибыльными, как в период с 80-х годов до наших дней.

С середины 40-х до 70-х годов XX века старый генеральный порт обслуживал импортную и экспортную деятельность первого в Коккола крупного промышленного предприятия – государственной компании Kemira. В начале 70-х годов после длительных переговоров Kemira решила построить собственный причал на участке, принадлежащем городу Коккола, в северной части промзоны. Причины этого решения хорошо известны, и сейчас рассказ пойдет о стивидорной компании Rauanheimo, имеющей долгую историю работы в порту. Компания Rauanheimo десятилетиями обслуживала промышленное предприятие Kemira в Коккола: это был один из немногих ее клиентов, и притом самый крупный. Говорят, что тогдашний исполнительный директор Rauanheimo составлял годовой бюджет своей компании следующим образом: сначала рассчитывал расходы на будущий год, затем прибавлял комиссию, а затем делил полученную сумму на запланированное количество груза, сообщенное Kemira. В результате таких подсчетов расходы Kemira на перевозки значительно увеличивались год от года, и понятно, что ее представители были отнюдь не в восторге от этого. Kemira в течение нескольких лет предупреждала Rauanheimo, что она построит собственный порт и причал, если расходы будут продолжать расти теми же темпами. В начале 70-х годов Kemira реализовала свою угрозу и в 1973 году перенесла свои перевозки из старого генерального порта на собственный причал.

В результате к концу 70-х годов на причалах компаний Outokumpu и Kemira, а также на нефтяном терминале трафик был, а в старом порту его практически не было – по упомянутым выше причинам. Компания Rauanheimo находилась, естественно, в трудном положении, поскольку она разом потеряла почти весь товарооборот и основной источник дохода.

Насколько мне известно, в начале 80-х годов вице-мэр Ральф Порко собрал рабочую группу из своих подчиненных, в которую в числе прочих входил тогдашний казначей города Ээро Мяки. До своего приезда в Коккола Ральф Порко был, в частности, директором по развитию в свободном порту Ханко. Таким образом, при вступлении в должность он имел хорошее представление о том, какое значение может иметь порт при правильной постановке дела для такого города, как Коккола. Он рассуждал так: город, который расположен не на побережье, может собирать налоги с полной окружности вокруг него, а вот прибрежный город может собирать налоги только с половинной окружности. Соответственно, недостающие полкруга нужно компенсировать за счет доходов от порта, который нужно развивать. В начале 80-х годов был утвержден план по расширению порта, который город начал смело претворять в жизнь. Таким образом, в 70-е годы, особенно в конце десятилетия, город решил уделять развитию порта больше внимания, чем раньше, а Rauanheimo, потеряв свою долю перевозок и прибыль, мечтала восстановить их. Иными словами, сложились удачные условия для нового витка развития.

Развитие порта происходило на многих направлениях. Сначала был сделан вывод о том, что городу Коккола требуется глубокий фарватер и глубоководный порт. Началось активное лоббирование глубокого фарватера. Было принято мудрое решение начать с цифры 11 метров, поскольку проект углубления фарватера до 12 или 13 метров мог не пройти в государственной администрации как слишком затратный. Работы по углублению фарватера до 11 метров начались в 1985 году и были успешно завершены в 1987 году. Одновременно с этим началось строительство глубоководного порта, причем при строительстве использовался грунт, извлеченный при углублении фарватера. В качестве места для глубоководного порта рассматривались два варианта – к северу от волнолома, защищавшего старый генеральный порт, и теперешнее местоположение глубоководного порта, где в то время находился причал Outokumpu, – в качестве продолжения его площадки.

Руководство порта Коккола

До начала 80-х годов XX века в Финляндии фактически не существовало такой должности, как директор порта. Портами руководили капитаны порта, все без исключения учившиеся на морских капитанов. Впоследствии многие капитаны порта автоматически становились директорами порта. В Коккола пошли по другому пути. В 1983 году на должность первого директора порта был назначен Пертти Тилус, человек с коммерческим образованием и опытом. С этого момента начался активный маркетинг порта и поиск новых клиентов. В течение первых трех лет пребывания на должности Пертти Тилус вместе с тогдашним руководителем работ в Rauanheimo Антти Ахоненом успел объездить множество лесопильных

заводов и других организаций, в том числе и в России.

Во времена Пертти Тилуса был построен первый причал глубоководного порта длиной 180 и глубиной осадкой 11 метров. Кроме того, в порту установили первый современный кран Iso-lita с грузоподъемностью 40 тонн. Рядом с краном установили погрузочную воронку погрузочный бункер, а также конвейер вдоль причала, соединенный с конвейером для цинкового концентрата компании Outokumpu.

В 1987 году был выбран новый директор порта – на этот раз советник мэра Ээро Мяки, длительное время курировавший вопросы порта. Это назначение оказалось для Ээро Мяки полной неожиданностью, потому что он сам занимался по поручению Ральфа Порко поиском нового директора порта. По словам Ээро Мяки, Порко пригласил его в свой кабинет и сказал, что нашел нового директора порта. Ээро Мяки, разумеется, сначала расстроился, потому что это дело было поручено ему, но сдержался и спросил, кто же это. В ответ он услышал – Вы.

Под руководством Ээро Мяки динамичное развитие порта продолжилось. Немедленно началось активное лоббирование углубления фарватера до 13 метров, хотя он только что был углублен до 11 метров. Началось строительство площадок глубоководного порта. Три первых склада и новый конвейер с погрузчиком были построены за первые два года пребывания Ээро Мяки на должности директора порта. Основные инвестиции в развитие деятельности были связаны с началом экспорта пирита, добываемого в Пюхасалми.

В это же время Антти Ахонен стал директором местного отделения компании Rauanheimo. Ээро Мяки и Антти Ахонен хорошо работали в паре, в том числе на российском направлении. Они побывали с визитами в России более сотни раз, и это, в конце концов, начало приносить плоды. К середине 90-х годов объем перевозок порта Коккола превышал 3,5 миллиона тонн, из которых в лучшие годы на долю российского транзита приходился почти миллион тонн.

Лоббирование углубления фарватера до 13 метров также продвигалось успешно, и к середине 90-х годов парламент Финляндии принял положительное решение по проекту. При составлении бюджета выяснилось, что проект будет самым дорогим в истории Финляндии проектом

по углублению фарватера и обойдется в общей сложности в 150 миллионов марок. Работы по углублению фарватера начались с подрыва скал на выходе из порта. Полученный гранитный щебень и мягкий грунт использовались для укрепления сооружений глубокого порта. Дело приняло неожиданный оборот, когда летом 1997 года за пределами акватории порта нашли первые гранаты. Из-за этой находки работы пришлось приостановить на целый год, что привело к задержке проекта почти на три года. Новость широко освещалась в прессе, в том числе в Европе. К сожалению, смета проекта выросла вдвое. Но с учетом современных требований к портам и постоянного роста габаритов судов проект по углублению фарватера, безусловно, окупился.

В начале 2000-х годов был сделан вывод, что пропускная способность и инфраструктура глубокого порта по обработке насыпных навалочных и наливных грузов находятся на должном уровне. Началось планирование и проведение маркетингового анализа с целью улучшения предпосылок для обработки штучных генеральных и контейнерных грузов. Выяснилось, что объем перевозок штучного товара и контейнерных перевозок в Коккола недостаточен для осуществления соответствующих инвестиций. Однако при объединении этих типов перевозок появлялось экономическое основание для осуществления достаточно крупного инвестиционного проекта. Так появилась

идея строительства крытого всепогодного терминала. Проект, начавшийся в 2002 году, оказался крупнейшей единовременной инвестицией города и, соответственно, порта. Его стоимость составила 16 миллионов евро.

Моя карьера в порту Коккола началась в мае 1996 года. Как мне рассказывали впоследствии, директор порта Ээро Мяки был перегружен работой (что легко себе представить на основании вышесказанного), и правление решило, что будет целесообразно, если Мяки сосредоточится на наиболее ответственных направлениях и делегирует остальные обязанности помощнику. В газете дали объявление о должности начальника по экономике и маркетингу. Поступило 56 заявок, и нужно признать, что вечерний звонок Ээро Мяки после первого раунда собеседований о том, что я являюсь кандидатом номер один, стал для меня неожиданностью. Новость была приятной во многих отношениях: сама должность, переезд



Турбьёрн Виттинг

с семьей обратно в родной город, да и вообще, хороших начальственных должностей в самый разгар экономической депрессии в Финляндии просто не открывалось. Единственное мое сомнение было связано с тем, действительно ли мне предстоит работать на город. В течение нескольких лет я готовился к тому, чтобы делать карьеру в частном секторе, возможно, международную. За плечами была степень по деловому администрированию и несколько лет работы в качестве консультанта руководства крупнейших финских концернов того времени.

Я высказал эти сомнения Ээро Мяки, на что он тут же ответил, что в порту я смогу заниматься экономическими вопросами значительно шире, чем на большинстве крупных промышленных предприятий. Так и оказалось.

В соответствии со своим названием, должность включала две сферы ответственности. Первой задачей в отношении маркетинга была активизация западных рынков. Для этого мы с давнишним председателем порта Хеммингом Ренлундом объездили все крупнейшие порты Европы, а также порты, сопоставимые по размерам с портом Коккола, и стоящие за ними предприятия в Голландии, Германии, Англии, Ирландии. Также, например, благодаря ряду проектов мы познакомимся с морской отраслью Греции.

В ходе реализации проектов по расширению международной деятельности порта были созданы сети агентов по маркетингу, которые предоставляли порту высококачественные услуги. Благодаря этой деятельности порт Коккола имеет обширные связи на личном уровне с крупнейшими портами Европы и с портовыми терминалами, находящимися в частной собственности. Благодаря работе опытных специалистов Ээро Мяки и Антти Ахонена особенности российского рынка и культуры российского бизнеса были знакомы работникам порта с самого начала.

Одной из основных задач начальника по экономическим вопросам являлось развитие так называемого внутреннего учета – в частности, расчетов рентабельности как основы ценообразования, отчетности как инструмента поддержки процесса принятия решений, а также развитие вышеупомянутых систем ИКТ. Во многих отношениях работа начальника по экономическим вопросам и маркетингу была периодом накопления так называемых неявных знаний о коммерческой деятельности порта и периодом подготовки к работе руководителя – так сказать, репетицией принятия эстафеты.

Третий директор порта Коккола

Эстафету я принял 01.03.2004, проработав некоторое время во второй половине 2003 года на должности исполняющего обязанности директора порта. Я вступил на должность директора посреди крупнейшего ин-

вестиционного проекта по строительству всепогодного терминала. Перед тем как согласиться на эту должность я подумал, что порту грозит рекордный по размеру заем, тогда как общий объем перевозок составлял только 3 миллиона тонн, а финансовый результат за предыдущий год с трудом вышел в плюс.

С другой стороны, были и положительные моменты: была увеличена пропускная способность глубокого порта для обработки навалочных грузов, а также можно было увеличить пропускную способность старого генерального порта для штучных генеральных грузов – благодаря новому всепогодному терминалу. Проще говоря, что-то необходимо было делать, причем быстро. Единственным приемлемым вариантом был эффективным и быстрый выход на российский рынок. Эту работу мы начали с большим воодушевлением в сотрудничестве с нашим хорошим партнером, исполнительным директором стивидорной компании Rauanheimo Йоахимом Лаксобак, который пришел в компанию за пару лет до того.

Предпринятые усилия и бесчисленные визиты в Россию принесли свои результаты, и после многолетнего перерыва транзитные перевозки вновь были запущены. Мы расширили свои горизонты и приобрели новые контакты в России – как в Москве, так и за ее пределами. Эти контакты и другие, приобретенные позднее, мы поддерживали и развивали годами на личном уровне. В 2004 году объем транзитных перевозок составил 0,5 тонн, а объем грузовых перевозок в 2014 году должен, по оценкам, составить 3,5 миллиона тонн. Другими словами, объем транзитных перевозок сейчас больше, чем общий объем перевозок в 2003 году.

Порт Коккола – выбор номер один для предприятий горнодобывающей промышленности Финляндии, России и Швеции

В течение десятилетий порт Коккола развивался как вспомогательный логистический инструмент для предприятий горнодобывающей промышленности в Финляндии и России. В дополнение к этому появилась замечательная возможность провести переговоры по вопросу о перевозках железной руды с предприятиями, расположенными в шведской Лапландии, и с предприятиями, расположенными в финской Лапландии, но находящимися в шведской собственности. В частности, в результате жесткой конкурентной борьбы и после сложного процесса оценки порт Коккола был в начале 2014 года выбран альтернативным портом логистической цепочки горнодобывающего предприятия Колари.

Начиная с 2007 года, многие горнодобывающие предприятия Центральной Финляндии выбирают именно наш порт в качестве нового партнера, а также в качестве порта, через который проходят новые экспортные и импортные товары. Начиная с 2004 года, объем грузовых перевозок в Центральной Финляндии увеличился более чем в 5 раз, а общий объем перевозок превышает 2,5 миллионов тонн. Большая часть грузов

прибывает в порт и отправляется из него по железной дороге, что привело к неожиданному результату: порт Коккола стал крупнейшим в Финляндии железнодорожным портом. Железнодорожные перевозки, безусловно, являются наиболее экологичным видом транспортных перевозок. По оценкам, в 2014 году объем грузовых перевозок через порт Коккола составит 8,6 миллионов тонн.

Беспрецедентное развитие

Развитие порта Коккола в 2004-2014 годах было беспрецедентным, и он стал наиболее динамично развивающимся портом Финляндии. Конечно, все имеет свою цену. За последние 10 лет общая сумма инвестиций порта превысила 80 миллионов евро. Мощностей глубоководного порта фактически перестало хватать уже в 2006 году, когда объем транзитных перевозок превысил 2,3 миллиона тонн. Собственно, мощностей не хватает по всем направлениям. Порт последовательно осуществлял инвестиции в новые причалы (около 400 метров), в новые краны (6 штук), в километры рельсовых дорог, в десяток с лишним гектаров земли (оперативная площадь порта сейчас составляет 65 га, площадь под расширение – 74 га, а площадь крытых складов – 1,5 га), а также в специальные терминалы, например, в терминал с вагонопрокидывателем. Инвестиции осуществлялись и в развитие новой части глубоководного порта, Хопеакиви (порт Серебряного камня).

В связи с инвестициями, некоторую долю из которых можно отнести к рискованным, важной частью работы руководства стало управление рисками. На практике это означает, что необходимо знать своих клиентов и их сферу деятельности, обычно в глобальном масштабе, и уметь предугадывать их следующий шаг. Именно эта информация является основой для принятия решений и оценки положения на следующий год или годы. На основании расчетов порт составляет бюджет и план по инвестициям и представляет его на рассмотрение правления. При этом приходится постоянно следить за оценками и сценариями, чтобы избежать крупных неожиданностей. Порту уже приходилось сталкиваться с неожиданностями, как позитивными, так и негативными, и реагировать на них увеличением или сокращением инвестиций.

Хорошая команда приносит успех

В последние десять лет успех порта обеспечивает руководящая группа, состоящая из пяти членов. Среди них я в первую очередь хочу отметить двоих человек, уже давно оказывающих влияние на политику порта: директора по экономическим вопросам Вуокко Каллиооски и технического директора Тапио Лампинена. Впрочем, и те, кто пришел позднее, – капитан порта Карита Рённквист и директор по развитию Юрки Роукала –

уже свыше десяти лет принимают решения, определяющие жизнь порта. Эта команда привела порт к его нынешнему успеху. Правление в полной мере участвовало в развитии порта и его успехе; все вышеупомянутые инвестиции были проработаны и утверждены правлением. Разумеется, многое зависит и от председателя правления. Оба председателя, с которыми я работал, – Хемминг Ренлунд и Пекка Ноксо-Койвисто – оказали мне большую помощь. Инвестиции и достижения такого масштаба были бы также невозможны без полного доверия со стороны администрации и доверенных лиц трудового коллектива.

В настоящее время порт преобразуется в акционерное общество, а во всей акватории Балтийского моря скоро вступают в силу очень жесткие ограничения на выбросы диоксида серы, что обещает порту как новые возможности, так и новые трудности. Акционирование порта создает юридическую форму для дальнейшего развития экономики порта более инновационным способом, а также за счет возможности создания более разносторонней коммерческой организации. Бывшая до сих пор направляющей идеей формула, предложенная городом-владельцем порта о том, что «порт должен по конкурентоспособным ценам обслуживать перевозки промышленных предприятий Финляндии, а также транзитные перевозки из России, принося при этом прибыль своим владельцам», останется руководящим принципом и для нового акционерного общества.

ТУРБЬЁРН ВИТТИНГ
Исполнительный директор



The development of Oy M. Rauanheimo Ab in the 2000s

Port activity is in full swing and operations continue at breakneck speed. Exciting requests come in, as updates to our contracts must be quickly finished. This is what life looks like for us at Rauanheimo, and it feels great. Meanwhile, our competitors decline, with notices of layoffs following.

Our industry appears very interesting when looking to the future, and I am convinced that Rauanheimo will participate in setting it on a positive course.

I have had the privilege of serving as president for Rauanheimo since the spring of 2002. It has been a rewarding, but challenging time full of hard work, during which we have reached a position as the nation's leading firm within stevedoring, shipping, and clearing operations. Today, Oy M. Rauanheimo Ab still primarily operates in the Port of Kokkola. The company employs over 160 professionals and has a turnover of 70 million euros in 2014. Cargo volumes have increased from 1.7 million to almost 8 million tons, and the turnover from 6 million to over 70 million euros.

The company's founder, Mr. Otto Waldemar Rodén, always worked with the future in mind and with a great and obvious love for his company and his hometown Kokkola. He had, by today's standards, a relatively short life.

His colleagues are known to have said that "everything he did, he did with an eye towards the future, hoping that even later generations would get to enjoy the results of his initiatives."

That same way of thinking lives on. Our owner, the venerable family business KWH, and Rauanheimo have invested – and are still investing – in long-term operations, with a constant focus on renewal. I think that is one of our strengths today.

Rauanheimo has always been a family-owned company, and that might be one of the main reasons behind our long history and success.

Family-owned companies differ from other companies, mostly since the family's involvement creates particularly strong ties to tradition, history, and values. Objectives and activities are often long-term, and that creates opportunities for competitive growth. The company's history is often vigorous and alive.

Over the years, our brand has been shaped by people's ideas, successes and setbacks, and various challenges all the way up until today. A history like this strengthens the core values in the company's soul. It is unique, cannot be copied, and vouches for experience, reliability, and sustainability. History is not only based on the company, but it is also about the place where the company has operated and the industry they were in.

The long-term, close cooperation between the port and its leaders has been, and still is, an important part of the work, its development,

and our quest for success. We often market, sell, and develop operations together, and we have managed to develop a unique concept that is appreciated on both the Finnish market and abroad. Our owner, the KWH Group, makes long-term investments, and has given us the support required by a company involved in constant renewal and development.



Joakim Laxåback

A short look back at events during the 2000s:

For Christmas 2003, a newly built three-story property with office space, social space, and a dining hall was ready to be moved into. The rooms were customized for Rauanheimo's needs. A new, efficient organization took shape with new employees, a new managerial team, new divisions, and a new strategy.

Cargo traffic from local industry in Kokkola is still important and of great significance to our operations, but in order to increase profitability,

large volumes were needed. We decided on a clear development strategy, and our primary objective was to seek out new market shares. Focus settled on the flow of bulk goods from the mining industry in Finland and Russia.

In order to increase our service quality, we started offering long-term, integrated solutions, where we manage entire logistical chains. Our new slogan became "For Good Stories", and we built an image of ourselves as a logistics company.

Negotiations with AKT, the stevedores, and the managerial team led to some new local agreements and the introduction of nonstop work in the port to increase the efficiency of our stevedoring services.

During 2004, after many trips to Russia, negotiating primarily in Moscow and Saint Petersburg, we came to an agreement with the Russian Severstal Group regarding the transportation, handling, and loading of iron ore pellets from Kostomuksha. Rauanheimo handles the agreement, which includes everything from transportation from the border, to the loading of ships in Kokkola, and an entirely new unloading method for open WOK freight cars has been developed. This unloading method, in combination with the port's infrastructure and deepwater capabilities, created opportunities for increased volumes as early as 2005. Pellet shipments become one of the operational mainstays during the upcoming years, and still accounts for half of our total cargo volume.

In 2006, successful negotiations were carried out with Kemira Grow-How, which later came to be owned by the Norwegian firm Yaras. The negotiations led to a long-term contract concerning the handling and loading of iron oxide from factories in Siilinjärvi. The iron oxide is shipped to China, and the quantities increased quickly over the coming years; it is now another important mainstay of our operations and accounts for about 20 percent of our total amount of shipped cargo. That same year, we received certifications related to both the environment and quality. The certifications were complemented in 2014 with a certification in occupational safety.

Negotiations regarding different solutions for the Talvivaara mine began in 2007, and later led to their entire import and export flow being handled by us via the Port of Kokkola. Around the same time, the demand for regular container traffic from Kokkola to the continent increased, and in cooperation with the new company Merilinja Oy, regular container traffic to Antwerp began in 2008.

That same year, an agreement was reached with the Russian firm RUSAL regarding the import of aluminum concentrate from South America and Ireland via Kokkola for transshipment to Russian aluminum factories. During the years 2012 and 2013, a completely new, customized operational

computer system (HERO) was developed for Rauanheimo's operations. During the same period, business began in Hamina alongside RUSAL, which wished to import raw material via southern Finland to Siberia.

In 2013, Rauanheimo engaged around a thousand freight cars from Saint Petersburg for this transshipment to Russia. New negotiations with Severstal at the end of the year resulted in a new long-term contract regarding their entire logistical chain, including freight cars.



Inside the all-weather terminal. Внутри всепогодного терминала.

The anniversary in 2014

Now we leave the first 130 years behind us and move forward toward new challenges. We can do this feeling pleased with what Rauanheimo has accomplished from a modest start in 1884 to today. This year, we have already been able to enjoy growth and great results, and what feels particularly good is that over our anniversary year we have dealt with a record amount of goods, and are beating our own record with a goods volume of almost 8 million tons.

Rauanheimo stands strong and collected before what is to come – we have a stable foundation to build on! Our cooperation with our customers,

the port, partners, and the staff is strong and cohesive. I wish to extend a warm thank you to all of you for that! Good cooperation is a prerequisite for an efficient logistics chain to function.

Today, we live in a country that builds its future upon expertise!

The constant changes in our business environment make new demands on the company, the port, and our operations. Rauanheimo, and many other successful companies, are today navigating in shipping lanes where reality increasingly rarely matches the old charts. Clearly, there has been a societal elevation of the land.

Finland is an open country that for a long time has recognized and utilized the opportunities that trade can offer a small country. Our exports have corresponded to almost half of the GDP, which is far more than in most comparable countries. In order to do business and compete successfully in the future, effective logistical solutions for merchandise are

naturally needed. Finland's geographical location distant from the traffic and logistical flows of Europe demands constant renewal, innovation, and constructive trade policies.

Logistics is about attaining the greatest possible operational efficiency through effective services and low costs, in order to consider all parts of a supply chain.

Innovative logistical solutions become increasingly important in order to improve the competitiveness and efficiency of companies and organizations.

An important key to efficient solutions is to be found today, as before, in shipping and port operations. Close to 90% of export goods, measured by weight, are shipped through ports.

On an international level, one can see a clear trend within port operations. The large ports become even larger, and the smaller ports remain the same size while focusing on niches within different fields. In this manner, economies of scale can be utilized by both small and large actors.

Rauanheimo will meet the future with high ambitions and an openness to change. We strive to serve as an efficient link in the trade chain. Our guiding principal is to develop logistical, competitive, holistic solutions according to customer needs.

Tomorrow will not resemble yesterday. Only development and renewal is constant!

Oy Adolf Lahti Yxpila Ab

In 2009, the sister company Adolf Lahti rises again. KWH Logistics buys Kokkolan Lastaus Oy in Kokkola. The company is given the name Adolf Lahti, now works as Rauanheimo's sister company, and offers contract services to industry. The company is in a significant phase of development, and during the last few years has been ranked among the leading fast-growing contract service companies.

In five years, the company's turnover has grown from 1 million euros to almost 10 million euros. We are estimating that the turnover will double during the upcoming two years. This makes us one of the fastest-growing



Oy Adolf Lahti Yxpila Ab's machine room.
Ангар для техники компании Oy Adolf Lahti Yxpila Ab.

machine contract service companies not only in Ostrobothnia, but in all of Finland. For our customers, this growth provides an advantage, since it means we have a larger team capable of considering our customers' needs, not only locally, but in the entire country.

In Kokkola, the company offers services primarily to local industry and Rauanheimo. In the neighboring city of Pietarsaari, we take care of all the handling of unprocessed lumber and chips that are delivered to the factory (around 4 million cubic meters per year). At the time of writing, negotiations with UPM in Lappeenranta regarding a similar contract are in the final stages.

Adolf Lahti also specializes in the rental and servicing of heavy work equipment used in ports and mines.

Oy Otto Rodén Ab

During the anniversary year of 2014, KWH buys the competitor Hacklin Bulk Services Ltd. in Kokkola, that has operated mainly in the Silversten port. Operations continue under a separate company with the venerable name Oy Otto Rodén Ab and the brand name Rodén Shipping. The company works as a sister company to Rauanheimo and Adolf Lahti. Rodén Shipping offers efficient stevedoring services in Kokkola, and also shipping when necessary.

These three companies now have positive conditions for cooperation and have great potential for creating significant synergistic effects. We can now offer greater and more cost-effective, customized services to our customers. Rodén Shipping develops a niche focused on demanding goods such as feed phosphates, manure, potassium sulfate, ammonia, and phosphoric acid.

The circle is completed and the name Otto Rodén lives on within our field of work.

JOAKIM LAXÅBACK
Managing Director

Развитие компании Оу М. Rauanheimo Ab в XXI веке

В порту царит рабочая атмосфера и деятельность развивается огромными темпами. В то время как поступают интересные запросы, необходимо оперативно обновлять существующие договоры. Так обстоят дела у нас в компании Rauanheimo, что очень радует. Одновременно конкуренты сообщают о сокращении деятельности и увольнении.

Перспективы представляются крайне интересными, и я убежден, что Rauanheimo не выпадет из игры и продолжит развиваться в положительном направлении.

Я имею честь быть исполнительным директором Rauanheimo, начиная с весны 2002 года. Это был стоящий, хоть и непростой и интенсивный период, в течение которого мы стали ведущим провайдером стивидорных, экспедиторских и таможенных услуг в Финляндии. Основную деятельность компания Оу М. Rauanheimo Ab продолжает осуществлять в порту Коккола. В компании трудится более 160 специалистов, а ее торговый оборот в 2014 году превысил 70 миллионов евро. Объем грузов вырос с 1,7 миллиона тонн до почти 8 миллионов, а торговый оборот – с 6 миллионов евро до более 70 миллионов.

Основатель компании Отто Вальдемар Роден работал всю свою, особенно по нынешним меркам относительно короткую, жизнь с постоянной мыслью о будущем и с большой любовью к своей компании и городу Коккола – городу его предков.

Говорят, что его коллеги отзывались о нем следующим образом: “Все, что он делал, он делал думая о будущем, чтобы потомки и будущие поколения могли пользоваться плодами его деятельности”.

Этот подход сохранился и по сей день. Наши акционеры - традиционная семейная компания KWH и Rauanheimo - вкладывали и продолжают вкладывать ресурсы в долгосрочное развитие, уделяя особое внимание постоянному совершенствованию деятельности, и я считаю, что сейчас это наше большое преимущество.

Компания Rauanheimo всегда была семейным бизнесом, и это, пожалуй, одна из самых важных причин нашей долгой истории и успеха.

Семейные предприятия отличаются от других компаний, прежде всего тем, что благодаря обязательствам и участию семьи в компании возникают особо прочные связи с традициями, историей и ценностями. Деятельность и ее цели, как правило, являются долгосрочными, что создает возможно-

сти для повышения конкурентоспособности. История компании полна живых и ярких эпизодов.

Человеческие идеи, взлеты и падения, различные вызовы на протяжении многих лет формировали тот бренд, под которым сегодня работает наша компания. Такая история укрепляет основные ценности компании, ее уникальность. Такую историю невозможно скопировать и она обеспечивает опыт, надежность и устойчивость компании. История не зависит исключительно от деятельности самой компании – на нее влияет также место и область деятельности компании.

Долгосрочное и тесное сотрудничество с портом и его руководством, по-прежнему остается важной составляющей нашей работы, развития и стремления к успеху. Мы часто осуществляем маркетинг, продажи и развитие деятельности совместно с портом, и смогли создать уникальную концепцию, которая успешно работает как в Финляндии, так и за рубежом. Наш владелец - концерн KWH - осуществляет долгосрочные инвестиции в наш бизнес и предлагает нам поддержку, которая необходима для постоянно обновляющейся и развивающейся компании.



Йоаким Лаксобак

Краткий обзор событий 2000-х годов:

К Рождеству 2003 года было готово для въезда новое трехэтажное здание с его офисными и бытовыми помещениями и столовой. Помещения были выполнены с учетом потребностей Rauanheimo. Начала формироваться новая эффективная организация – новые сотрудники, новая дирекция, новые отделы и обновленная стратегия.

Обслуживание экспортных грузов промышленных предприятий Коккола оставалось важной частью нашей деятельности, но для повышения рентабельности требовались большие объемы. Мы определили четкую стратегию роста, и нашей главнейшей целью был поиск новых ниш на рынке. Мы решили сосредоточиться на обслуживании навалочных грузов финских и российских горнодобывающих предприятий.

Для повышения качества наших услуг мы предложили долгосрочные комплексные решения, охватывающие всю логистическую цепочку. Наш новый девиз был “For GoodStories”, и мы начали позиционироваться как логистическая компания.

В результате переговоров, проведенных с Профсоюзом работников автотранспорта (АКТ), стивидорами и бригадирами был достигнут ряд новых местных соглашений и обеспечен запуск безостановочных работ в порту для повышения эффективности наших стивидорных услуг.

В 2004 году после нескольких переговоров, проведенных главным образом в Москве и Санкт-Петербурге, мы смогли заключить договор с российским концерном "Северсталь" на транспортировку, перевалку и погрузку железорудных окатышей из Костомукши. Договор Rauanheimo и "Северстали" предусматривал перевозку груза от границы до погрузки на суда в порту Коккола; был также разработан совершенно новый и эффективный метод разгрузки полувагонов. Метод разгрузки полувагонов вместе с инфраструктурой порта и глубоководным портом создали условия для увеличения объемов уже в 2005 году, и перевозки окатышей стали одним из основных направлений деятельности. Данные перевозки по-прежнему составляют половину всего нашего грузооборота.

В 2006 году успешно были завершены переговоры с компанией Kemira Grow-Now, которая затем перешла в собственность норвежской Yara. В результате переговоров был достигнут долгосрочный договор на перевалку и погрузку оксида железа с заводов в Сиилинъярви. Отгрузка оксида железа производится в Китай, и ее объемы быстро выросли в последующие годы. Это вторые по важности перевозки для нашей компании, на которые приходится около 20 процентов всего нашего грузооборота.

В 2006 году мы получили сертификаты экологической безопасности и качества нашей деятельности. В 2014 году они были дополнены сертификацией системы гигиены и безопасности труда.

В 2007 году с компанией Talvivaara начались переговоры по различным транспортным решениям, и в результате достигнутого соглашения мы взяли на обслуживание весь импортный и экспортный грузопоток Talvivaara через порт Коккола. Одновременно вырос спрос на контейнерную линию из порта Коккола в континентальную Европу, и в 2008 году в сотрудничестве с Merilinjä Oy была открыта контейнерная линия в Антверпен.

В том же году был подписан договор с российской компанией РУСАЛ на транзитные перевозки концентрата алюминия из Южной Америки и Ирландии через порт Коккола на российские алюминиевые заводы.

В 2012–2013 годах для деятельности Rauanheimo была разработана совершенно новая операционная информационная система (HERO). В тот же период совместно с компанией РУСАЛ началась деятельность в порту Хамина. РУСАЛ хотел импортировать сырье в Сибирь через Южную Финляндию.

В 2013 году Rauanheimo арендовала в Санкт-Петербурге тысячу товарных вагонов для транзитных перевозок из России. Новые переговоры, про-

веденные с Северсталью в конце года, привели к заключению нового многолетнего договора, охватывающего всю логистическую цепочку, включая товарные вагоны.

Юбилейный 2014 год

Позади у компании 130 лет успешной деятельности, а впереди новые вызовы. Теперь мы можем продолжать, радуясь тому, что Rauanheimo достигла за все это время после скромного начала в 1884 году. В этом году мы также можем порадоваться росту бизнеса и отличным результатам, причем особенно радует то, что в юбилейный год мы смогли обработать рекордное за всю историю компании количество грузов – почти 8 миллионов тонн.

Rauanheimo встретит следующие навигационные сезоны как сильная и сплоченная команда – компания твердо стоит на ногах, что дает нам хорошие возможности для дальнейшего развития. Мы тесно и гармонично взаимодействуем с клиентами, портом, деловыми партнерами и персоналом. Сердечное спасибо всем вам за это! Для эффективного функционирования логистической цепочки требуется хорошее сотрудничество.

Мы живем в стране, чье будущее основано на компетенциях!

Постоянные изменения в окружающем мире предъявляют новые требования к компании, порту и нашей деятельности. Rauanheimo, как и многие другие успешные компании, все чаще выбирают путь, не предусмотренный «старой морской картой». В обществе произошли значительные изменения.

Финляндия является открытой, но маленькой страной, которая давно осознала возможности торговли и пользуется ими. На экспорт приходится почти половина ВВП Финляндии, что значительно больше, чем в большинстве сопоставимых стран. Для того, чтобы мы могли успешно торговать и конкурировать в будущем, должны иметься эффективные логистические решения доставки грузов. Географическая удаленность Финляндии от основных транспортных и логистических потоков Европы требует постоянного обновления, инноваций и конструктивной транспортной политики.

В логистике речь идет о достижении максимальной эффективности за счет эффективного и качественного обслуживания и низких затрат с целью удовлетворить требования всех участников цепочки.

Инновационные логистические решения играют все более важную роль в повышении конкурентоспособности и эффективности предприятий и организаций.

Ключевой фактор эффективных решений сегодня, как и вчера, заложен в мореплавании и портовой деятельности. Почти 90% объемов экспортных грузов в количественном выражении проходит через морские порты.

В международной портовой деятельности наметилась четкая тенденция. Крупные порты растут, а малые сохраняют прежние объемы и специализи-

руются на разных отраслях. Это позволяет как малым, так и крупным операторам использовать эффект масштаба.

Rauanheimo целеустремленно смотрит в будущее и готова к новым вызовам. Мы стремимся быть эффективным звеном в торговой цепочке. Нашей путеводной звездой является развитие конкурентоспособных логистических комплексных решений с учетом потребностей наших клиентов.

Завтра не похоже на вчера. Постоянны только развитие и обновление!

Oy Adolf Lahti Yxpila Ab

Сестринская компания Adolf Lahti возродилась в 2009 году. KWH Logistics купила Kokkolan Lastaus Oy. Компания получила название Adolf Lahti и теперь является сестринской компанией Rauanheimo, предлагая подрядные услуги для промышленности. Компания находится в стадии быстрого развития и в последние годы входила в число самых быстрорастущих подрядных предприятий. За пять лет оборот компании вырос с пяти миллионов евро до почти 10 миллионов. Мы ожидаем удвоение торгового оборота в течение двух ближайших лет. Таким образом, мы являемся одним из самых быстрорастущих подрядчиков, выполняющих механизированные работы, не только в регионе Остроботнии, но во всей Финляндии. Наш рост дает преимущество нашим заказчикам, поскольку мы располагаем большей командой для удовлетворения потребностей клиентов не только в нашем регионе, но и по всей стране.

В Коккола компания предоставляет услуги, в основном, для местной промышленности и компании Rauanheimo. В соседнем городе Пиетарсаари мы полностью обслуживаем поставки на завод круглого леса и щепы (ок.



Loading limestone to Talvivaara.
Погрузка известняка для Talvivaara.

4 млн м³ / год). На момент написания этого материала близятся к завершению переговоры по аналогичному договору с компанией UPM в Лаппенранте. Кроме того, компания Adolf Lahti специализируется на прокате и обслуживании тяжелой техники, используемой в портах и на горнодобывающих предприятиях.

Oy Otto Rodén Ab

В юбилейный год KWH выкупила своего конкурента компанию Hacklin Bulk Services Ltd, работавшую, в основном, в порту Хопеавики. Препрежний бизнес продолжится под почетным названием Oy Otto Rodén Ab и брендом Rodén Shipping. Компания является сестринской компанией Rauanheimo и Adolf Lahti. Rodén Shipping предлагает эффективные стивидорные услуги в порту Коккола и при необходимости также морские перевозки.

Эти три компании теперь имеют хорошие предпосылки для взаимодействия и значительный синергетический потенциал: мы можем предложить еще более качественное и индивидуальное обслуживание с эффективностью затрат для наших клиентов. Rodén Shipping специализируется на обслуживании ответственных грузов, например, кормовых фосфатов, удобрений, сульфатов калия, аммиака и фосфорной кислоты и развивает связанную с ними деятельность.

Круг замкнулся, и имя Отто Роден по-прежнему присутствует в нашей отрасли.

ЙОАКИМ ЛАКСОБАК

Исполнительный директор



Handling of freight.
Обработка грузов.

Chairman of the port's board of directors

As the chairman of the port's board of directors from the year 2009 onwards, I wish to convey the following: during this entire chairmanship, systematic investment has been put into quays and mechanical equipment in order to improve and increase efficiency. The strategy has been the same as under earlier chairmanships. Particularly in the beginning of this term of office, the cost of investment exceeded operating allowances, but this evened out at the beginning of the following four-year period to two-thirds of operating allowances. The sum of investment in euros has been relatively high, and is large enough to cover investment in mechanical equipment and the extension of the quays by several hundred meters to fulfill requirements. The focus of these investments were the deepwater port and the Silversten port's quays.

Today in 2014, or five years after the first investments were made, it can be confirmed that the time period for the investments, and the volume of investment, have proved successful. The fact that the port has managed to increase in both tonnage and profitability is testament to this. In particular, it should be noted that the port has been able to meet increased demand, despite turbulence on the world market. Financial profits during both terms of office for the board have remained at an excellent level. In 2012, the newspaper Kauppalehti rated the Port of Kokkola as Finland's most profitable publicly-owned business.

Competition between ports is brutal, especially when it comes to state funding. This situation has led to continuous lobbying and information campaigns directed at ministers and officials within the government. One central objective during this term of office has been to deepen the shipping lane to Kokkola by one meter. Better utilization of the cargo capacity of large Panamax and Capesize ships would be exceedingly profitable from a national economic perspective, and deepening the shipping lane has become of increasing interest, given this potential for profit.

Hopefully, work on this can begin within the next few years, and it will become possible to utilize a new logistic chain from middle and northern Finland to the other side of the globe. With this chain, there will be a new double track-railway between Kokkola and Ylivieska that would result in an increase in capacity to match customer needs. The project also puts pressure on business partners, port operators, and VR [Finland's state-owned railroad] to constantly improve the efficiency of their operations in order to receive a rapid return on their investments in the new port areas.

The board of directors created two internal task forces; one for risk

management and the other for handling corporatization. During the first four-year period, work within the risk management team was concentrated on an extensive surveying of risks, primarily through mapping out risks concerning the board. The idea was that the board's handbook for risk management would contain instructions regarding preparedness and the identification of risks occurring within the board's jurisdiction, and to then insert these instructions into the port's handbook for risk management.

At the beginning of 2013, the task force was reappointed by the board. The team continued the preparations that at the end of the previous term of office had been initiated to manage the port's corporatization in accordance with the law. The task force's starting point was that the owner, the city of Kokkola, in the future would receive a decent profit from its land, and that the port's business operations would continue to be characterized by strong balance and profitability.

The task force has also taken into consideration the fact that the future company's customers will represent international operators, for whom it is important that the port can maintain profitability from both the viewpoint of business economics and sustainability. For almost four years the task force has been working with pre-planning, primarily based on tax regulations. To assist with decision-making, the team has requested information from the taxation authorities about upcoming decisions regarding taxation. These taxation decisions were new even for the taxation authorities, and due to difficulties in interpretation, it took time to get answers. An

interpretation of the decisions was also requested from higher decision-making bodies.

It is a well-known fact that the decision-making process, even at the city-level, does not always go smoothly, and in this case it became urgent when corporatization was inevitable. A new company was established in the middle of September 2014, and the time available to begin operations was limited to just over three months. At the time of this writing, it is still not exactly settled what sort of administration the company will have and what management will look like.

Hopefully, the new company is already so economically strong and structurally flexible that it has the competitiveness needed to cooperate with demanding international customers, and has enough adaptability to survive in the future's rapidly-changing markets.

PEKKA NOKSO-KOIVISTO



Pekka Nokso-Koivisto.
Пекка Ноксо-Койвисто.

Председатель правления порта

Я стал председателем правления порта в начале 2009 года. В течение всего этого периода осуществлялись планомерные инвестиции как в портовые причалы, так и в повышение эффективности функционирования парка машин, впрочем, как и при предыдущих правлениях. В начале моего председательствования объем инвестиций стал превышать размер операционной прибыли, стабилизировавшись за последующие четыре года на уровне двух третей от размера операционной прибыли. Объемы инвестиций в абсолютных показателях находились на достаточно высоком уровне, что позволило обновить парк машин и увеличить длину причалов на несколько сот метров для удовлетворения спроса наших клиентов. Больше всего инвестиций было сделано в причалы глубоководного порта и порта Хопеакиви.

По прошествии пяти лет с момента первых инвестиций можно констатировать, что их сроки и объемы в целом были выбраны правильно. Доказательством этому служит тот факт, что нам удалось увеличить как совокупный объем грузов, так и рентабельность порта. Отдельно следует отметить то обстоятельство, что порт смог удовлетворить растущие запросы своих клиентов, несмотря на непростую и изменчивую мировую конъюнктуру. В течение обоих сроков моего председательствования коммерческая рентабельность порта держалась на высоком уровне. В 2012 году экономическая газета «Кауппалехти» признала порт Коккола самым рентабельным портом Финляндии среди портов, находящихся не в частном владении.

Конкуренция между портами – по крайней мере, за государственные субсидии – очень высока. Это требует постоянного информирования государственных чиновников и министров, а также лоббирования. Одной из основных задач последнего периода было увеличение глубины фарватера порта Коккола на один метр. Полная загрузка крупных судов класса панамакс и кейпсайз очень рентабельна с точки зрения народного хозяйства, что, по всей видимости, и помогло проекту углубления фарватера порта Коккола быстро подняться в рейтингах рентабельности государственных органов. Будем надеяться, что углубление фарватера начнется в ближайшие два года, что позволит выстроить новую логистическую цепь от Средней и Северной Финляндии до противоположной части земного шара. В этой логистической цепи новый дублер железнодорожной трассы Коккола-Юливиеска позволит существенно нарастить объемы перевозок, в соответствии с потребностями клиентов. С другой стороны, чтобы инвестиции в новые портовые территории окупались достаточно быстро, наши партнеры, портовые операторы и АО «Финские железные дороги» также должны постоянно повышать эффективность своей деятельности.

Правление назначило две внутренние рабочие группы, которым было поручено заниматься вопросами, связанными с управлением рисками и подготовкой к акционированию порта. В первые четыре года рабо-

ты правления под моим председательством рабочая группа по управлению рисками сосредоточилась на составлении подробного списка рисков, особенно тех, о которых правление имеет непосредственное представление. Нашей задачей было описание, по меньшей мере, тех рисков, на которые правление может повлиять, а также выработка плана действий на случай их реализации. Эти материалы войдут в портовое Руководство по управлению рисками в качестве отдельной главы.

Переизбранная правлением в начале 2013 года рабочая группа по развитию порта продолжила работу по подготовке к акционированию порта в соответствии с требованиями законодательства, начатую в предыдущий период. Рабочая группа исходила из того, что город Коккола и в дальнейшем должен получать прибыль от территории, на которой расположен порт, а деятельность порта должна оставаться стабильной и рентабельной. Также необходимо было учитывать то обстоятельство, что клиентами будущего акционерного общества являются крупные международные компании, которые заинтересованы в наличии у порта предпосылок для экономического процветания и в будущем. Рабочая группа занималась предварительным планированием в течение четырех лет, уделяя особое внимание вопросам налогообложения. В частности, группа запросила в налоговых органах предварительные решения о налогообложении в случае реализации различных моделей акционирования порта. У налоговых органов пока мало опыта в вынесении подобного рода предварительных решений, и, в связи с наличием различных трактовок, сроки вынесения решений постоянно отодвигались. Была также запрошена трактовка вышестоящего органа.

Как известно, в городских инстанциях имеются собственные факторы, замедляющие процесс принятия решений, поэтому некоторые вопросы были решены только перед самым акционированием порта. Новое акционерное общество было основано в середине сентября 2014 года, поэтому до начала полноценной деятельности остается всего около трех с половиной месяцев. На момент написания данного текста вопросы о модели управления акционерным обществом и принципах выбора его правления остаются открытыми.

Будем надеяться, что новое акционерное общество будет с самого начала своей деятельности экономически стабильным, а его организация – достаточно гибкой для того, чтобы порт был в состоянии удовлетворять требования крупных международных клиентов и мог незамедлительно реагировать на быстро изменяющуюся обстановку на мировых рынках в будущем.

ПЕККА НОКСО-КОЙВИСТО

Chairman Hannu Uusi-Pohjola

Oy M. Rauanheimo Ab can boast a long and impressive history as one of Finland's oldest, and nowadays, also biggest port operators. Rauanheimo was established as long ago as 1884 and it celebrated its 130 anniversary this year (2014).

In 2001, Oy M. Rauanheimo Ab merged with Backman-Trummer group and KWH Logistics business group. KWH Logistics is part of the successful KWH group, comprising three divisions: KWH Mirka abrasives, KWH Logistics services and KWH Invest, including Prevox HPAC products and the management of share ownerships and real estate.

Rauanheimo has made tremendous progress especially since the merger in this millennium. Sales have increased more than tenfold from about six million euros to over seventy million. The volumes processed in the same period have risen from just short of two million to over seven million tons.

This fantastic development has been furthered by numerous factors that are hard to rank, but one of the most important is the well-run organization in which management under the Managing Director plays a crucial role.

KWH group as a new and solid owner since 2001 also rendered possible Rauanheimo's new investments in improving the operation. These include the new office building and social facilities that were opened in 2003 and the many substantial investments in machinery and equipment over the years.

Investments in the new brand and corporate culture have also had a pronounced impact on Rauanheimo's development. It has evolved from a traditional company supplying only ships' loading and unloading services into a supplier of complete logistics solutions. Here, total costs are minimized and quality, reliability and timeliness are maximized, in accordance with the principles of modern logistics, i.e. supply chain management. Rauanheimo Logistics brand best describes the company's current activity.

Managing the delivery chain calls for efficient and quality supporting processes and information systems. Rauanheimo has risen to these challenges by introducing a new enterprise resource planning system (HERO) to improve the flow of information and allow processes to be developed further in future, too.

However, no company can succeed without customers and partners. Smooth cooperation with customers and partners has indeed been one of the key factors behind Rauanheimo's success. The bold investments made by the City of Kokkola and Port of Kokkola in the port have created a superb framework for the operation and, thereby, export and import traffic.

Here's wishing Rauanheimo and the Port of Kokkola every success and good fortune!

HANNU UUSI-POHJOLA
Chairman of the Board of Directors,
Oy M. Rauanheimo Ab



Председатель правления компании Оу М. Рауангеймо Аб

Компания Оу М. Рауангеймо Аб является одним из старейших и крупнейших на сегодняшний момент портовых операторов в Финляндии. За плечами компании многовековая, богатая событиями история. Компания Рауангеймо была основана в 1884 году и в 2014 году отпраздновала свой 130-летний юбилей.

В 2001 году в результате корпоративной сделки компания Оу М. Рауангеймо Аб вошла в состав концерна Backman-Trummer и бизнес-группы KWH Logistics. Последняя входит в состав преуспевающего концерна KWH. Деятельность концерна KWH проводится по трем бизнес-направлениям: KWH Mirka – абразивные материалы, KWH Logistics – логистические услуги и KWH Invest – сантехническая продукция Preveх, а также управление пакетами акций и недвижимостью.

На протяжении последних 15 лет темпы развития компании Рауангеймо были ошеломляющими, особенно после того, как фирма вошла в состав концерна KWH. Оборот компании увеличился более чем в десять раз: с 6 миллионов до более чем 70 миллионов евро. За тот же период времени объем производства вырос с менее чем 2 миллионов до более чем 7 миллионов тонн.

В основе такого успеха компании Рауангеймо лежит целый ряд отдельных факторов, которые невозможно расставить по ранжиру. При этом одной из главнейших составляющей успеха является слаженная работа всей организации, где решающая роль принадлежит умелой работе руководства во главе с исполнительным директором.

Новые инвестиции, которые были направлены на развитие компании Рауангеймо после ее перехода в 2001 году во владение финансово обеспеченного концерна KWH, также содействовали улучшению условий для дальнейшего развития фирмы. Среди основных капиталовложений можно назвать строительство нового офисного здания с социально-бытовыми помещениями, введенного в строй в 2003 году, а также большое количество крупных инвестиций, которые на протяжении целого ряда лет вкладывались в приобретение машин и оборудования.

Инвестиции в новый бренд и в создание корпоративной культуры также сыграли немаловажную роль в развитии фирмы. Из традиционного предприятия, занимающегося исключительно погрузкой и разгрузкой судов, компания Рауангеймо превратилась в фирму, предоставляющую комплексные логистические услуги. Логистические решения фирмы основываются на минимизации общих затрат (совокупных расходов) и максимизации качества услуг, надежности и своевременности поставок. Другими словами, деятельность фирмы ведется в соответствии с принципами современной

логистики, в основе которой лежит система управления цепочками поставок (Supply Chain Management). Бренд Рауангеймо Logistics лучше всего отражает нынешнюю деятельность компании.

Успешное управление цепочками поставок невозможно без эффективных и высококачественных процессов и поддерживающих их информационных систем. Для решения этих непростых задач компания Рауангеймо перешла на использование новой системы управления процессами (HERO), которая позволила значительно улучшить процесс передачи информации и создала основу для дальнейшего совершенствования процессов в будущем.

Но ни одна даже самая успешная компания не может преуспеть в своей деятельности без клиентов и партнеров. Активное сотрудничество с клиентами и партнерами по бизнесу является одним из ключевых факторов успеха фирмы Рауангеймо. Беспрецедентные усилия города Коккола и порта Коккола, направленные на развитие порта, создали прекрасные условия для успешного ведения портовой деятельности и экспортно-импортных операций.

Желаю компании Рауангеймо и порту Коккола успехов и процветания!

ХАННУ УУСИ-ПОХЙОЛА

Председатель совета директоров, АО М.Рауангеймо



Hannu Uusi-Pohjola and Sergei Starodubtsev discussing logistics.
Ханну Ууси-Похйола и Сергей Стародубцев обсуждают логистику.

My interesting years as the Port Chairman

In 1989 I was appointed Chairman of the Port Committee by the Kokkola City Council. At the time I would never have imagined that 24 years of my life would go to the port, a field that felt unfamiliar and, at the same time, a little scary. I asked Port Director Eero Mäki what the port really encompassed and what this assignment entailed. "Do not hesitate," Eero answered. "The port is a good place, and is interesting to boot. We need your experience from your work abroad, and your knowledge of business life."

All that said and done, my position of trust with the port authority began. The Port Committee consisted of 10 members, the port director, and Harbormaster Hans Biskop, who served as the secretary. Aulis Hakala had been elected vice president.

The port was at an interesting stage just then. Assistant City Manager Ralf Porko had, along with the city's decision-makers, embraced the idea of developing the deepwater port with transshipment in mind. In addition, the city's objective was that the deepwater port would be developed so that industrial requirements would be improved in the port area, with better quays and a deeper shipping lane.

The first clumsy steps had been taken with our eastern neighbor regarding the port's potential to handle iron ore pellets. Kostomuksha and its mines close to the border were a natural contact point. Assistant City Manager Ralf Porko headed the project that resulted in deepening the shipping lane to 11 meters, which Prime Minister Harri Holkeri inaugurated in 1987.

The city's goal for the port

The city's decision-makers had given the green light for the port's future development. The question was how we board members would handle and care for the trust that had been placed in us. In order to create better operational opportunities, the city council decided that from 1992 onwards the port would be classified as a public utility. The board now became the primary body responsible for results. An agreement was made with the city concerning the division of profits. During 1985–89 the city invested approximately 8.5 million euros into the port's development. This clearly demonstrates the city's intentions and plans for the port's future.

Port Director Eero Mäki and Rauanheimo's local manager Antti Ahonen, along with a representative from the state-run railroad, established a task force. The city was represented by Ralf Porko, who actively took part in the development of trade with the Soviet Union until his retirement. Together they came to an agreement. Transshipment began, and in 1993 the first load of iron ore pellets arrived in the port.

Investment into the deepwater port

The years after 1990 were intense, with an agreement reached regarding pyrite concentrate from the mine in Pyhäsalmi. The agreement, which stretched 10 years into the future, was lengthened by another 10 years or so. A new storage depot was built and the port invested into new internal transportation systems. Personally, I realized that we on the port's board of directors had a duty, and held great responsibility with the decisions we made.

Raw materials storage was built for regional heavy industry, which made it possible to import raw materials directly to the Port of Kokkola, avoiding middlemen and transshipment in the larger European ports. This was an important development for the deepwater port.

The quay in the deepwater port was lengthened by 220 meters and new cranes were acquired.

Cargo volume increased to 3.3 million tons in 1993.

The trend was consistent from year to year; large investments were made, and record years of raw materials shipments for heavy industry were noted. The same held true for transshipment.



Hemming Renlund.
Хемминг Ренлунд.

Harder times

During 1996–97 there was a decline in traffic, which gave us food for thought. Within the board, we discussed the creaking economy that prevailed in both Finland and Europe as a whole. Had we sufficiently taken competition from the Baltic states into consideration when it came to Russian transshipment? The steel shipments were routed by the suppliers to the Baltic states. The total cargo volume decreased to 2.7 million tons.

However, the deepening of the shipping lane and the expansion of local heavy industry gave us the courage to continue with the planned port development. The dredging of the shipping lane to 13 meters,

which had already begun in 1995, was the largest project in the port's history. In 1999 the port received special permission to use the 13-meter-deep shipping lane, which meant that large Panamax ships could call at the Port of Kokkola.

In the fall of 2000, the 13-meter-deep shipping lane could be inaugurated and officially opened for shipping. The shipping lane's inauguration was officiated by Prime Minister Paavo Lipponen. That year's books showed that cargo traffic had recovered, and approached 3.2 million tons.

The deepwater port

The deepwater and bulk ports' deepened shipping lane, expanded area, new quays, and several recently-acquired cranes meant that the deepwater port was ready to face international competition.

The port's new office building was ready in 2000, and a new customs house was built that same year. With that, customs operations moved from the city to the port area.

The organization grows, new recruits

In 1996 Torbjörn Witting was hired, becoming responsible for finances and marketing.

In 2002 Tapio Lampinen became responsible for construction and investment projects. A few years later, the organization was enlarged with Captain Carita Rönqvist and Development Manager Jyrki Roukala.

During 1996–2006, the port participated in several EU projects with representatives from Ireland, Greece, the Baltic states, and China. The aim of these projects was to develop better connections within both

the European and Chinese markets. Given that the international market was our target, we decided to call the port by its English name, the Port of Kokkola.

During this same period, we developed our European network with representatives in Europe and Great Britain. Torbjörn Witting and I handled the European market, while Eero Mäki and Rauanheimo's representatives dealt with the eastern part.

The original port

At the beginning of the 2000s, an idea arose regarding the overhauling of the old part of the port, the original port. Container traffic was insignificant despite the fact that large numbers of containers were transported by road from the southern ports to the north. Regular service was discussed and different attempts had been made, but with little to show for it.

Port officials drew up plans for the original port and inventoried old quays and storehouses, as well as depots and cranes. Marketing via our agents was made more effective in order to better emphasize the need for a container port in Kokkola. The local market was investigated as well. The need was there, but the capability was lacking.

The all-weather terminal

This was how the concept of a combination port quay and container-handling system emerged. The port's representative in Europe, Dick Fraser, was assigned with finding something new within the port industry. In Amsterdam a terminal was found with a covered area for vessels in addition to storehouses along the quay. The year was 2002. An initial inspection of the terminal in Amsterdam awoke our emotions and



Loading in the main Harbor. Погрузочные работы в главном порту.

interest. This was really something new, a covered terminal with space for vessels to load and unload.

We returned home impressed by what we had seen and learned during the trip. We decided to make a second trip with decision-makers from the city, the port's board of directors, and its management. We were graciously received by Amsterdam's representatives, and once we returned home we all agreed that a similar project needed to be undertaken in the Port of Kokkola.

The planning began in 2003. Experts and engineers were contacted, and the construction process started that very same year. The only all-weather terminal in the Nordic countries was ready to be inaugurated on January 31, 2005. The inauguration was presided over by Minister of Communications, Leena Luhtanen. The inauguration was a significant day for everyone involved, with guests invited from both near and far. It was a day when we were all proud of our contributions and our port. That same year, the port turned 180 years old. This was celebrated on the market square, where the citizens had the chance to strike 1000 copies of the port's jubilee coin.

The total cost for the all-weather terminal approached 16 million euros. The port's total cargo volume that year increased to 4 million tons, of which transshipped goods made up 1 million tons. At the end of 2004, Port Director Eero Mäki retired and Torbjörn Witting took over as the new port director. Harbormaster Hans Biskop retired as well, and the port's financial secretary Vuokko Kalliokoski became secretary to the port's board of directors.

The all-weather terminal was a large investment, and criticism could also be heard within the city limits. The building was seen as a masterpiece; a recognition greatly appreciated by the work crew. The terminal gave the port a new foundation to stand on, new capabilities within container handling, and new technical freight potential for heavy industrial goods. Nowadays zinc can be loaded under cover in Kokkola, and be unloaded under cover in Amsterdam, regardless of rain and rough weather. Over the years, it has been proven that this was a good investment. Container traffic has grown, and regularly-scheduled traffic between the port and the continent is now a constant.

The Silversten terminal

In 2007 the port had two good port areas, the original port and the deepwater port, both of which were well-honed and in good shape. The staff was up to their tasks, and a working managerial team had clearly delineated areas of responsibility. New challenges were to come when



the mining industry in northern Finland and Sweden needed effective export ports.

Kemira's old industrial quay was for sale, which meant a new area to develop for the handling of bulk goods. We knew that if we did not purchase the quay and crane, there was a risk that some outside operator would. The Kemira quay is located directly between our two port areas, and there was a chance to seize the opportunity and purchase the quay. Personally, I felt that the purchase of this area was absolutely necessary. The managerial team had laid good preparations that the board could easily accept. The purchase was made in 2007.

The rotary rail wagon tippler

A machine that empties a railroad wagon filled with iron ore pellets was acquired and assembled in the deepwater port in 2008. That meant an investment of 2.9 million euros, and new depots and storage areas were constructed simultaneously for around 4.3 million euros. The total cargo volume was a record, 5.7 million tons.

The following year I could, with a good conscience, step aside and hand over the chairman's gavel to Pekka Nokso-Koivisto. I remained as a member of the board for another period, and in this way, my interesting and rewarding years in the port came to 24. These years have been a memorable and interesting time in my life that I carry with me with a sense of warmth, and I am deeply grateful for the cooperation with the city's management and the port's staff.

HEMMING RENLUND

Увлекательное время в качестве доверенного лица порта

В 1989 году городской совет Коккола выбрал меня на должность председателя портовой комиссии. Тогда я еще не знал, что мне предстоит проработать 24 года в порту – в то время портовые операции казались мне чуждыми и внушали некоторые опасения. Я спросил у директора порта Ээро Мяки, в чем заключается работа порта и что требовалось от меня как доверенного лица. Директор сказал, чтобы я не волновался, потому что порт – очень хорошее и интересное место работы. Порту был необходим мой опыт, приобретенный за границей, а также мои знания в области бизнеса.

Сказано – сделано, и вот началась моя работа в порту. В портовую комиссию входило десять членов и директор порта, а секретарем являлся капитан порта Ханс Бископ. Заместителем председателя комиссии был выбран Аулис Хакала.

В то время порт переживал интересный период. Вице-мэр города Коккола Ральф Порко и другие представители городского правления приняли решение о развитии в глубоком порту транзитных грузоперевозок. Город поставил своей целью развитие глубокого порта таким образом, чтобы модернизированные причалы и глубокий фарватер способствовали развитию деятельности промышленных предприятий, работающих на территории порта.

Также были предприняты первые неуверенные шаги в переговорном процессе с Советским Союзом по вопросу о перевозках железорудных окатышей. Объектами интереса были Костамукша и приграничные горнодобывающие предприятия. Вице-мэр Коккола Ральф Порко руководил проектом, в рамках которого фарватер порта был углублен до 11 метров. В 1987 году премьер-министр Финляндии Харри Холкери официально открыл фарватер.

Цели города

Власти города дали зеленый свет развитию порта. В связи с этим портовая комиссия города должна была решить, как исполнять возложенные на нее ответственные задачи. С целью улучшения оперативных условий деятельности порта городской совет решил изменить его статус и преобразовать порт с 1992 года в коммерческую организацию в собственности города. Тогда портовая комиссия города стала ответственным управляющим органом. С городом был заключен договор о расходовании нераспределенной прибыли. В 1985–1989 годы в развитие порта было вложено около 8,5 млн. евро, что говорит о заинтересованности города и его планах на будущее.

Директор порта Ээро Мяки, региональный менеджер компании Raunanheimo Антти Ахонен и представитель компании «Железные дороги Финляндии» (VR) создали рабочую группу. От города в нее входил вице-мэр



Chairman of Port Board Hemming Renlund.
Председатель правления порта Хемминг Ренлунд.

Ральф Порко, вплоть до своего выхода на пенсию принимавший активное участие в развитии торговых отношений с Советским Союзом. Результатом деятельности рабочей группы стало заключение договора, после чего были запущены транзитные грузоперевозки, и в 1993 году в порт прибыл первый поезд с железорудными окатышами.

Инвестиции в глубокий порт

Начиная с 1990 года в порту было много работы, связанной с договором об обогащении пирита, заключенным с горнодобывающей компанией из Пюхясалми. Договор был заключен сроком на 10 лет, а позднее был продлен еще на столько же. В порту был построен новый складской ангар и закуплены новые транспортеры. Я считал, что на портовую комиссию была возложена очень важная задача и большая ответственность за исполнение принятых решений.

Для нужд крупных промышленных предприятий в порту были построены складские помещения для сырья, что позволяло осуществлять импорт сырьевой продукции непосредственно в порт Коккола. При этом судам не нужно было прибегать к услугам посредников и к промежуточной погрузке в крупных европейских портах. Это был важный шаг на пути развития глубокого порта.

Причал глубокого порта был удлинен на 220 метров, а также были заку-

глены новые подъемные краны. В 1993 году объем грузовых перевозок вырос до 3,3 млн. тонн. Тенденция к росту наблюдалась из года в год. Были осуществлены новые крупные инвестиции. Объем перевозок сырьевой продукции крупных промышленных предприятий ежегодно бил рекорды. Так же ситуация обстояла и с транзитными перевозками.

Трудные времена

В 1996–1997 годах объем транспортных перевозок стал снижаться, что заставило нас задуматься. На заседаниях правления мы обсуждали пошатнувшуюся экономическую стабильность Финляндии и Европы. Учили ли мы должным образом конкуренцию балтийских портов в борьбе за российский рынок транзитных перевозок? Поставщики товаров перевели свои поставки стали в страны Балтии. Общий объем транспортных перевозок сократился до 2,7 млн. тонн.

Однако углубление фарватера и расширение сферы деятельности местных крупных промышленных предприятий придали нам смелости, и мы продолжили запланированную работу по развитию деятельности порта. Углубление фарватера до 13 метров стало крупнейшим проектом за всю историю порта. Работы начались еще в 1995 году. В 1999 году порт получил специальную лицензию на использование фарватера глубиной 13 метров, благодаря чему крупные суда класса панамакс смогли заходить в порт Коккола и загружаться в нем.

Новый фарватер глубиной 13 метров был официально открыт для судоходства осенью 2000 года. Его торжественно открыл премьер-министр Пааво Липпонен. Финансовый отчет за 2000 год показал, что грузовые перевозки оправдись от кризиса: их объем составил 3,2 млн. тонн.

Глубокий порт

Более глубокий фарватер порта для навалочных грузов, более обширная территория, новые причалы и новые подъемные краны стали предпосылками для развития деятельности порта в условиях жесткой международной конкуренции. Новое офисное здание порта и новая таможня были построены в 2000 году. В связи с этим таможенная деятельность была переведена из города в порт.

Развитие организации и появление новых рабочих мест

В 1996 году на должность ответственного за экономику и маркетинг порта был избран Турбьёрн Виттинг. В 2002 году на должность ответственного за строительные и инвестиционные проекты заступил Тапио Лампинен. Несколько лет спустя в порт пришли морской капитан Карита Рённkvист и директор по развитию Юрки Роукала.

В 1996–2006 годы порт наряду с представителями Ирландии, Греции, стран Балтии и Китая принимал участие во многих проектах ЕС. Целью проектов было улучшение связей между рынками стран Европы и Китая. Мы приняли решение об использовании англоязычного наименования порта – Port of Kokkola – для ведения деятельности на международном уровне.

В то же время мы развивали контакты на европейских рынках и отправляли представителей в Европу и Великобританию. Вместе с Турбьёрном Виттингом мы отвечали за европейские рынки, а Ээро Мяки и представители компании Rauanheimo отвечали за восточные рынки.

Старый порт

В начале 2000-х годов появилась идея о ремонте старой части порта. Объем контейнерных перевозок был чрезвычайно мал, несмотря на то, что по автотрассам перевозились большие объемы контейнеров из южных портов на север. Велись дискуссии об организации регулярных сообщений, проводились различные эксперименты, однако они не принесли положительных результатов.

Порт начал работу по перепроектированию старой части порта. Была проведена проверка старых причалов и складских помещений, а также оценено состояние ангаров и грузоподъемной техники. Вместе с нашими представителями мы начали интенсивную маркетинговую кампанию для выяснения потребности Коккола в контейнерном порте. Кроме того, мы проводили исследования рынков Финляндии. Существовала насущная потребность в контейнерном порте, но у нас не было необходимых инструментов.

Всепогодный терминал

В связи с этим появилась идея объединения портового причала и контейнерного предприятия. Дик Фразер, представитель порта в Европе, получил задание найти новые направления для развития деятельности порта. В Амстердаме он нашел терминал, имевший крытую территорию для судов и складов рядом с причалом. Это был 2002 год. Первое знакомство с амстердамским терминалом вызвало бурю эмоций и большой интерес – это действительно было что-то совершенно новое: крытый терминал, в который судно могло заходить для погрузки и разгрузки грузов.

Мы вернулись домой полные восхищения: в ходе визита мы многое повидали и узнали. Мы решили посетить Амстердам еще раз, уже с представителями городских властей и правления порта. Представители Амстердама приняли нас очень любезно, и по возвращению домой мы все единогласно решили, что такой же проект необходимо реализовать в порту Коккола.

Планирование проекта началось в 2003 году. Инженеры и другие специалисты принялись за работу, и строительство было начато в том же году. Министр транспорта и связи Финляндии Леена Лухтанен торжественно от-

крыла первый в Северных странах всепогодный терминал 31 января 2005 года. Это было большое событие для всех участников проекта, на которое были приглашены гости из ближних и дальних краев. В тот день мы все были горды своей работой и портом. В тот же год отмечался 180-летний юбилей порта. На Торговой площади было организовано праздничное мероприятие, на котором у жителей и гостей города была возможность отчеканить тысячу юбилейных монет порта.

Общие затраты на строительство всепогодного терминала составили 16 млн. евро. Общий объем транспортных перевозок порта составил в тот год 4 млн. тонн, из которых на долю транзитных перевозок приходился миллион тонн. Директор порта Ээро Мяки в начале зимы вышел на пенсию, и на его должность заступил Турбьёрн Виттинг. Капитан порта Ханс Бископ тоже вышел на пенсию, и секретарь по финансовым вопросам Вуокко Каллиооски стала секретарем правления порта.

Всепогодный терминал – очень масштабное вложение, которое в городе подверглось и критике тоже. Тем не менее, здание было признано строительным шедевром года – к вящей радости рабочей команды, которая ценила проявления внимания. Терминал стал для порта новой опорой, а также создал более благоприятные условия для обработки контейнеров и техническое обеспечение для грузоперевозок штучных грузов крупных промышленных предприятий. Теперь цинк можно было грузить в крытом помещении в Коккола, а разгружать таким же образом в Амстердаме, невзирая на осадки и другие погодные условия. С течением лет выгода инвестиций во всепогодный терминал подтвердилась: объем контейнерных перевозок вырос, а регулярные сообщения между портом и материковой Европой пользуются большим спросом.

Терминал Хопеакиви

В 2007 году в порту было две эффективных зоны: старый порт и глубокий порт. Оба порта были хорошо подготовлены и находились в хорошем состоянии. Персонал обладал высоким уровнем профессионализма, а у дирекции были четко разграниченные сферы ответственности. Однако настало время решать новые задачи – горнодобывающим предприятиям северной Финляндии и северной Швеции были необходимы эффективные порты для погрузки своей продукции.

Старый промышленный порт компании Kemira был выставлен на продажу, что давало возможность для развития зоны обработки навалочных грузов. Мы знали, что если наш порт не выкупит эту зону вместе с причалами и подъемниками, это может сделать какая-то другая компания. Причал компании Kemira находился непосредственно между двумя нашими портовыми зонами, и у нас была хорошая возможность сделать решительный шаг и приобрести в свое пользование эту территорию. Я считаю, что приобре-

тение новой зоны было абсолютно необходимо. Дирекция провела хорошую подготовительную работу, которую правление смогло с легкостью одобрить. Сделка состоялась в 2007 году.

Опрокидывающее устройство

В 2008 году для глубокого порта была приобретена и установлена система опрокидывания железнодорожных вагонов, которая способна опрокидывать вагон, доверху заполненный железорудными окатышами. Инвестиции в новое устройство составили 2,9 млн. евро. Одновременно в порту были построены новые ангары, складские и другие помещения на сумму около 4,3 млн. евро. Общий объем транспортных перевозок составил рекордные 5,7 млн. тонн.

В следующем году я с чистой совестью передал свой председательский молоток Пекке Ноксо-Койвисто. В течение некоторого времени я был членом правления, и в итоге мой срок службы на благо порта составил 24 года. Это были интересные и плодотворные годы моей жизни, полные хороших воспоминаний, которые я бережно храню в своем сердце. Я также очень благодарен руководству города и персоналу порта за эффективное сотрудничество.

ХЕММИНГ РЕНЛУНД



Loading work in the old port. Погрузочные работы в старом порту.

Musings on the history of the Port of Kokkola

The decision makers of the city of Kokkola have always maintained a positive attitude towards the port and its development. This is natural considering that half of the city's surroundings are water, and the sea has long been considered an opportunity for the city to prosper. However, all port cities have not survived the competition for shipping, in part due to the increasing size of vessels and the lack of heavy industry in the area. Due to this, container traffic has been concentrated in only a few ports.

The economic prosperity of the city is mostly based on income generated by the sale of products or services outside the city. Consequently, the port has always had a great importance in the development of the city and its surrounding area.

The significance of shipping

Kokkola has always pursued and invested in foreign trade. Trade has mainly been carried out via shipping. Evidence of the significance of shipping can be seen in the fact that about 80 percent of Finland's foreign trade today still requires overseas transportation. The benefit of shipping is that costs are low compared to the expense of land transportation. For example, a container sent from Kokkola to Helsinki by land costs as much as shipping the same container by sea from Finland to the Far East.

Substantial development of the Port of Kokkola and its traffic began in the 1940s, when Kemira's and Outokumpu's industrial plants were established in direct connection to the port. One factor that influenced the placement of industry in the area is the depth of shipping lanes, which at 9.5 meters, were sufficient for the vessels of the time. On account of these industrial plants and their stimulating effect on local enterprise, an era of active development began in both the port and the city as a whole. One could well ask if the health and educational services that Kokkola offers today would have ever been possible without these industrial plants.



Ееро Мäки. Ээро Мяки.

The most important decisions and the factors behind the port's fast development since the beginning of the 1980s

Public utility

Following a decision by the city council, the Port of Kokkola was converted to a city-owned public utility in 1992. The decision was important considering the investments required to further develop the port. In general, customers do not want to wait years for the implementation of a necessary investment when they themselves are prepared to contribute to said investment.

In the action plan developed prior to conversion to a public utility, the port's board of directors presented the municipal board with a proposal about granting money for the purpose of starting a public utility in the following year's budget. The proposal was then brought to the city council and accepted.

According to the policy for public utilities in Kokkola, the port pays a share of the revenues, decided upon by the city council, to its owner, the city of Kokkola. The port then utilizes the rest of its income for operating expenses and investments according to decisions made by the port's board of directors. In several investment projects, the official decision to proceed can be made even a few months after one has reached an agreement with the customer regarding compensation. The implementation of investments naturally takes time, but for the customer the decision to make the investment is usually enough. Normally, however, companies which produce large quantities of products investigate their transport alternatives prior to beginning production, which means that the port gets more time to prepare for shipping.

Transit traffic

Negotiations about introducing transit traffic began during the Soviet-era in Moscow. The negotiations could take several days, even when small-scale lots were in question, even if both parties were aware of the fact that the capacity for container traffic to the Russian ports was insufficient.

When the Baltic countries gained their independence, Russia's own port capacity in the Baltic decreased substantially. Meanwhile, the competitiveness of Finnish ports increased.

Exports from the Soviet Union and Russia have hitherto consisted of raw materials, such as dry and liquid bulk goods. The strength of the Port of Kokkola in dealing with bulk goods lies in the port's experience in dealing with similar types of goods, such as the raw materials produced by local heavy industry

The higher price of land transport compared to the price of shipping

means that goods are preferably transported from the closest, most cost-effective port. A good example of this is the transshipment of iron ore pellets from Kostomuksha via the Port of Kokkola.

This substantial increase in transit traffic, and the income generated thereby, has made further investments possible, which has increased the efficiency of the port. Naturally, this investment has also improved transport possibilities for industry in Central and Northern Finland as a whole.

A deepened shipping lane

A consequence of lowered transport costs is that the size of vessels today has increased significantly. As an example of the importance of vessel size on shipping cost, it is notable that shipping a ton of goods on a small vessel from Kokkola to the Netherlands costs as much as shipping the same quantity of goods with a large vessel from Kokkola to China.

Due to this increase in vessel size, the state has dredged shipping lanes to and from the Port of Kokkola to a navigable depth of 13 meters. The Port has contributed by deepening the shipping lanes in the area of sea owned by the state, and enlarged the quay area in accordance with the new depth of the shipping lanes.

Even if the current shipping lane is the second deepest in the Gulf of Bothnia, exceeded only by the coal terminal in Pori, it is still not deep enough, for example, large China-bound vessels often cannot utilize the entirety of their cargo capacity. Understandably, this increases the cost of shipping. The Finnish Transport Agency has stated that dredging the shipping lane to a navigable depth of 14 meters is an economically sound investment. When this investment has been made, the shipping of large quantities of goods will be even more profitable.

EERO MÄKI

Port Director 1987–2004

Port Director Eero Mäki retired in 2004. Top – Mayor of Kokkola city Antti Isotalus, bottom – Seppo Holmberg.

Директор порта Ээро Мяки вышел на пенсию в 2004 году. На верхней фотографии – мэр города Антти Исоталус, на нижней фотографии – Сеппо Холмберг.



Воспоминания и размышления о развитии порта Коккола

Власти города Коккола, по всей вероятности, всегда положительно относились к порту и его развитию. Такое отношение к порту было естественным, так как половина окружающего пространства в городе – море, которое всегда приносило часть доходов и благосостояния жителям города. За последнее время не все портовые города выдержали конкуренцию в борьбе за морские перевозки, в частности, из-за того, что значительно выросла грузоподъемность морских судов, и того, что вблизи портов не было крупной промышленности. К тому же, контейнерные перевозки сосредоточились только в нескольких портах Финляндии.

В основном экономическое благосостояние города складывается из денежных потоков, получаемых от продажи товаров или услуг за пределами города. В этом смысле порт всегда играл важную роль в развитии всего города и близлежащего региона.

Значимость морских перевозок

На протяжении всей истории города Коккола большое внимание уделялось развитию внешней торговли, поставки для которой осуществляется, в основном, по морю. О значении морских перевозок свидетельствует то, что около 80 % внешней торговли Финляндии обеспечивается морскими перевозками. Их преимущество заключается в том, что они намного дешевле, чем наземные перевозки. К примеру, перевозка контейнера по суше из города Коккола в Хельсинки стоит столько же, сколько перевозка данного контейнера по морю из Финляндии до стран Юго-Восточной Азии.

Активное развитие порта Коккола и его транспортной системы началось в 1940 годах в связи с появлением в непосредственной близости от порта нуждавшихся в больших и эффективных морских перевозках предприятий компаний Кемира и Оутокумпу. Одной из причин, повлиявших на размещение промышленных предприятий именно там, было наличие в порту 9,5 метрового фарватера, который был достаточно глубоким для судов того времени. Благодаря активности этих промышленных предприятий и появлению вслед за ними другой бизнес-активности в порту и в городе начался новый этап бурного развития. И поневоле возникает вопрос: Мог бы город Коккола создать, например, современные системы образования и здравоохранения без появления упомянутых промышленных предприятий?

Принятые с начала 1980-х годов наиболее важные решения и факторы, обеспечившие быстрое развитие порта

Городское коммерческое предприятие

В 1992 году по решению городского совета порт стал коммерческим пред-

приятием в собственности города. Это было важным решением для ускорения инвестиционного развития порта. Обычно клиенты не хотят ждать годами информации о том, реализуется ли в порту необходимая для их бизнеса инвестиция, если они готовы вложить деньги.

В соответствии с используемой до создания коммерческого предприятия системой управления правление порта вносило городскому правительству предложение о выделении из бюджета города на следующий год финансовых средств, а городское правительство вносило данное предложение далее на рассмотрение городского совета. Городской совет либо утверждал, либо отвергал внесенное предложение. В отличие от этого, схема коммерческого предприятия предусматривает порядок, при котором порт как коммерческое предприятие перечисляет утвержденную городским советом часть своего оборота в казну своего владельца, т.е. города, и вправе по решению правления порта израсходовать оставшуюся часть своих доходов на текущие расходы и инвестиции. При проработке инвестиционных проектов решение можно принять даже в течение нескольких месяцев после того, как с клиентом порта достигнута договоренность о размере компенсации за инвестицию. На реализацию инвестиции, естественно, уходит время, но зачастую для клиента порта достаточно того, что порт принял решение о данной инвестиции. С другой стороны, предприятия массового производства товаров, изучают возможные транспортные варианты еще до запуска производства, и это дает и порту возможность готовиться к обработке данных грузов.

Транзитные перевозки

Переговоры о транзитных перевозках начались ещё во времена Советского Союза, в Москве. Переговоры даже о самых маленьких перевозках длились по нескольку дней, несмотря на то, что обе стороны знали, что в те времена в советских портах были большие проблемы с мощностями. После обретения странами Балтии независимости портовые мощности России в регионе Балтийского моря значительно сократились, а конкурентоспособность финских портов улучшилась.

Экспорт из СССР и России заключался, в основном, в экспорте сырьевых материалов в виде сухих навалочных и жидких грузов. Преимущество порта Коккола в обработке сухих навалочных грузов объясняется многолетним опытом в области обработки подобных грузов по заказу расположенных в регионе крупных промышленных предприятий.

В связи с тем, что наземные перевозки обходятся дороже, чем морские, потоки грузов транспортируются через работающие с высокой эффективностью затрат ближайшие порты. Транспортировка железорудных окаты-

шей из Костамукши является удачным примером.

Значительный рост объемов транзитных перевозок и полученный от них доход позволили порту произвести инвестиции в улучшение эффективности работы порта. Данные инвестиции создают возможность еще лучше обслуживать промышленность всего региона Центральной и Северной Финляндии.

Углубленный фарвартер

В последнее время размеры судов значительно увеличились с целью снижения транспортных расходов. Например, доставка одной тонны товара из Коккола в Голландию обходится столько же, сколько на большом судне из Коккола до Китая.

По этой причине финляндское государство обеспечило углубление ведущего в порт Коккола фарватера до 13-ти метров. Со своей стороны, порт Коккола углубил фарвартер на территории, принадлежащей городу Коккола, а также построил новые причальные сооружения с учетом более глубокого фарватера.

Несмотря на то, что углубленный фарвартер по глубине занимает второе место после порта Пори, специализирующегося на обработке угля, и эта глубина фарватера недостаточна, так как крупные суда, отправляющиеся в Китай, вынуждены отплывать с неполной загрузкой. А это, естественно, приводит к подорожанию стоимости морского фрахта. Транспортное ведомство Финляндии оценивает, что углубление фарватера до 14 метров является экономически обоснованной инвестицией. После упомянутой инвестиции транспортировка крупных грузов через порт Коккола будет еще выгоднее, чем раньше.

ЭЭРО МЯКИ

Бывший директор порта Коккола



Port investment gets results

After large-scale industry established itself in Yxpihlaja, the port and the services it offers have constantly developed. From 1953 onward, the official depth of the shipping lane to the port was 9.25 meters. Over the years, the shipping lane silted up to the point that the water reserve was at times as little as 80 centimeters; there was a risk that the official shipping lane depth would be reduced to 8.5 meters. In order to avoid this, greater inspection of the shipping lane began in 1970, leading to the shipping lane being dredged to 11 meters, thus bringing the official depth to 9.5 meters.

– When the city’s leaders thought that a 25-centimeter dredging was rather too little, I called on Helge Jääsalo, the director-general of the Maritime Board. The goal was half a meter deeper, or to an official shipping lane depth of 10 meters, but the director-general let us know that many others wanted their shipping lanes dredged.

Nor did the suggestion of a compromise, that rock blasting would be done half a meter deeper, with the unaltered dredging depth of 11 meters, win Jääsalo’s support. As a result, the shipping lane was dredged in both 1975 and 1976 in accordance with the Maritime Board’s plans; and in 1977, the official depth of the shipping lane was rated at 9.5 meters.

The start of trade

In 1981, the port engaged in trade with the Soviet Union for the first time, handling almost 100,000 tons. The city managers realized that trade was in all likelihood going to increase, thus leading to greater competition between ports, which provided enough reason to immediately get into the “game”.

– Under my leadership, a delegation of representatives representing the port operator Oy M. Rauanheimo Ab, and the state railroad, visited Moscow in early 1982 and managed to negotiate a one-year trade contract with SVT (Sojuz Vnesk Trans).

In this way, trade via the Port of Kokkola began. Thus, Kokkola became the first city to open negotiations with Moscow. Port operating firms along the Gulf of Finland had done this before; but as a city, Kokkola was the first. Some of the Russian vessels were so large that they initially had to be lightened in Turku, where the depth was 11 meters, before they could enter the Ykspihlaja Port.

Shipments to Outokumpu and Kemira were also conducted with larger ships, so the need for further deepening of the shipping lane was in evidence. As an objective regarding the port in the city’s development

plan from the mid-1980s, it was stated that the city should have the shipping lane dredged to a depth of 11 meters.

The port as part of the shipping lane program

In addition to the city leaders’ maintenance of regular contact with state authorities, with the goal of ensuring that the port was included in the politically-driven shipping lane program being developed, they also needed to decide on where the deepwater port was to be constructed. The industrial port, which was the city’s first suggestion, was given the cold shoulder by large-scale industry. Kemira announced that they were going to build their own quays at their port. Outokumpu did not want to give up their independence. According to the Ministry of Trade and Industry, a deepwater port of 11 meters in Kokkola would not be profitable without the freight that Kemira and Outokumpu brought in.

It took over a year before Outokumpu was willing to begin discussing the matter, but eventually, negotiations resulted in an agreement in 1984. Around the same time, the city was informed that the Marine Board had approved the deepening of the shipping lane to 11 meters during the years 1984–87. Alongside the dredging, the city built a deep quay of 180 meters as an extension of the Outokumpu Quay, staging areas, and a warehouse with a capacity of 3,000 cubic meters for bulk goods. The city also acquired a gigantic 40-ton lifting crane (the city’s earlier cranes had a capacity of merely 8 tons).



Ralf V. Porko.
Ральф В. Порко.

The Port becomes a municipal public utility

The deepwater port, along with the 11-meter-deep shipping lane, was officially inaugurated by Harri Holkeri, the current Prime Minister, in November 1987. Perhaps the most important factor in the port’s continued development was that in December 1991 the City Council approved that from January 1, 1992 onward, the port was to operate as a municipal public utility, greatly increasing the port’s operational powers.

This opportunity arose due to parliament’s establishment of a law regarding free municipalities in 1988, intended to foster experience regarding the strengthening of municipal self-government. The City Council decided to apply for the right to take part in the trial, which the minister approved in December 1988, for the trial period of 1989–1992.

Thanks to the deepwater port, trade increased, and exceeded 600,000 tons in 1990. In both 1992 and 1993 it approached 1 million tons, meaning

that the Port of Kokkola had become the nation's largest for bulk goods handling. Meanwhile, tonnage increased and it became necessary to apply for further dredging, this time deepening the shipping lane to 13 meters. After the Maritime Board conducted the necessary examination of the sea floor in 1993, the Ministry of Transport and Communications suggested that the project was to be included in the city's budget in 1995, and that the dredging should take place from 1995 to 1997.

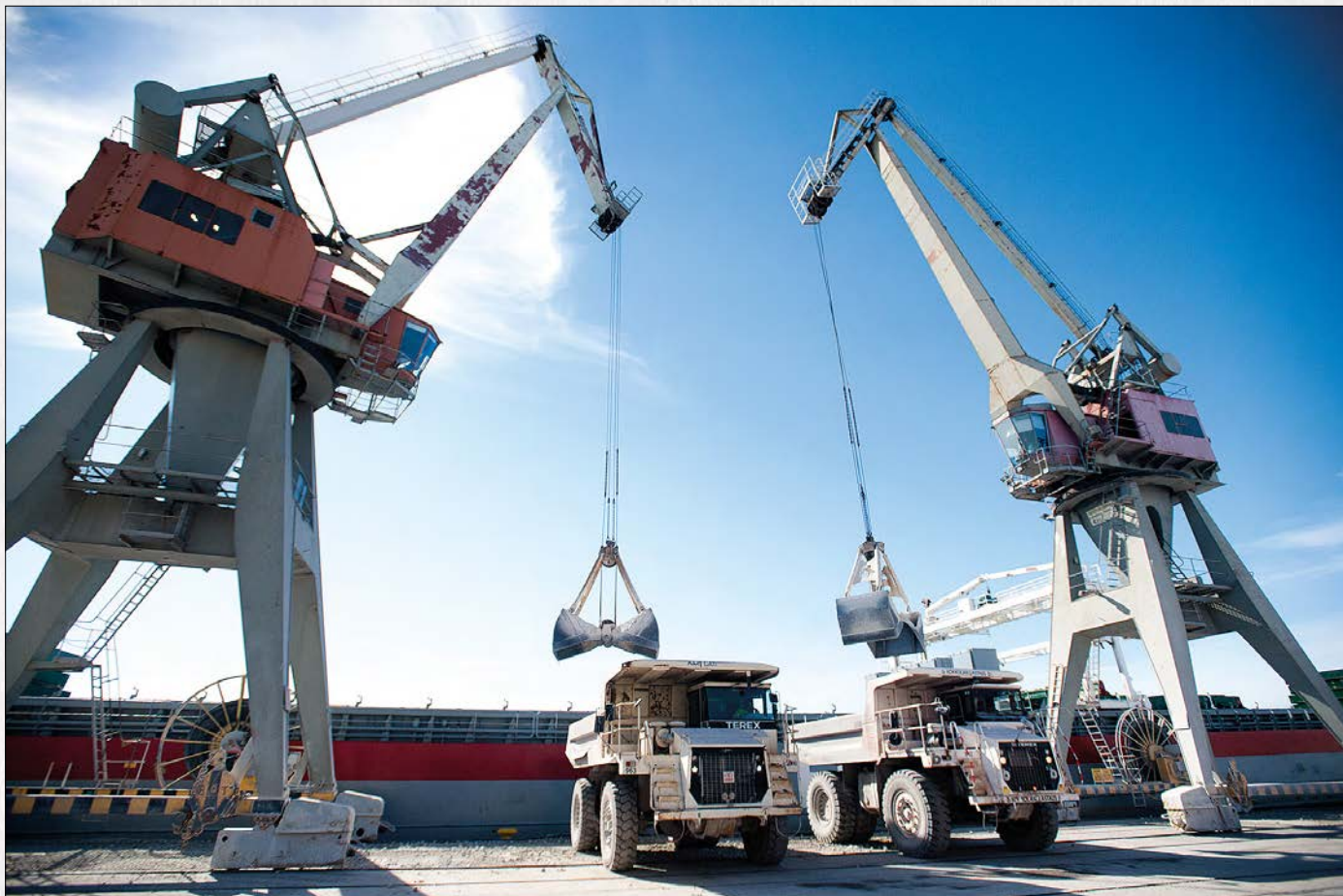
Countless visits to Kostomuksha

The appetite grew. Kostamuksha appeared interesting, but it was next to impossible to bring about direct negotiations. With the help of Vuorineuvos [literally: mining counselor (a Finnish honorary title granted to leading industrial and commercial figures)] Kauko Rastas, "the door

was opened". It was still not easy, but endurance and perseverance won the day. After port director Eero Mäki and Rauanheimo's director Antti Ahonen visited Kostomuksha 19 times in 1993 they got results, and the first pellet train arrived in 1995.

– When, in 1995, I retired from my post of Assistant City Manager, with the port as one of my areas of responsibility, I could leave in good spirits since my "child" had gotten a proper start, says Ralf V. Porko, who was Kokkola's Assistant City Manager between 1973 and 1995.

RALF V. PORKO



Инвестиции в портовые операции приносят результаты

После того как в регионе обосновались крупные промышленные предприятия порт Юкспихлая в городе Коккола и предлагаемые им услуги постоянно развивались. С 1953 года глубина фарватера порта официально составляла 9,25 метров. С годами фарватер обмелел, и местами запас глубины составлял всего 80 см. В связи с этим существовала опасность, что официальная глубина фарватера будет снижена до 8,5 метров. Чтобы не допустить этого, в 1970 году были проведены исследования дна, по результатам которых фарватер был углублен до 11 метров. После этого официальная глубина фарватера должна была составлять 9,5 метров.

«Городское руководство считало, что углубить фарватер всего на 25 см – это слишком мало, поэтому я связался с генеральным директором Морской администрации Финляндии Хельге Яасало. Я хотел углубить фарватер еще на полметра – таким образом, официальная глубина фарватера составила бы 10 метров. Однако генеральный директор сказал, что многие другие тоже хотят углубить свои фарватеры», – рассказывает Ральф В. Порко.

Яасало не поддержал и компромиссное предложение, согласно которому в результате проведения взрывных работ можно было углубить скалу на полметра, при этом максимальная глубина фарватера составила бы 11 метров. В 1975–1976 годах фарватер был углублен согласно проектам Морской администрации Финляндии. В 1977 году официальная глубина была установлена на уровне 9,5 метров.

Начало транзитных перевозок

В 1981 году через порт впервые стали осуществляться транзитные перевозки в СССР и обратно. Объем перевозок составлял почти 100 000 тонн. Руководство города предполагало, что объем транзитных перевозок будет и дальше расти, что, в свою очередь, усилило бы конкуренцию между портами. Поэтому руководство посчитало, что важно сразу же «вступить в игру».

«В начале 1982 года под моим руководством в Москву отправилась делегация, которой удалось договориться с «Союзвнештрансом» о заключении годового договора на осуществление транзитных перевозок. В состав делегации входили представители портового оператора, компании Оу М. Рауанхеимо Аб и компании VR, «Государственные железные дороги Финляндии».

Так начались транзитные перевозки через порт Коккола. Коккола также был первым городом, вступившим в переговоры с Москвой. Портовые операторы, работавшие в Финском заливе, вели переговоры и раньше, но Коккола был первым из городов. Некоторые советские суда были настолько крупными, что перед заходом в порт Юкспихлая им приходилось сначала частично разгружаться в порту Турку, глубина фарватера которого составляла 11 м.

Грузы компаний Outokumpu и Kemira также прибывали на больших судах, поэтому существовала насущная потребность в углублении фарватера. План развития города содержал пункт, касавшийся порта: в нем было указано, что в середине 1980-х годов город углубит фарватер до 11 метров.

Порт участвует в программе углубления фарватеров

Городские власти постоянно были на связи с чиновниками и содействовали тому, чтобы порт Коккола был включен в находившуюся в разработке политическую программу углубления фарватеров. Кроме того, город должен был представить свою точку зрения относительно места строительства глубокого порта. Сначала городские власти предложили построить его в промышленном порту, однако эта идея была отвергнута крупными промышленными предприятиями. Компания Kemira сообщила о строительстве в своем порту собственных причалов. Компания Outokumpu также не хотела терять независимость. По мнению Министерства торговли и промышленности, глубокий порт Коккола глубиной 11 метров был бы нерентабелен без перевозок Kemira и Outokumpu.

Прошло более года, прежде чем Outokumpu согласилась начать переговоры, которые в 1984 году наконец привели к заключению договора. Примерно в то же время Морская администрация Финляндии сообщила властям города о своем согласии на углубление фарватера до 11 метров в период с 1984 по 1987 год. Одновременно с работами по расчистке фарватера город удлинил причал Outokumpu до 180 м, превратив его в глубокий причал. Город также утвердил проект планировки территории порта, построил склад для навалочных грузов вместимостью 3 000 кубометров, а также приобрел гигантский подъемник 40 тонн (до этого общая подъемная мощность подъемников составляла 8 тонн).

Порт становится коммерческой организацией в собственности города.

В ноябре 1987 года премьер-министр Харри Холкери торжественно открыл новый глубокий порт и его 11-метровый фарватер. Наверное, наибольшее значение для будущего развития порта имело принятое в декабре 1991 года решение городского совета о преобразовании порта в городскую коммерческую организацию с 1 января 1992 года. Это дало порту возможность действовать с гораздо большими полномочиями.

Преобразование в коммерческую организацию стало возможным благодаря тому, что Парламент Финляндии решил попробовать модель укрепления муниципального самоуправления. В связи с этим в 1988 году Парламент принял закон об эксперименте по созданию свободных городов и муниципалитетов. Городской совет решил подать заявку на право участия в этом эксперименте, и в декабре 1988 года правительство Финляндии предоставило городу Коккола разрешение на срок с 1989 по 1992 год.

Благодаря работе глубокого порта объемы транзитных перевозок быстро

росли, и уже в 1990 году превысили 600 000 тонн. В 1992–1993 годах объемом перевозок вырос практически до миллиона тонн, и порт Коккола стал крупнейшим портом Финляндии, специализировавшимся на работе с навалочными грузами. В то же время тоннаж судов увеличивался, и появилась необходимость снова углублять фарватер – на этот раз до 13 метров. В 1993 году Морская администрация Финляндии провела необходимые исследования дна, после чего Министерство транспорта предложило включить этот проект в государственный бюджет 1995 года, а также провести в 1995–1997 годах работы по углублению фарватера.

Бесчисленное количество визитов в Костамукшу

Аппетиты росли. Костамукша привлекала городские власти, однако ведение прямых переговоров было практически невозможно. Двери для пере-

говоров открыл горный советник Кауко Растас. Путь был все еще тернист, но в результате упорство было вознаграждено. После того как в 1993 году директор порта Ээро Мяки и директор компании Raumanheimo Антти Ахонен побывали в Костамукше 19 раз, проект наконец-то стартовал, и в 1995 году прибыл первый поезд с окатышами.

«Осенью 1995 года я оставил должность вице-мэра, на которой я отвечал, в частности, за деятельность порта, и вышел на пенсию со спокойной душой: мое детище наконец-то заработало должным образом», – рассказывает Ральф В. Порко, занимавший должность вице-мэра города Коккола в 1973–1995 годах.

РАЛЬФ В. ПОРКО



Ralf V. Porko thanks Eero Mäki for his co-operative spirit. Ральф В. Порко благодарит Ээро Мяки за успешное сотрудничество.

Port of Kokkola has the only All Weather Terminal in the Nordic countries

In the beginning of the 21st century, as container traffic exploded in world trade, Port of Kokkola still handled a very modest number of containers. But in line with the vision of the port's management it was considered that Port of Kokkola must invest in the handling capacity of general cargo and containers. However, there was some reluctance — a special harbor for handling containers seemed slightly exaggerated — it would require both extensive quay areas and special cranes for loading and discharging of containers, as well as other special equipment.

Therefore the port's representative in Europe was asked to look around in the big ports in Western Europe. And, indeed, there was something special: a covered terminal where vessels up to 100 m long and with a draft of 9 m can safely enter and be discharged and loaded in all weather conditions, thereby achieving high efficiency in operations.

A modern example was found in Amsterdam, and contact with the owners and operators of the terminal was quickly established in 2002. Visits to other ports followed, which already housed a covered terminal, like Marín on the Spanish Atlantic coast, steel handling terminals on the River Rhine, and older terminals in the UK. Planning meetings were held in Kokkola and the terminal took shape on the drawing board.

In order to convince the investment decision makers of the workability of the concept in practice, an introductory trip to Amsterdam was organized for the members of the Kokkola City Council and the Kokkola Port Board. The decision makers familiarized themselves with the cargo handling operations in the covered terminal and were given the possibility to discuss with the directors of the Port of Amsterdam and the owners and operators of the terminal about the operating advantages offered by such a terminal.

The Amsterdam covered terminal had already been in operation for more than three years, and could show a 40% increase of productivity, compared to open air operations. This can be accredited to the factory-like conditions that are created in the covered terminal. No stoppages due to bad weather, when the hatches of the vessel must be closed, no interruption of the minutely planned operations. Following this hands-on demonstration the decision to invest in the covered terminal was taken in the autumn of 2003. The foundation stone was laid in the beginning of 2004.

The location chosen for the terminal is in the General Port. A part of the quay that already for some years had been out of use and needed complete refurbishment was deemed suitable considering the wind conditions in the port and the possibility to combine the terminal with adjoining warehouses, of which one has already been built. A 60 ton bridge crane was ordered from Italy, delivered and installed during autumn 2004 and spring 2005.

The total investment was 17 million euros, of which almost half went under water to refurbish the quay. In February 2005 the terminal was inaugurated, and since then it has been one of the best used quays in the port. The decision to invest in costly but efficient work area is paying off.

The 130 m long, 30 m high and 60 m wide terminal houses a 125 x 25 m basin. The water in the basin is kept from freezing in the winter by a circulation system, which in turn guarantees plus temperatures in the hall throughout the winter.

The investment is proof of the foresight that has characterized the management of Port of Kokkola. It is part of the well planned present infrastructure of the port, which now ranks at the very top of Finnish ports. Apart from being the largest dry bulk port it can also pride itself on being the only port in the Nordic countries with a covered terminal and a railway wagon tippler terminal (but that is another story!). The guiding principle is proaction in order to meet the future demands of its customers.



Dick Fraser.
Дик Фразер.

DICK FRASER
Executive Partner

Единственный в Северных странах всепогодный терминал находится в порту Коккола

В начале 2000-х годов объемы контейнерных перевозок стремительно росли, но через порт Коккола проходило лишь небольшое количество контейнеров. Тем не менее, дальновидное руководство порта было уверено, что определенная часть грузовых перевозок все равно будет проходить через порта Коккола. В тоже время были и сомнения: несмотря ни на что, отведение части порта только под контейнеры выглядело неоправданным риском – для этого необходимы были обширные околоспортивные территории, специальные подъемники для погрузки и разгрузки контейнеров, а также некоторые организационные изменения. В связи с этим европейскому представителю порта было поручено изучить крупные порты Западной Европы. И, конечно, среди них нашелся особенный порт – с крытым терминалом, в который могло заходить стометровое судно с осадкой 9 метров, и в котором погрузочно-разгрузочные работы можно было осуществлять в приемлемых погодных условиях. Порт Амстердама стал образцом для подражания, и в 2002 году представители порта Коккола установили контакты с его владельцами и операторами. После этого представители Коккола побывали с визитами и в других портах, имевших крытые терминалы, – например, в порту Марин на северо-западном атлантическом побережье Испании, в терминалах по обработке стали, расположенных на реке Рейн в Германии, а также в других аналогичных, но более старых терминалах в Англии. Заседания по проектированию нового терминала проводились в Коккола. Постепенно начал вырисовываться план строительства всепогодного терминала.

Чтобы убедить городские власти в важности инвестиций, для представителей городского правления Коккола и членов портовой комиссии был организован визит в порт Амстердама с целью знакомства с его терминалом, а также встреча с представителями порта. Представители Коккола имели возможность собственными глазами увидеть, как работает крытый терминал и насколько он выгоден. Было признано, что амстердамский терминал, проработавший к тому моменту уже три года и ставший образцом для терминала Коккола, смог повысить свою эффективность на 40 % по сравнению с обычным открытым терминалом. Во всепогодном терминале планирование работ могло проводиться так же, как на заводе. При этом погодные условия не влияли на работу, и судам не приходилось в дождь закрывать палубные люки. Решение о строительстве терминала было принято осенью 2003 года, а в начале 2004 года состоялась торжественная закладка первого камня в фундамент нового терминала.

На территории порта было отведено место под новый терминал. Причал,

уже в течение многих лет стоявший без использования, был признан пригодным с точки зрения силы ветра в порту. Позднее терминал можно было соединить со зданием склада, которое планировалось построить. Строительство и укрепление причала заняло почти год. Одновременно шла подготовка к подводным и наземным строительным работам. После проведения



тендера в Италии был заказан мостовой кран с максимальной грузоподъемностью 60 тонн. Он был доставлен в Коккола осенью 2004 года, а смонтирован весной 2005 года. Общий объем инвестиций составил 17 млн. евро, из которых почти половина была потрачена на работы по дополнительному строительству и укреплению причала. Терминал был торжественно открыт в феврале 2005 года. В настоящий момент модернизированный причал является наиболее загруженным на основной территории порта. Мощный мостовой кран отлично работает и с контейнерами, подтверждая, что строительство такого терминала вместо обычного обеспечивает именно такую гибкость в работе, к которой стремились вла-

сти города, принимая в свое время решение об осуществлении инвестиций.

В терминале, имеющем длину 130 метров, высоту 30 метров и ширину 60 метров, имеется бассейн площадью 125 x 25 метров. Благодаря новой инновативной системе циркуляции воды в бассейне вода не замерзает, и в терминале сохраняется плюсовая температура даже в самые морозные дни.

Вложения в крытый терминал свидетельствуют о дальновидности правления порта Коккола, в частности, в вопросах планирования инфраструктуры. Чтобы порт мог на должном уровне обслуживать своих клиентов и сейчас, и в будущем, необходимо принимать решения на долгосрочную перспективу.

Благодаря установлению контактов с другими европейскими всепогодными терминалами появился интересный и плодотворный побочный продукт: неофициальный некоммерческий клуб, в который входят терминалы из разных стран – из Финляндии (Коккола), Голландии (Амстердам и Роттердам), Бельгии (Антверпен), Великобритании (Гул), Швейцарии (Бирс), Германии (Дуйсбург) и Испании (Марин). Члены клуба встречаются дважды в год – часто на крупных конференциях и выставках, где они обсуждают общие дела и проблемы, последние события и политику, которые оказывают влияние на деятельность терминалов и на принятие соответствующих инвестиционных решений.

ДИК ФРЕЙЗЕР
Управляющий партнер

The Port of Kokkola – a major player in the Finnish port sector

The Finnish port system has ancient traditions. For example: according to the oldest existing documents, the cities of Naantali and Rauma on Finland's west coast were both granted the right to a port as early as the 1440s. Early in 1995, there were important changes in port legislation; the Finnish Parliament amended the constitution by abolishing the right to maintain a public port granted to cities by the Swedish King Gustav III on February 23, 1789. At the same time, legislation regarding privately-owned public ports was passed.

In the Gulf of Bothnia, and particularly in the Kokkola area, the powerful effect of post-glacial rebound on the landscape has had great significance for the development of settlement and industry, none more evident than for the shipping trade. As the water has withdrawn further and further, the people have had no choice but to follow it, establishing industry and developing ports in areas where said activities are most efficient.

Consequently, port activity in Kokkola has been important for several centuries. The annual tonnage through the port was the largest in Finland between 1800 and 1834. Today, commercial trading networks reach all parts of the world.

The necessary movement of the port further out over the years has led to considerable investment into the port's infrastructure: quays, loading and unloading equipment, shipping lanes to and from the port, and associated safety equipment. Thanks to all these investments, the Port of Kokkola today is a growing port with an established, efficient operation.

The Port of Kokkola is the largest of the four ports situated on the Gulf of Bothnia. Due to the 13-meter-deep shipping lane leading into the port, Kokkola has become the third port in Finland with a deepwater shipping lane. Today, it is possible for fully loaded Panamax vessels to put in at the port. Significant investment into the port's facilities and equipment during the 1990s increased cargo handling capacity from three million to eight million tons.

The Port of Kokkola is a good example of how a functional port service keeps customers in a region and, ideally, creates new traffic and services.

Excellent railway links to Russia connect Kokkola with the Murmansk region, the Kola Peninsula, and the Komi region; as well as with more remote areas in western Siberia. The rail and road connections are high-quality and competitive to other parts of Russia as well. Besides the specialized

dry bulk and lumber traffic, several regular lines connect Kokkola with the European mainland.

As a free-trade area, as well as by uniting experience with a sound economy and smooth connections to Russia's growing market, the Port of Kokkola and its customers can grow and develop successfully together.

The ports have a key position in the Finnish traffic system, since they constitute nodes in the logistical system of foreign trade. Traffic in the ports gives a direct illustration of the country's economic situation and functions as a form of barometer indicating economic development. The ports' efficiency, service capabilities, flexibility, and costs are critical factors in an economy based on foreign trade.

The general picture of Finnish ports – at least municipal ones – is expected to differ significantly from the current one by the end of this decade. Stricter environmental regulations will increase costs within shipping. In accordance with new regulations from the International Maritime Organization, a United Nations agency, the limit for the sulfur content of marine fuel in the Baltic, North Sea, and English Channel will be reduced from the current standard of 1.0% to 0.1% on January 1, 2015. Absolute requirements for surviving this upcoming trial are efficient activity, reliability, long-term collaboration, and a sufficiently deep shipping lane to allow shipping with vessels classed as Panamax.

The Port of Kokkola is a good example of how a functional port service keeps customers in a region and, ideally, creates new traffic and services.



Markku Mylly.
Маркку Мюллю.

MARKKU MYLLY

Executive Director at European Maritime Safety Agency EMSA, Lisbon

Порт Коккола – сильный игрок на поле портовой инфраструктуры Финляндии

Портовая промышленность в Финляндии имеет вековые традиции. Так, например, согласно имеющимся архивным документам, города Наантали и Раума, находящиеся на западном побережье страны, получили портовые права еще в 1440-е годы. В начале 1995 года в портовое законодательство Финляндии были внесены существенные изменения после того, как парламент страны в конституционном порядке отменил особые права городов на содержание портов общего профиля, которые основывались на так называемом "святом заверении" шведского короля Густава III, данном им 23 февраля 1789 года. Одновременно был принят Закон о частных портах общего профиля.

Поднятие суши, происходящее в Ботническом заливе и, в особенности, в регионе Коккола, оказывает значительное влияние на развитие населенных пунктов и промышленности, в том числе и на развитие судоходства. По мере того как вода отступает все дальше и дальше, человеку приходится идти следом строя промышленные предприятия и развивая инфраструктуру порта там, где его работа будет наиболее эффективной.

На протяжении столетий в Коккола велась активная портовая деятельность. В первой половине 19 века город Коккола был известен как "город тысячи парусных судов", а его порт в 1800-1834 годы занимал первое место в Финляндии по объемам годового тоннажа. Сегодня торговые маршруты связывают порт Коккола со всеми частями света.

Продолжающийся подъем суши и необходимость вследствие этого расширять территорию порта Коккола требовали многолетних значительных инвестиций в инфраструктуру как самого порта, его причалов и погрузочно-разгрузочного оборудования, так и в подходящие фарватеры и навигационное оборудование. Данные капиталовложения сделали возможной работу современного порта Коккола, позволив увеличить объем перевозок и повысить эффективность деятельности.

Порт Коккола является крупнейшим из четырех прибрежных портов Остроботнии. Значительные инвестиции были направлены на прокладку 13-метрового фарватера. В результате проведенных работ порт Коккола стал третьим в Финляндии портом с глубоководным фарватером. Теперь в порт могут заходить суда класса Panamax с полным грузом. Многолетние значительные инвестиции в оборудование и оснащение порта позволили в 1990-х годах увеличить пропускную способность порта с трех миллионов до восьми миллионов тонн.

Порт Коккола является наглядным примером того, как действующий портовый комплекс может препятствовать оттоку населения из региона и создавать новые транспортные структуры и услуги.

Прекрасное железнодорожное сообщение с Россией соединяет Коккола с Мурманской областью, Кольским полуостровом, а также с республикой Коми и далее вплоть до областей Западной Сибири. Хорошее и конку-

рентоспособное автомобильное и железнодорожное сообщение есть и с другими регионами России.

Из порта Коккола отправляются не только суда, перевозящие сухие навалочные грузы и лесоматериалы, но и организовано регулярное пассажирское сообщение со странами континентальной Европы.

Являясь зоной свободной торговли, порт Коккола и его клиенты, могут успешно расти и развиваться, объединяя свой богатый опыт со здоровой базовой экономикой и используя тесные и эффективные связи на растущем российском рынке.

Порты играют в транспортной системе Финляндии ключевую роль, так как они являются узловыми пунктами логистических систем внешней торговли. Судоходный трафик портов является индикатором экономической ситуации в стране и выступает в роли своеобразного барометра, позволяющего оценить развитие экономики государства. Эффективность деятельности, гибкость обслуживания и оптимальный уровень затрат портов являются критическими показателями для экономики страны, живущей портов за счет поступлений от внешней торговли.

Ожидается, что к концу десятилетия общая ситуация в финских портах, во всяком случае, в муниципальных портах, претерпит значительные изменения. Ужесточение экологических требований, предъявляемых к морскому судоходству, приведет к увеличению затрат. С 1 января 2015 года предельно допустимое содержание серы в судовом топливе, используемом на Балтийском и Северном морях и в проливе Ла-Манш, снизится с ныне действующего показателя в 1,0 % до 0,1 %. По мнению экспертов Международной морской организации ИМО, являющейся специализированным учреждением ООН, условиями успеха в этой конкурентной борьбе станут эффективность работы, надежность, долгосрочное сотрудничество и наличие глубоководного фарватера, позволяющего обеспечивать перевозки судами класса Panamax.

МАРККУ МЮЛЛЮ

Исполнительный директор Европейского агентства по безопасности на море, г. Лиссабон

Antti Ahonen welcomes Markku Mylly to Kokkola. Антти Ахонен приветствует Маркку Мюллю в Коккола.



Spirit of Chydenius lives on at the port of Kokkola

”We want you to go to Kokkola to write about the port and its progress,” said the Editor back in 1999. “Where’s Kokkola?” I replied. “I’ve never heard of it? What sort of a port have they got there?”

Like thousands of others visiting Kokkola for business and pleasure every year, I soon discovered that Kokkola sits at the center of one of Europe’s fastest growing manufacturing and technical regions –and home to Finland’s leading bulk port.

Back in 1999 the Port of Kokkola was handling 3.3 million tons of cargo; a good percentage of it coming from manufacturers located in its own “backyard” on the port’s industrial park. Back then, leading companies exporting/importing through the port included Outokumpu, Kemira Chemicals, and OMG. Collectively those companies accounted for up to 70 per cent of all traffic traveling through the port.

How times have changed...

Since 1999 I have returned to Kokkola several times to write updated reports and stories about the port. It’s always a pleasure to return, too, because I am always certain that there will be plenty to write about, thanks to the port’s ever enthusiastic team under the leadership of its Chairman, Hemming Renlund, Port Director Eero Mäki and their successors Torbjörn Witting (Managing Director) and current Chairman Dr. Pekka Nokso-Koivisto.

On my first Kokkola visit I was immediately struck by the spirit of Anders Chydenius (1729–1803), one of Finland’s most notable politicians, an outstanding defender of the freedom of trade and industry and rector at Kokkola’s parish church. I was particularly impressed with Chydenius’ quotation about the laws of international supply and demand penned in the late 17th century. He wrote:

“Commodities are never produced without being wanted and demanded. People’s needs show themselves; they are manifold and thus they spontaneously call into existence trade and products, which later will be sold to those needing them. If anyone who needs a commodity is prevented from buying it, this commodity will remain on the producer’s hands, will be a burden to him and get a black stamp on it on which the words may be read – ‘a wasted expenditure of energy.’”

These wise words, written over two centuries ago, perfectly reflect the ethos surrounding the Port of Kokkola in the 21st century. The port’s existence has always revolved around trade and products, produced and sold to people needing them across the world. Back in the days of

Chydenius, goods passing through the port included tar, agricultural, dairy and timber products. Today the port authority – along with Oy. M. Rauanheimo Ab, Kokkola’s dynamic port operator – handles over eight million annual tons of cargo, around five million tons more than when I first visited the city. The port expects to reach the ten million annual tons mark within the next couple of years.

I have always been impressed by how both the Port of Kokkola and Rauanheimo have known exactly how business operations should be developed. The total volume of cargo traffic approached 8.6 million tons in 2014, about 42% of which consists of transshipped iron ore pellets from Russia. Central and Northern Finland’s mining industry and businesses account for about 31%, and local large- and small-scale industry and businesses account for nearly 27% of the port’s total amount of cargo traffic.

One thing I learned on the first day of my 1999 visit to Kokkola was the reason for the port’s success. It came then – and still comes today – from three important areas: inward investment, effective marketing and total support from the City of Kokkola Authority.

Between 1990 and 2011, Kokkola spent €108.3 million on port development and expansion projects – nearly €50 million since 2006 alone. The port’s operations reach out to and from Russia, China, the UK, South Africa, Australia, the United States and all parts of Europe.

Investments have included construction of Northern Europe’s first – and only – all weather terminal, impressively built in 2005 at a cost of €20 million; an €18 million investment in laying new railway tracks linking the port directly to Finland’s main network and €4 million on installing Finland’s first rotary Rail Wagon Tippler Terminal.

These, and other major initiatives, have been created for the benefit of customers who produce commodities that are wanted and demanded. And the spirit of Anders Chydenius now looks down from his pulpit in the sky and beams with satisfaction on how his vision for the future of international trade is alive and well at the Port of Kokkola – Finland’s incredible bulk port.

ALAN GALLOP is a freelance journalist and an author who has written Kokkola’s first four port handbooks produced by UK-based Meridian Publications. He is also the author of seven books, including ‘Subsmash’ the story of the last British submarine to be lost at sea.



Alan Gallop. Алан Гэллон.

В порту Коккола по-прежнему жив дух Чюдениуса

«Я хочу, чтобы ты съездил в Коккола и написал о порте и его развитии», – сказал мне мой главный редактор в 1999 году. «Где эта Коккола?», – удивился я, – «Я никогда не слышал о таком месте. Что там за порт?»

Как и тысячи других людей, посетивших Коккола по делам или на досуге, я быстро узнал, что город расположен в центре одной из наиболее быстро растущих промышленных и технологических зон в Европе и что в нем расположен ведущий контейнерный порт Финляндии по перевалке навалочных грузов.

В 1999 году порт Коккола обрабатывал 3,3 миллиона тонн груза. Значительная его часть поступала от предприятий, расположенных в промышленной зоне порта. В то время ведущими экспортирующими и импортирующими предприятиями порта являлись Outokumpu, Kemira Chemicals и OMG. На их долю приходилось около 70 % грузооборота порта.

До чего же изменились времена...

Я несколько раз приезжал в Коккола после 1999 года, чтобы обновить свои отчеты и статьи о порте. Каждый раз я приезжал с удовольствием, поскольку благодаря заслугам энергичного руководства порта о нем всегда было что написать. В руководство входили председатель правления Хемминг Ренлунд, директор порта Ээро Мяки и пришедший ему на смену Турбьёрн Виттинг (исполнительный директор), а также нынешний председатель правления Пекка Ноксо-Койвисто.

Я почувствовал незримое присутствие Андерса Чюдениуса (1729–1803) в порту еще в свой первый визит. Чюдениус был одним из виднейших политиков Финляндии. Он как никто другой защищал свободу торговли и экономики, а также был настоятелем головного прихода Коккола. Особое впечатление на меня произвели его идеи о международных законах спроса и предложения, изложенные в конце XVIII века. Чюдениус писал:

«Товары никогда не производятся, если они не нужны и на них нет спроса. Потребности возникают сами по себе, они разные и приводят к возникновению промыслов и производству товаров, которые затем продаются тем, кто в них нуждается. Если тому, кто нуждается в товаре, не дадут его приобрести, товар остается у производителя, принося ему убыток и получая ярлык, на котором написано: “напрасный труд”».

Эти мудрые слова, написанные более 200 лет назад, отражают ту жизненную философию, в соответствии с которой порт Коккола продолжает действовать и в XXI веке. Существование порта всегда зависело от торговли и товаров, которые производились и продавались тем, кто в них нуждался, в глобальном масштабе. Во времена Чюдениуса через порт провозили, в частности, дёготь, а также сельскохозяйственную продукцию, продукцию

маслобоя и древесную продукцию. В наши дни порт и его динамично развивающийся оператор Oу М. Рауангеймо Аб обрабатывают свыше восьми миллионов тонн грузов в год, что примерно на пять миллионов тонн больше, чем во времена моего первого визита. Ожидается, что в ближайшие годы грузооборот порта возрастет до десяти миллионов тонн.

Меня всегда удивляло, каким образом порт Коккола и компания Рауангеймо так точно определяют, где имеется потенциал для роста. За 2014 год в целом грузооборот порта составил 8,6 миллионов тонн, из которых 42 процента приходится на российские транзитные перевозки железорудного окатыша. Из оборота 31 процент составляют перевозки горнодобывающих предприятий со средней- и северной части Финляндии. А еще 27 процентов грузооборота составляет местное мелкое и крупное промышленное производство. Я понял причину успеха порта Коккола уже в первый день своего визита в 1999 году. Она заключалась – и заключается и поныне – в трех важных факторах: инвестициях, эффективном маркетинге и безоговорочной поддержке города Коккола. В 1990–2011 годах Коккола инвестировал 108,3 миллиона евро в развитие и расширение порта, причем 50 миллионов евро – после 2006 года. Порт работает с клиентами в России, Китае, Великобритании, Южной Африке, Австралии, США и во всей Европе.

Среди наиболее значительных инвестиций следует отметить первый и пока единственный в Северной Европе всепогодный терминал, который был построен в 2005 году и стоимость которого составила 16 миллионов евро; 18 миллионов евро было потрачено на строительство железнодорожной ветки, соединяющей порт с магистральной железнодорожной сетью Финляндии; еще четыре миллиона было вложено в строительство первого в Финляндии терминала для опрокидывания железнодорожных вагонов.

Эти и другие крупные проекты были осуществлены для того, чтобы порт мог обслуживать клиентов, производящих нужные товары, пользующиеся спросом. Я убежден, что Андерс Чюдениус с гордостью взирал на порт со своей церковной кафедры на небесах, потому что его идеи о будущем международной торговли живут и процветают в порту Коккола, замечательном контейнерном навалочном порту Финляндии.

АЛАН ГЭЛЛОП – журналист-фрилансер и писатель. Он написал первые четыре справочника по порту Коккола, опубликованные издательством Meridian Publications. Из-под его пера вышли и семь других произведений, включая книгу Subsmash, которая рассказывает о пропавшей британской подводной лодке.



Alan Gallop acquainting himself with Tankar, accompanied by Margaretha Renlund.

Алан Гэллоп знакомится с островом Танкар в сопровождении Маргареты Ренлунд.



Olaus Magnus' Carta Marina from 1539 includes a picture of sealing in front of "Karlabi". The tar barrels are a sign of the new growing source of livelihood. На карте Северной Европы Carta Marina, составленной Олафом Магнусом в 1539 году, есть рисунок охоты на тюленей в районе Коккола. Бочки с дегтем свидетельствуют о новом развивающемся промысле.

From natural harbor to an international cargo port

От природного порта к транзитному

From the 1300s onwards, farmers and merchants have sailed in their small boats along the Gulf of Bothnia's coastline. These sailing farmers' trading voyages reached at least as far as Kemi in the north, and to Pori, Rauma and Turku in the south. They even fearlessly sailed the seas around Åland in their modest boats.

As early as the 1500s, the residents of Kokkola were known in Stockholm and the cities around Lake Mälaren. For example, in 1562 it was recorded that customs duties were collected from six Kokkola men in Stockholm. In the year 1580, five vessels from Kokkola visited the capital. Fifteen years later, six crews from our region visited Stockholm.

Thanks to the sailing voyages of these farmers, a well-known commercial center gradually arose in the Kokkola region, which burghers from distant cities visited by both land and sea. At first, this commercial center had no legal status, but in 1571 the lively port on Kaustar Bay's western shore is mentioned as legally recognized.

The first official harbor was situated near either the Kokkola Church or churchyard, and was mentioned for the first time in connection with the governing assembly, or "thing", in 1549. By the end of the 1500s, the Kaustar Bay extended to the area that was then known as Holmbacken, where the shoreline rose quite steeply out of the water. Small, shallow-draft vessels could sail all the way to Holmbacken, where countryside merchants lived before the founding of Kokkola.

Naturally, the merchants built their storehouses on the shoreline, where boats could be loaded and unloaded. When the export of tar began at the end of the 1500s, Stora Enskär or Tjärholmen became the main loading berth. The farmers' sailing voyages and related trade grew in importance, becoming profitable enough for the Swedish government to insist on greater monitoring. At the beginning of the 1600s, the cities of Vaasa, Nykarleby, Kokkola, and Oulu were founded.

Уже начиная с XIV века в прибрежных водах Ботнического залива крестьяне и торговцы плавали на небольших судах. Они отправлялись торговать в Кемпи, Пори, Раума и Турку, не боясь при этом пересекать на своих простых суденышках Аландское море.

В XVI веке мореходов из Коккола знали в Стокгольме и городах, прилегающих к озеру Мэларен. В частности, известно, что в 1562 году в Стокгольме с шести коккольцев была взискана таможенная пошлина. В 1580 году в Стокгольме побывало пять судов из Коккола, а еще через пятнадцать лет там побывали экипажи шести судов из этого региона.

Благодаря крестьянскому мореходству Коккола постепенно стала широко известна как торговый город. Туда приезжали по морю и по суше жители далеких городов. Поначалу у города не было прав на ведение портовой деятельности, однако ситуация изменилась в 1571 году, когда оживленный порт на западном побережье залива Каустаринлахти был легализован.

Первый официальный порт находился недалеко от церкви волости Коккола, рядом с районом Кирконмяки. Впервые порт упоминается в 1549 году в описании сессии уездного суда. В конце XVI века залив Каустаринлахти простирался до тогдашнего Сааренмяки (позднее этот район был переименован в Кирконмяки), который резко вдавался в море. Мелкие суда и суда с неглубокой посадкой могли доходить до Сааренмяки, где до основания города жили сельские торговцы.

С большой долей вероятности можно сказать, что торговцы строили свои береговые склады в таких местах, где судам было удобно причаливать и где можно было осуществлять их разгрузку. С началом экспорта дегтя в конце XVI века главным местом погрузки судов стал Исо-Катаясаари. Мореходство и крестьянская торговля приобрели такие масштабы, что шведское правительство потребовало более жесткого контроля. Поэтому в начале XVII века были основаны города Вааса, Усикаарлепю, Коккола и Оулу.



In surveyor Claes Claesson's proposal for a town plan of 1649, the small districts were to be amalgamated and the town extended southwards.

Согласно проекту градостроительного плана, составленному землемером Клаесом Клаессоном в 1649 году, маленькие кварталы должны были быть объединены, а город – расширен в южном направлении.

Occurrences over the centuries

1348

The inhabitants of Närpes, Korsholm, and Pedersöre (which Kokkola was a part of at the time) receive the right to trade provisions among themselves. The bourgeois are not allowed to participate in this trade, but they still have the right to carry out other kinds of trade, e.g. in skins, iron, and salt.

1375

This year the name Kokkola appears for the first time in historical sources. This occurs in connection to the canonization of Bridget of Sweden. The first known inhabitant of Kokkola was probably Laurentius Torisson in Kvikant, who trades as a farmer.

The 1500s

There are many illegal harbors in the Kaustar Bay, Kvikant, and at the mouth of Perho River. This is indicated by the settlement patterns of the merchant-farmers. When the export of tar begins at the end of the 1500s, Stora Enskär and Tjärholmen become the main loading sites.

The city of Kokkola is founded

When the city of Kokkola was founded on September 7, 1620, the Kaustar Bay had become silted up to such an extent that trading vessels could no longer approach their earlier berths, but needed to anchor further out. Due to this, the city was founded not near Holmbacken, but closer to the sea, where vessels could sail past Rövarsjär and continue via an inlet to Puurokari, where the customs post was located.

After customs clearance, the vessels continued in towards the city, or to the present-day marketplace Salutorget. On the shoreline there were a number of small storehouses, built in part over the water, where the trading ships' cargo could be stored. By the middle of the 1600s, Kokkola's sound was a couple of hundred meters wide. But the city's first port did not last, as the sound's shoreline was shallow and post-glacial rebound had a powerful effect on the harbor's approach. This led to the city burghers complaining to the county governor about the deteriorating situation as early as the beginning of the 1730s.

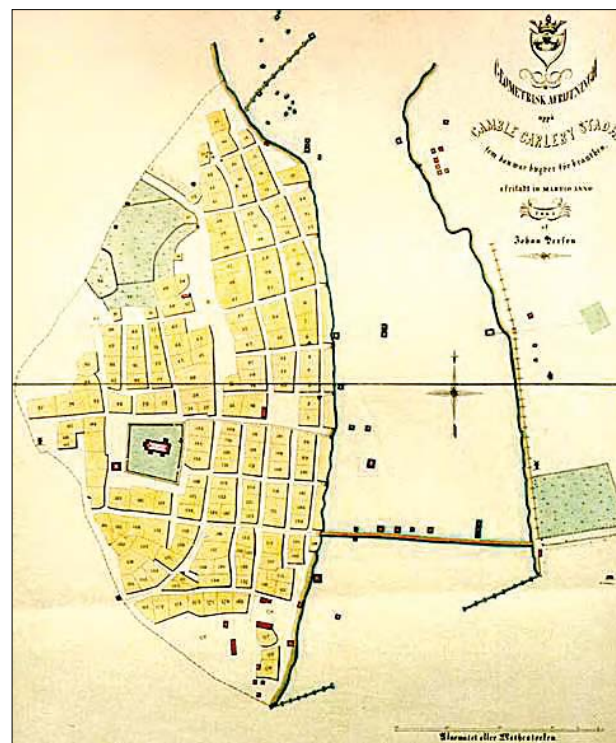
A proposal was presented, suggesting that the channel from the Såka Creek to the Linnusperä Creek needed to be deepened. With the added outflow the sound would become less stagnant and the current could wash away sandbanks at the inlet. This is the first known account of clearing out the sound and enhancing water flow. The problem remained unsolved.

In 1730, a crane and pile driver were acquired, and during the autumn, when the ice had settled, work began on deepening the inlet. Despite the effort, the normal water level in the sound was so shallow that only small ships could pass through. Larger vessels still needed to anchor further out in the Kaustar Bay. In the Kaustar Bay, there were no piers or quays attached to the shoreline for the loading and unloading of deep-draft vessels; rather, the vessels anchored in the roadstead and cargo was transported into shore or to other ships via boats or lighters.

Finland's leading seafaring city

When the first vessels left Kokkola after being granted export rights in 1765, a quantity of lumber was loaded as cargo. But it was only after the year 1782, when a sawmill in Lahnkoski by the Perho river was built, as well as a second mill by the inlet to the Lestijoki River, that the lumber trade grew in importance.

In Kokkola and environs, an important shipbuilding industry had arisen by the 1600s. Some vessels were built for local use, but most were sold to Stockholm. Periodically, the value of this trade exceeded the value of the tar trade.



In the town plan drawn up by Gädda in 1665, the streets are drawn straight in accordance with the Renaissance ideal. В градостроительном плане Гядда от 1665 года улицы были прямыми, что соответствовало идеалам Ренессанса.

Основание города Коккола

На момент основания города Коккола 7 сентября 1620 года залив Каустаринлахти обмелел настолько, что суда уже не могли подплывать к месту швартовки – им приходилось оставаться в море. Город был основан не вокруг Кирконмяки, а ближе к морю, чтобы суда могли проплывать мимо Рюёвяринкари по проливу к участку побережья Пуурокари, где находилась таможня.

После растаможивания судно могло продолжать свой путь в город к нынешней рыночной площади. На берегу располагались многочисленные, построенные частично прямо на воде склады, на которых можно было размещать грузы. В середине XVII века городской пролив Сунти имел ширину в несколько сотен метров. Однако первый городской порт просуществовал недолго. Берега пролива были низкие, и последствия повышения уровня суши были на них хорошо заметны. В связи с этим в начале 1730-х годов городской магистрат направил губернатору уведомление о постоянно ухудшавшейся ситуации.



Sunti (Sundet) and Puurokari on a map dating from 1649. National Archives.
Пролив Сунти и его берег Пуурокари на карте 1649 года. Национальный архив Финляндии.

After the Great Northern War the situation stabilized and shipbuilding came to the fore.

The first shipwright of significance to operate in the region was Lorenz Steen. He moved to Kokkola in 1722. Steen became a powerful businessman, as well as a district court judge, and Member of Parliament. He developed regional shipbuilding into a large-scale industry. The largest vessel launched from the Kaustar Bay shipyard was 295 "läster", approximately 722 tons, and 135 feet, or 41 meters, long.

Merchant ships operated from Kokkola even before the city was granted export rights. In 1722, there were 12 ships in the city, and by 1747 the reported number had increased to 16. From the end of the 1760s to the turn of the century, 10–14 vessels were sailing to foreign ports. According to 1801's vessel register there were 19 ships operating from Kokkola, with a total capacity of 2200 läster, approximately 5386 tons.

With this many ships, Kokkola became Finland's foremost port city and placed fourth in the entire Swedish Kingdom,

Было предложено углубить фарватер на участке от Сокабэкен до Линнусперя. В результате вода в проливе Сунти текла бы быстрее, и поток вымывал бы на своем пути песочные отмели в устье пролива. Это единственное известное предложение по расчистке пролива Сунти и улучшению протока. Однако эта проблема не решена и поныне.

Еще в 1730 году для порта были приобретены подъемный кран и копер. Расчистку устья пролива начали осенью и проводили вручную с поверхности льда. Несмотря на это уровень воды в проливе оставался таким низким, что проплыть могли только мелкие суда. Другим приходилось вставлять на якорь подальше, в заливе Каустаринлахти, где не было причалов для разгрузки и погрузки крупных судов. Им приходилось стоять на рейде, а весь товар перевозили на сушу или на другие суда на лодках или баржах.

Важнейший мореходный город Финляндии

Город Коккола получил право на ведение международной торговли в 1765 году, и уже тогда многие суда, отправлявшиеся из порта, везли лесоматериалы. Однако экспорт лесоматери-

Веги истории города и порта

1348

Жители Нэрпиё, Му-стасаари и Педерсёре, к которому тогда относилась Коккола, получают право торговать друг с другом продовольствием. Мещанам запрещается торговать продуктами питания, но за ними остается право на продажу других изделий, например, шкур, металла и соли.

1375

Название «Карлебю» впервые зафиксировано в исторических хрониках в связи с упоминанием празднования Дня святой Бригитты. Первым известным жителем Карлебю был, по всей видимости, крестьянин Лаурентиус Ториссон, который жил и вел торговлю в Квиканте.

XVI век

В заливе Каустаринлахти, Квиканте и в устье реки Перхойоки действует несколько незаконных портов. Об этом свидетельствуют, в частности, места проживания крестьян, занимавшихся торговлей. С развитием экспорта дегтя в конце XVI века основными местами погрузки и разгрузки товара становятся Исо-Катаясаари и Тервахолма.

1528

Густав I Ваза подтверждает дарованное в 1348 году право заниматься торговлей. Одновременно с этим

Anders Chydenius

Granting the freedom to trade by sea and the staple right had long been a tough question. The issue was debated in the parliament as early as 1743, when Mayor Erland Noreen from Kokkola called for staple rights for the Ostrobothnian cities. Mayor Henric Pipping from Vaasa eagerly pressed the issue in the parliament from 1746–1747, but to no avail.

In the parliament from 1760–1762, Judge Petter Stenhagen from Kokkola raised the issue with passion, and according to the custom of the day, with bribes. His brochure from 1762, *Thoughts about the Necessity of Creating Staple Ports in the Northern Parts of Sweden, and in Particular in Ostrobothnia and West Bothnia*, is also well-known.

Nevertheless, it was a representative of the clergy, the assistant vicar of the Nedervetil congregation, later the vicar of Kokkola, Doctor of Theology Anders Chydenius, who in the parliament of 1765 brokered a workable solution. Chydenius' purposeful and unyielding struggle led to parliament granting the staple right to the cities of Pori, Vaasa, Kokkola, and Oulu in 1765.

Anders Chydenius is undoubtedly one of the greatest names in Sweden-Finland's economic history. He was not only a spiritual leader, but a social politician as well, whose fundamental thoughts on the national economy unfortunately went unknown until after his death. The criticism he gave the mercantile system was so clear-headed and conclusive that he can be regarded as the first representative of economic liberalism, and as a precursor to Adam Smith.

During the parliaments of 1765 and 1766, Chydenius published a great number of financial articles. These gradually received a lasting place in our financial history. His most important publication regarding seaborne trade, *Retributions for the Reasons by Which One Seeks to Deny the Eastern and Northwestern Cities the Freedom to Trade by Sea*, brought about a workable solution.

Anders Chydenius (1729–1803) was also an advocate of the freedom of industry and the press, and he fought for extended freedom of religion. In *Svenska liberalismens historia* [The History of Swedish Liberalism], historian of ideas Johan Norberg appoints him the father of Swedish liberalism. In the book *Historiens 100 viktigaste svenskar* [The 100 Most Important Swedes in History], Anders Chydenius can be found in 17th place.

Андерс Чюдениус

Споры по поводу предоставления городам свободы судоходства и складочных прав (права вести заморскую торговлю) велись на протяжении не одного десятилетия. Еще в 1743 году бургомистр города Коккола Эрланд Нореен выступил на сейме с требованием предоставить складочные права городам Остроботнии. На заседании сейма 1746–1747 годов бургомистр города Вааса Хенрик Пиппинг выступил с эмоциональным обращением к депутатам по этому же поводу, но все было тщетно.

Ратман Петтер Стенхаген из Коккола неоднократно поднимал вопрос о правах портовых городов на заседаниях сейма в 1760–1762 годах и даже пытался подкупить депутатов с помощью взяток, как это было принято в то время. Широкую известность также получила опубликованная в 1762 году статья Стенхагена «Мысли о необходимости предоставления складочных прав городам северных регионов и в особенности городам Остроботнии и Вестерботтен».

И только Андерс Чюдениус, доктор богословия, представитель духовенства, капеллан прихода Алаветели и позднее настоятель прихода Коккола, сумел своими искусными действиями разрешить этот спорный вопрос. Целенаправленная и упорная борьба Чюдениуса принесла положительные результаты, и на заседании сейма в 1765 году городам Пори, Вааса, Коккола и Оулу были предоставлены складочные права.

Андерс Чюдениус несомненно входит в число выдающихся лиц в истории экономики Швеции и Финляндии. Он был не только духовным руководителем, но и общественным деятелем и политиком, чьи фундаментальные идеи в области национальной экономики, к сожалению, получили широкую известность только после его смерти. Его критика меркантилистской системы была настолько здравомыслящей и неопровержимой, что его по праву считают первым представителем экономического либерализма и предшественником Адама Смита.

На сеймах 1765 и 1766 годов Чюдениус обнародовал целый ряд политико-экономических статей, которые имеют исключительно большое и непреходящее значение для истории экономики нашей страны. Его важнейшая статья, касающаяся свободы судоходства «Опровержение причин, на основании которых пытаются ограничить свободное судоходство в городах Остроботнии, Вестерботтен и Западной Норрланд» позволила положительно решить спорный вопрос.

Андерс Чюдениус (1729–1803) выступал в защиту свободы предпринимательства и печати, а также ратовал за более широкую свободу вероисповедания. Именно поэтому специалист по интеллектуальной истории Йохан Норберг называет Чюдениуса отцом шведского либерализма. В опубликованной в 2009 году книге «100 выдающихся личностей в истории Швеции» Чюдениус занял 17 место.



Anders Chydenius.
Member of Parliament and priest.
Андерс Чюдениус.
Парламентский деятель и настоятель церковного прихода.

1528

Gustav I of Sweden ratifies the rights granted in 1348. At the same time, it is decided that goods originating in these parishes must first be taken to the Stockholm Palace and offered to the palace's buyers. In a manner of speaking, the farmers' trade comes under the protection of the king.

1533

Gustav I of Sweden forbids the farmers from carrying out maritime trade with the northern ports. Instead, they are to concentrate on farming and fishing. However, the effects of this prohibition are minimal.

1549

The first mention of an (illegal) port in Kokkola. The Ting [local governing assembly] was held in Kaarlela Church, and the port was situated close by.

1571

The lively port on the western shore of Kaustar Bay receives the right to carry out trade. It is probably Tjärholmen, which is the oldest known port in the area, and is situated close to Kaarlela Church.

Donner. In 1824, the pair presented the city fathers with a petition requesting an allotment of 3,500 square fathoms, just over 11,100 square meters, for the building of sheds, and the storage of export goods and miscellaneous building materials. The sheltered cove of Ykspihlaja was in use by the 1700s as a winter harbor for deep-draft vessels.

The petitioners attached a sketch of the Ykspihlaja area to their request and pointed out that it was 22,000 square fathoms, or 73,580 square meters, in area, implying that there was enough space for the rest of the city's businessmen. Up until then, the area had not been of use to anyone. On May 17, 1824, the request was evaluated. The case was expedited, as the petitioners were expecting the return of their ships for refitting.

Ykspihlaja's beginnings as the city port

When the water depth around the Ykspihlaja Point had been sounded and proven to be deep enough, the city burghers gave their approval on the condition that Ykspihlaja remained available for use by Kokkola residents. This permission was to be valid until further regulation of

Коккола было 19 судов, и их совокупная грузоподъемность составляла 2200 тонн.

С такими показателями город Коккола впервые стал важнейшим судоходным городом Финляндии и четвертым по важности в Шведском королевстве – после Стокгольма, Гетеборга и Евле. В 1815 году в Коккола впервые было свыше тридцати собственных судов. Согласно данным реестра от 1828 года, городская флотилия насчитывала 44 торговых судна. Наибольшее количество торговых судов было в Коккола в 1831 году – 43 судна с совокупной грузоподъемностью более 4100 марок (средневековая весовая единица).

Торговая флотилия Коккола была самой большой в Финляндии в 1801, 1817 и 1824–1834 годах. Становление Коккола как одного из важнейших мореходных городов Финляндии и Швеции было огромным достижением для города с населением не более 2000 человек. Ключевыми факторами успеха являлись экспорт дегтя, судостроение, прекрасные предпринимательские навыки торговцев, а также фортуна.

Каустаринлахти перестает быть глубоким портом

Использование залива Каустаринлахти в качестве глубокого порта становилось все более проблематичным в связи с его обмелением. Чтобы грузы с судов, стоявших в проливе, можно было перевозить на береговые склады и площадь Терватори (сейчас на ее месте располагается Английский парк Энгланнинпуйсто), приходилось проводить регулярные чистки городского пролива. Уже в то время суда, которые не могли зайти в залив Каустаринлахти, использовали залив Юкспихлая в качестве зимнего порта. Создание порта в Юкспихлая стало тогда впервые серьезно рассматриваться как способ улучшения постоянно ухудшавшейся ситуации с портами в городе.

Инициатива принадлежала двум деятельным предпринимателям и торговцам – Андерсу Роосу-младшему и Андерсу Доннеру. В 1824 году они подали в магистрат прошение о передаче им территории площадью 3500 квадратных саженей (11 107 м²) для строительства склада под экспортные товары и строительные материалы. В XVIII веке защищенная гавань Юкспихлая использовалась в качестве зимнего порта для судов.

К своему заявлению Роос и Доннер приложили чертеж территории Юкспихлая и сообщили, что на этой территории площадью 22 000 квадратных саженей хватит места и другим торговцам. До того времени эта территория никому не приносила пользы. 17 мая 1824 года были проведены смотрины, после чего заявители стали просить пото-





**J. Knutsson's painting depicts the skirmish at Halkokari in 1854.
На картине Й. Кнутссона изображена схватка в Халкокари в 1854 году.**

the area became necessary. From this time (1825), Ykspihlaja began its life as the city harbor.

From at least 1833 onwards, a salaried employee worked and lived there. His task was to measure and record the ships that put in at the Ykspihlaja port. In pilot regulations from 1848, the shipping lanes from both Tankar and Tullögrund to Ykspihlaja are mentioned. The sources do not mention the port's condition during this early time, but the traffic connections to the city were inadequate and prevented the development of the port.

Kokkola had developed into an important export city and was known for its shipbuilding. The shipbuilding activity was concentrated at the old harbor bay in Halkokari, Mustakari, Soldatskär, and the Old Shipyard. In 1854, the Crimean War reached Kokkola, dragging the city into world politics. The English, who had earlier burned the ports and ships of Tornio, Oulu, and Raahe, were drawing near to Kokkola.

But the city's inhabitants were prepared, and repelled

ropиться с принятием решения, так как они ожидали возвращения своих судов для проведения ремонта.

Юкспихлая становится городским портом

После того как уровень воды в Юкспихлая был измерен лотом и признан достаточным, магистрат дал Роосу и Доннеру разрешение на использование территории при условии, что жители города будут иметь возможность использовать ее в тех же целях. Разрешение было действительно до тех пор, пока не появится необходимость использования территории в иных целях. Таким образом, начиная с 1825 года залив Юкспихлая стал городским портом.

Начиная по крайней мере с 1833 года на территории жил и работал представитель городских властей. В его задачи входило измерение прибывавших в порт Юкспихлая судов. В Постановлении о лоцманах от 1848 года упоминались фарватеры Танкари и Труллегрунд в Юкспихлая. Источники не сообщают об условиях работы в порту в первые годы, однако

да должны торговать со стапельными. Крестьяне могут продавать свои товары в сельских городах и на рынках.

1620

7 сентября 1620 года Густав II Адольф подписывает акт об учреждении города Коккола. К городу приписывается определенная торговая территория.

1622

С экспортных товаров начинают взимать т.н. «малый таможенный сбор». На скалистом острове Пуурокари, расположенном к северу от города, строят таможенную. Ответственность за строительство таможни возлагается на окрестные волости. Таможня на Сунти строится силами крестьян Кялвия и Коккола.

1636

Согласно первой переписи, численность населения города составляет 164 жителя. Но поскольку в переписи учитывается только взрослое трудоспособное население, реальное количество жителей, по-видимому, составляет около трехсот человек.

1640

Выходит указ, в соответствии с которым у горожан, проезжающих через таможенную, конфискуется все имущество, если они не могут подтвердить, что купили его в городе. Цель этой меры – помешать горожанам покупать товары в селе.

Anders Roos Jr.

Merchant and judge Anders Roos Jr. (1785–1842) was the son of merchant Anders Roos Sr. and Maria Elisabeth Rahm. He took over his father's business and became the leading shipowner in the city of Kokkola.

The father ensured that the son received a good education. After his matriculation examination in 1800, he studied at Åbo Akademi University and spent a couple of years in England. As early as the age of 17, he participated in his father's business operations. When the father felt that his health was deteriorating, he petitioned the king that his son be declared of age when he turned 19.

In 1809 Anders Roos Jr. was granted burghership. The following year his father died. Anders Roos Jr. was elected judge in the fall of 1809, and held the office until 1839. For a few years he served as the city treasurer as well.

Anders Roos Jr. became the city's richest shipowner and burgher. His seal bears the image of a beehive and the text "Always Upright". He added to his wealth in 1809 by marrying Adolf Lindskog's daughter in Pietarsaari. In the asset survey of 1800–1803, Lindskog was the third-richest merchant in Finland, after Anders Roos Sr. and Abraham Falander in Vaasa. The couple parented 10 children: three sons and seven daughters.

When in 1830 Kokkola possessed Finland's largest merchant fleet, Roos alone owned ten vessels with a total tonnage of 1220 läster, or a third of the city's total tonnage. The largest ships were the frigates Otto Herman and Oscar, as well as the barques Hoppet and Gustaf II Adolph. Roos named several ships after his children.

Anders Roos' shipyard was located on Soldatskär, but he also allowed ships to be built in Ykspihlaja and Himanka. He kept his share of the water-powered sawmill in Lahnakoski, and owned most of the sawmill in Hilmanka. The business carried out a significant export of sawn lumber. Anders Roos suffered some losses directly before his death in 1842, due to his father-in-law Adolf Lindskog's bankruptcy.

At the time of the estate inventory, he had a net estate of 80,000 silver rubles. The business's assets had decreased by half since the time of Anders Roos Sr.

When maritime trade in Kokkola was at its liveliest in 1828, a fully-equipped merchant marine office was established in the city, with Anders Roos as a member of the board. As early as 1824 he had, along with Anders Donner, applied for permission to use Ykspihlaja as a storage space for his goods. After that, the area began being used regularly as a port.

It was intended that the oldest son, Anders Oscar Roos, would take over the business. However, he was not interested in business and instead devoted himself to the theater. Therefore the responsibility for the business fell to the younger son Otto Herman, who went bankrupt in 1880.

Андерс Руус-младший

Купец и ратман Андерс Руус-младший (1785–1842) был сыном купца Андерса Рууса-старшего и Марии Елизаветы Рам. Андерс Руус-младший достойно продолжил дело своего отца и стал крупнейшим судовладельцем в городе Коккола.

Его отец Андерс Руус позаботился о том, чтобы сын получил хорошее образование. После окончания в 1800 году гимназии Андерс Руус-младший учился в Королевской академии Або и несколько лет провел в Англии. Участвовать в коммерческой деятельности отца он начал уже в 17 лет.

В 1809 году Андерсу Руусу-младшему были предоставлены бюргерские права, а уже на следующий год его отец скончался. В 1809 году Андерс Руус-младший был избран на пост ратмана и оставался на этой должности вплоть до 1839 года.

Андерс Руус-младший стал самым богатым судовладельцем и бюргером города Коккола. Его фамильную печать украшало пчелиное гнездо и надпись "Alltid Redlig" («Всегда неподкупен»). Руус-младший преумножил свое богатство, женившись в 1809 году в Пиетарсаари на дочери Адольфа Линдскога, который, согласно имущественным книгам, числился в 1800–1803 годах третьим в списке самых богатых людей в Финляндии. Впереди него в этом списке стояли только Андерс Руус-старший и Авраам Фаландер из города Вааса. Супружеской паре родилось десять детей.

В 1830 году крупнейший в стране торговый флот находился в городе Коккола. Руусу-младшему принадлежало там десять судов, т.е. 1220 ластов (ласт - устаревшая мера веса), что составляло треть от общего количества ластов, числящегося за городом. Крупнейшими судами были фрегаты «Отто Херман» и «Оскар», а также барки «Хоппет» и «Густаф II Адольф».

Руусу-младшему принадлежала часть лесопильного завода в Лахнакоски и большая часть лесопилки в Химанке. Большое количество пиломатериалов торговый дом Рууса экспортировал за рубеж. Незадолго до смерти Андерс Руус-младший понес большие потери из-за банкротства своего свекра Адольфа Линдскога. Андерс Руус-младший скончался в 1842 году.

При описи наследственного имущества его состояние было оценено в 80 000 серебряных рублей. Размер капитала торгового дома Рууса уменьшился вдвое по сравнению со временами Андерса Рууса-старшего.

В 1828 году в период расцвета мореходства в Коккола в городе была основана Морская палата, членом правления которой стал Андерс Руус-младший. В 1824 году он вместе с Андерсом Доннером ходатайствовал о получении разрешения на складирование своей продукции в Юкспихлая. После этого данная территория стала регулярно использоваться в качестве порта.

Планировалось, что старший сын Андерса Рууса – Андерс Оскар Руус продолжит руководство торговой платой. Но торговая деятельность его совсем не интересовала, и Андерс Оскар посвятил себя театру. Вся ответственность за ведение хозяйственной деятельности была возложена на плечи младшего сына – Отто Хермана, который обанкротился в 1880 году.



Commercial counselor Anders Donner

Anders (Andreas) Donner (1796–1857) was the son of merchant and shipowner Joachim Donner and his wife, Hedvig Helena Kurtén. Anders Donner married Olivia Mathilda Dahlström, and they had eleven children. Anders began managing his father's business when he died in 1822. In Donner's day, Kokkola was one of Finland's leading shipping towns.

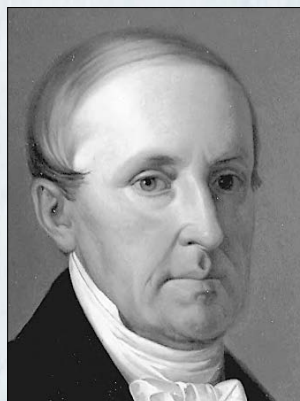
In 1825, Donner was authorized to engage in shipbuilding. Between 1822 and 1854, Donner owned fifteen vessels. Fregatten Finland built in 1827 at the Gamla varvet boatyard was his biggest. Donner carried on extensive tar export, and already in the 1820s he was exporting potash, too. The demand for timber and tar rose in the 1830s.

On their way home, the vessels usually brought colonial products and salt from French and Portuguese ports. When the crops failed, Donner imported grain in those years. He was granted the honorary title of commercial counselor in 1840. In 1857, he was summoned to a committee set up to stimulate Finland's trade and industry, but passed away in the same year.

Anders Donner was instrumental in establishing the Sällskapsklubben i Gamlakarleby club. It had three directors, and Donner was for a long time one of them. He drew sketches for a new town hall, and the drawings executed by Carl Ludvig Engel were based on Donner's drafts. Donner naturally served as chairman of the construction committee. The project began with the founding of a brick works at Rödsö. The town hall was inaugurated in 1842 after a five-year construction contract. Donner was one of the first to switch to using the port of Ykspihlaja. Port activity moved in its entirety to Ykspihlaja in the 1880s.

Anders Donner is known mainly for his merits in the Crimean War, when he organized the defense of the city against the English. After the war, Donner was knighted with the Order of Saint Anna, 3rd class, and the Order of Saint Stanislaus, 2nd class, with swords. In addition, he was awarded a diamond ring engraved with Tsar Nicholas I's initials.

In 1855 Donner was appointed representative of the estate of burgesses to congratulate Tsar Alexander II at his coronation. At the audience, the Tsar embraced Donner and kissed him on the cheek. Tsar Nicholas also congratulated Donner on his success in battles fought against the English, and gave him a gold box embellished with diamonds, now on display at the Finnish National Museum. In addition, the Tsar commissioned a portrait of Donner and Matts Kankkonen, who had similarly distinguished himself in the skirmish of Halkokari.



Коммерческий советник Андерс Доннер

Андерс (Андреас) Доннер (1796–1857) родился в семье торговца и судовладельца Йоакима Доннера и его жены Хедвиг Хелены Куртен. Андерс Доннер был женат на Оливии Матильде Дальстрем. В их семье было 11 детей. После смерти отца в 1822 году Доннер начал руководить его бизнесом. Во времена Андерса Доннера Коккола был одним из крупнейших мореходных городов Финляндии.

В 1825 году Андерс Доннер получил лицензию на ведение кораблестроительной деятельности. В период с 1822 по 1854 год Доннер владел пятнадцатью кораблями. Fregatten Finland, построенный в 1827 году на судостроительной верфи Gamla varvet, был самым крупным среди них. Доннер вел масштабную торговлю дегтем, а в 1820-х годах также занимался экспортом карбоната калия. В 1830-х годах вырос спрос на древесину и деготь.

Суда, отправлявшиеся во Францию и Португалию, обычно брали с собой в обратный путь колониальные товары и соль. В неурожайные годы Доннер занимался также импортом зерна. В 1840 году он получил звание коммерческого советника. В 1857 году его пригласили войти в состав комитета, целью которого было содействие развитию торговли и промышленности, однако в том же году Доннер скончался.

Андерс Доннер участвовал в основании клуба Sällskapsklubben i Gamlakarleby. У клуба было три директора, и Доннер долгое время был одним из них. Он сделал наброски для проекта новой ратуши. Архитектурный проект Карла Людвиг Энгеля основывался именно на эскизных чертежах Доннера, который, естественно, являлся председателем строительного комитета. Проект начался с создания производства кирпича в Рёдсё. После пяти лет строительства ратуша была торжественно открыта в 1842 году. Доннер был одним из первых, кто начал использовать территорию Юкспихлая в Коккола в качестве порта. В 1880-х годах портовые операции были полностью переведены в Юкспихлая.

Андерс Доннер известен прежде всего своими заслугами в Крымской войне, в ходе которой он, в частности, организовал оборону города от англичан. После окончания войны Доннер был награжден орденом Святой Анны III степени и орденом Святого Станислава II степени с мечами. Кроме того, ему было даровано бриллиантовое кольцо, на котором были выгравированы инициалы императора Николая I.

В 1855 году Андерсу Доннеру была оказана честь быть представителем сословия мещан на коронации Александра II и поздравить императора. На аудиенции Доннер удостоился императорского объятия и поцелуя в щеку. Император также поздравил Доннера с успехами в боях против англичан и подарил ему золотую шкатулку, украшенную бриллиантами. Сейчас шкатулка находится в Национальном музее. Кроме того, император приказал написать портреты Доннера и Матса Канкконена, который тоже отличился в сражении Халкокари во время Крымской войны.

1614–17

Gustav II Adolf's shipping regulations and trade ordinances are issued. All farmers' ports are prohibited. Cities are divided into "uppstäder" and "stapelstäder", and only the latter have the right to undertake foreign trade, or the "staple right". Country towns are to direct their trade to those cities granted staple rights. Farmers are to take their goods to the uppstäder and markets.

1620

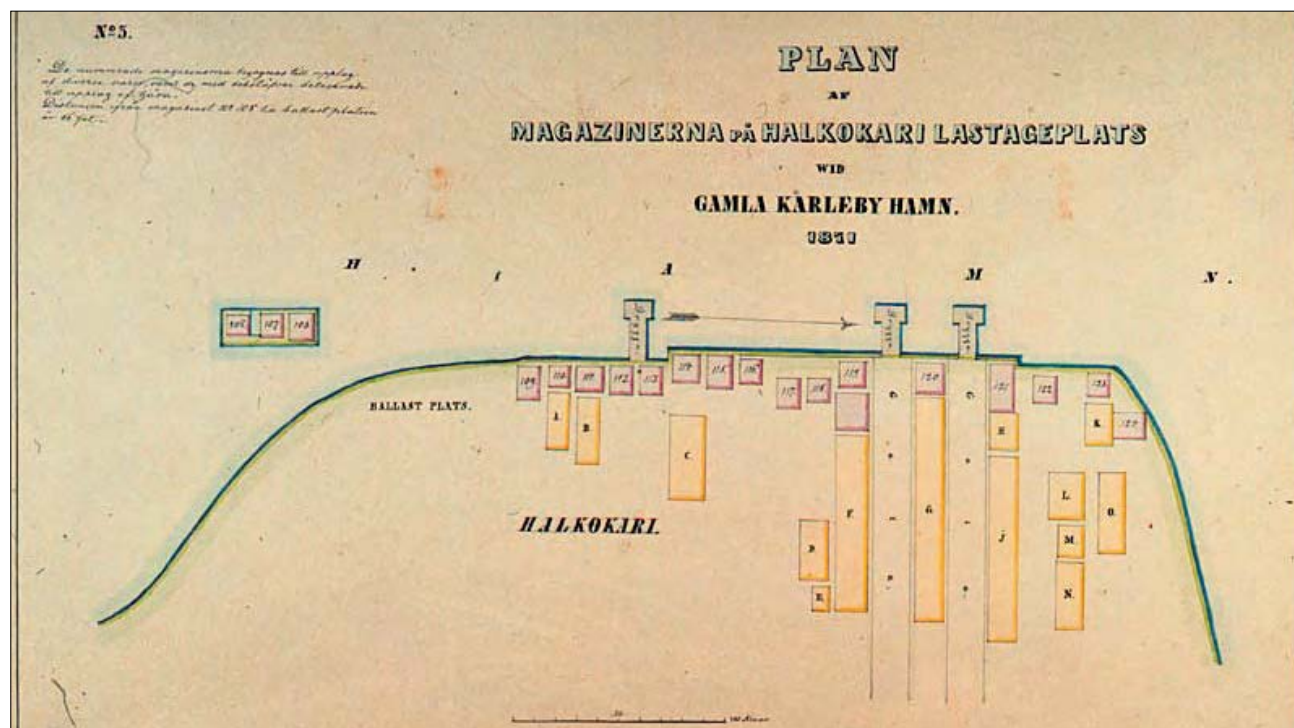
Gustav II Adolf signs the city of Kokkola's charter on September 7, 1620. The city is granted a designated trade area.

1622

A so called "lilltull" [small-scale customs] and customs house are built on Puurokari, a rock outcrop on the northern side of the city. According to regulations, the surrounding parishes are responsible for the construction of customs houses. The house by the bay is built by farmers from Kälviä and Kokkola.

1636

According to the first census, the city has 164 inhabitants. However, since only adults and those



The Harbor at Halkokari in 1871. The tar storehouses are orange, the other storehouses purple.
Порт Халкокари в 1871 году. Смоляные амбары имеют оранжевый цвет, остальные – фиолетовый.

the attack. In the battle of Halkokari on June 7, Matts Kankkonen, a farmer from Rödsö, and Anders Donner, commercial commissioner, excelled. The encounter at Halkokari ended in victory for the defenders, but the Crimean War restrained the city's development.

Ykspihlaja also became an important place for shipbuilding. In the 1830s, Anders Roos had a ship built, and in order to sail it to the sea, the strait was deepened to the Gulf of Bothnia. In 1857, Anders Donner received permission to establish a shipyard. In 1869, Gamlakarleby Skepps- och Varfsbolag [Kokkola Ship and Shipyard Company] established Ykspihlaja Shipyard, which was primarily intended for ship repair.

In 1868, the Gamlakarleby handelsförening [Kokkola Trade Association] requested lumber from the city's forests in order to build a loading ramp in Ykspihlaja. The city elders had no objections to this request. The project probably caught the attention of the state authorities. In 1869, the customs board requested an explanation from the city burghers as to when Ykspihlaja had been declared the city's port.

The city elders replied that Ykspihlaja was a part of

известно, что дорожное сообщение с городом было неважным, и это замедляло развитие порта.

Город Коккола превратился в важный центр экспорта, а также судостроительный город. Основные судостроительные верфи располагались в районах Халкокари, Мустакари, Солдатскяр и Гамла Варвет. В 1854 году Крымская война затронула и город Коккола, которому пришлось принимать участие в мировой политике. Англичане сожгли порты и суда в городах Торнио, Оулу и Раахе, и теперь приближались к Коккола.

Однако коккольцы их ждали и смогли отразить нападение. Крестьянин Маттс Канкконен из деревни Рёдсё и Андерс Доннер отличились в битве при Халкокари 7 июня. Битва закончилась победой защитников города, однако Крымская война оказала негативное влияние на развитие Коккола.

Порт Юкспихлая стал важным центром судостроения. В 1830-х годах Андерс Роос построил судно, однако, чтобы оно смогло отправиться в море, необходимо было углубить пролив. В 1857 году Андерс Доннер получил разрешение на основание судостроительной верфи. В 1869 году организация Gamlakarleby skepps- och varfsbolag основала в порту судостроительную верфь, которая предназначалась главным образом для ремонта судов.

the land granted to the city, and that it had been used by seafarers for time immemorial, when large ships were unable to access the city's other harbor due to low water levels. "For this reason Ykspihlaja has never been declared, nor needed to be declared, as the city port," stated the city elders.

Ykspihlaja port begins developing

It was not until the 1870s that the Ykspihlaja port began developing, when the Kokkola Trade Association began work to bring the port into working order. In 1874, the association's chairman, Alderman Gustaf Lithén, requested the right to fell suitable trees from the city-owned forests in Kvikant to put new covers on the steam boat and loading docks.

The following year, the trade association requested permission to build a public warehouse at the harbor. In order to support passenger service, steps were taken to build lodging for travelers. Gamlakarleby Ångbåtsaktiebolag [Kokkola Steamboat Incorporated] acquired the steamboat Kokkola for passenger service between St. Petersburg, Finnish seaports, the Baltic, and the North Sea. Due to the service being somewhat irregular, passengers waiting for

В 1868 году купеческая гильдия Gamlakarleby handelsförening запросила у города разрешение на вырубку деревьев в принадлежавших городу лесах для строительства погрузочного причала в Юкспихлая. Городские старейшины не возражали. Очевидно, об этом проекте каким-то образом стало известно городским властям. В 1869 году таможенное управление запросило у магистрата рапорт об объявлении порта Юкспихлая городским портом.

Магистрат ответил, что территория порта Юкспихлая передана в дар, и что моряки с давних времен пользовались портом в периоды низкой воды вместе с другими портами, в которые в то время не могли заходить крупные суда. "В связи с этим, насколько известно магистрату, Юкспихлая никогда не объявлялся, или же можно сказать, что никогда не считалось нужным объявлять Юкспихлая городским портом".

Начало развития порта Юкспихлая

Порт Юкспихлая начал развиваться в 1870-х годах, после того как купеческая гильдия Gamlakarleby handelsförening начала предпринимать целенаправленные шаги по улучшению состояния порта. В 1874 году председатель гильдии, советник Густав Литэн запросил разрешение на вырубку подходящих деревьев в принадлежавших городу лесах Квиканта для со-



The Hietala hotel. The picture dates from 1912. Гостиница «Хиетала». Снимок 1912 года.

1647

На Рюёвэринкари, который в то время был еще островом в заливе Каустаринлахти, открывается смоловарня.

1658

На Пуурокари строят первую морскую таможню, о чем имеется упоминание в документах.

1663-68

Жители городов Норрланда получают право плавать в Таллин. Суда из Коккола плавают туда (незаконно) и после этого, равно как и в Ригу и Пярну.

1664

17 июня плотно застроенный город оказывается практически полностью уничтоженным пожаром. Церковь каким-то чудом уцелела.

1669

Производится разметка фарватера старого порта. Двум мещанам поручают следить за двумя бакенами, поставленным перед городом.

1674

Устанавливается новый морской навигационный знак в Котоскатани (в Реммаргрудет).

1680

Жителям Пиетарсаари и Раахе велено переехать в Коккола и Оулу.

1684

Жителям Остроботнии велено производить меньше дегтя, «чтобы цена не падала».

who work are registered, in all likelihood the city actually has around 300 inhabitants.

1640

It is decreed that when townspeople go through customs, their goods will be confiscated unless they can prove that the goods were bought in a city. The aim is to prevent the purchasing of goods in the countryside.

1647

Tar production begins at Rövarskär, which during the 1700s is an islet in Kaustar Bay.

1658

The first maritime customs is built on Puurokari, and a customs house is mentioned.

1663-68

The towns in Norrland receive the right to sail to Reval. Trips from Kokkola are (illegally) undertaken even after this, as well as to Riga and Pärnu.

1664

On June 17, the densely-built city burns almost completely. Through a miracle, the church is spared from the fire.

a ship needed a place to spend the night. The newly built lodging house was named Hotel Hietala.

The inadequate road links presented a stumbling block for the development of the new port. In days past, there was a poor-quality road between the city of Kokkola and Ykspihlaja. In 1823, renovation of the old road began, while the first harbor warehouses and storage sheds were constructed. In the 1870s, further improvements were made to the road, widening it.

Telephone and railroad reach the port

A revolutionary improvement in communication between the city and Ykspihlaja took place in 1878, when a telephone connection linked the city court house and Hotel Hietala. The line was one of the first in Finland and, at that time, the northernmost telephone line in the world. General contractor J.N.Casén had plans for a horse-drawn tramway between the city and Ykspihlaja, but the project was canceled, as a railroad from Southern Finland to Oulu was in the works. A branch line in connection with this was to be built to Ykspihlaja.

Even if Kokkola's significance for exports decreased, the

оружения новых настилов на погрузочных причалах и причалах для пароходов.

В следующем году купеческая гильдия запросила разрешение на строительство общего складского помещения в порту. Для развития пассажирских перевозок было решено построить гостиницу. Компания Kokkolan Höyrylaiva Oy приобрела пароход «Коккола» для осуществления пассажирских перевозок между Санкт-Петербургом и прибрежными городами Финляндии, а также в Балтийском и Северном морях. Пассажирам, ожидавшим корабль, требовалось место для ночлега, так как рейсы зачастую были нерегулярными. В связи с этим была построена гостиница «Хиетала».

Значительным препятствием для развития нового порта было состояние дорог. Дорога из города в Юкспихлая была плохого качества. В 1823 году начался ремонт дороги одновременно с ремонтом первых береговых складов и других складских помещений. Работы по расширению дороги и улучшению ее состояния продолжались и в 1870-х годах.

Телефон и железная дорога

В 1878 году в сообщении между городом и портом Юкспихлая произошли революционные изменения: от городской рату-



Ykspihlaja railway station in the early 20th century. Железнодорожный вокзал Юкспихлая в начале XX века.



Map of Harbor area of Ykspihlaja from the 1890s.
Карта портовой территории Юкспихлая, составленная в 1890-х годах.

city continued to invest in the port at Ykspihlaja. In 1880, the first shore quay, warehouse, and special customs area were built. That same year, two lamps were installed in order to better illuminate the harbor. In addition, a house for the customs agent was built. In 1882, the customs warehouse was moved from the city to Ykspihlaja, and the shore quay

ши в гостиницу «Хиетала» провели телефонную линию. Это была одна из первых телефонных линий в Финляндии, а также самая северная телефонная линия в мире на тот момент. Инженер Й.Н. Касэн спроектировал конно-железную городскую дорогу, которая должна была соединить Коккола и порт Юкспихлая, однако проект так и не был реализован, так как в то же время проектировалось строительство железной дороги из Южной Финляндии в Оулу, в том числе и ее ответвления до Юкспихлая.

Несмотря на то что значение Коккола для международной торговли уменьшилось, город решил продолжать развивать порт. В 1880 году был построен первый причал, склад, а также отдельные помещения для растаможивания товаров. В том же году для освещения порта были установлены два фонаря. Кроме того, был построен дом для таможенного смотрителя. В 1882 году таможенный склад был перенесен из города в порт, а причал был удлинен на 25 сажений. В это же время была отремонтирована дорога.

7 апреля 1884 года конторист Отто Вальдемар Родэн подал в магистрат города Коккола заявление, в котором он просил разрешения "на ведение предпринимательской деятельности, включая пароходную экспедиторско-агентурную, ко-

→ page / страница 71



The Ykspihlaja port office was built in 1886. The photograph was taken in the 1920s.
Портовая контора в Юкспихлая была построена в 1886 году. Фотография 1920-х годов.

1687

Торговля с русскими расширяется настолько, что город решает построить пять т.н. «русских сеновалов». В том же году в документах поименно перечисляются все шкиперы, возившие товары в Стокгольм.

1712

Жителям городов Остроботнии запрещают плавать южнее Стокгольма.

1714-21

Финляндия и особенно Остроботния несут большие потери в результате Северной войны. Большая часть населения Коккола бежит в Швецию. После войны в Коккола остаются неповрежденными только 23 дома.

1721

В декабре депутат Сейма и мещанин Ларс Бреннер возвращается после Северной войны из Стокгольма в Коккола, везя с собой большое количество серебра и товаров. Его корабль садится на мель возле острова Олавсёрарна и идет ко дну. Вся семья и слуги, а также другие горожане, всего около двадцати человек, находят упокоение на дне моря. Ларс Бреннер был членом городского суда в 1707–1711 годах и депутатом Сейма в 1720 году.

1724

Мещане Коккола требуют запретить порты, основанные крестьянами Круунупюю

Harbor Masters 1880 – 1900 Начальники порта

Carl Gustaf Walin

Merchant C.G. Walin (1836–1884) served as the city's first harbormaster in addition to his regular job. He was born in Pietarsaari and was only 47 years old when he shuffled off this mortal coil. Walin was employed for municipal tasks and was a member of the city of Kokkola's municipal finance department, assessment committee, and allocation committee.

Carl Gustaf Walin was a deputy member in Nordiska Aktiebanken [The Nordic Banking Corporation] for trade and industry, and advocated that the city's tar works be moved to Ykspihlaja. He also served as an agent for Ryska Brandförsäkringsbolaget [The Russian Fire Insurance Company] in Finland. He was a partner in Gamlakarleby skepps- och varfsbolag [Kokkola Ship and Shipyard Company]. Walin was engaged in the church and worked, in addition to other roles, as a churchwarden. Among the public, he was known as a happy family man, a faithful friend, and cordial in his behavior.



Карл Густаф Валин

Купец К.Г.Валин (1836–1884) стал первым начальником порта города. Эту должность он совмещал со своей основной работой. Валин родился в городе Пиетарсаари и скончался, когда ему было всего 47 лет. Валин занимался общественной работой и являлся членом городской финансовой палаты, налоговой комиссии и комитета по ассигнованиям.

Карл Густаф Валин был заместителем члена Северного Акционерного банка по финансированию торговли и промышленности (Nordiska Aktiebanken för Handel och Industri) и активно выступал за перевод городских экспортных складов дегтя в Юкспихлая. Он также являлся представителем страховой пожарной компании Ryska Brandförsäkringsbolaget в Финляндии и владел частью компании Gamlakarleby Skepps- och Varfsbolag.

Валин принимал активное участие в церковной деятельности и, в частности, исполнял обязанности церковного старосты. Он был известен как счастливый отец семейства, преданный друг и сердечный человек.

Karl Åkerberg

Captain Karl Wilhelm Åkerberg (1836–1893) served as the harbormaster in Ykspihlaja over different periods in the 1880s. He went to sea at a young age. Between the years 1873 and 1884, he commanded the schooners Hylki and Nikolai, the barque Kaleva, the steamship Kokkola, and the schooner Alku.

In 1883, the Hylki, which was returning from Lübeck with Åkerberg as captain, ran aground at the inlet to the Port of Ykspihlaja. The ship had passed the Tankar lighthouse and taken a pilot aboard, but a dense fog soon arose. The captain, along with the pilot, tried to anchor the ship, but struck a bar and stuck fast. The fog lifted and the ship was able to limp to port without any further damage.

When shipping waned, Åkerberg, as many others, began looking for a new line of work. Newspaper announcements report that in 1887 Karl Åkerberg was elected city bailiff in Kokkola, and managed an inn in the city.

When Karl Åkerberg moved to Oulu in 1891, he sold his house on Västra Kyrkogatan. Two years later he died from a wasting disease, only 57 years old. Åkerberg was known as a straightforward and kindhearted person.



Карл Окерберг

В 1880-е годы капитан дальнего плавания Карл Вильгельм Окерберг (1836–1893) несколько сроков занимал пост начальника порта Юкспихлая. В юности он совсем молодым парнем ушел в море. В 1873–1884 годах Карл Вильгельм Окерберг командовал шхунами «Хюлки» и «Николай», барком «Калева», паровым судном «Коккола» и шхуной «Алку».

В 1883 году Окерберг был капитаном шхуны «Хюлки», когда та на пути из Любека домой села на мель на подходе фарватере к порту Юкспихлая. Корабль прошел маяк Танкар и взял на борт лоцмана, когда на море опустился густой туман. Капитан и лоцман пытались поставить корабль на якорь, но судно налетело на подводные камни и застряло. Морской туман постепенно рассеялся, и корабль смог дойти до порта без серьезных повреждений.

В связи с уменьшением судоходства Окербергу, как и многим другим морякам, пришлось искать другую работу. Согласно газетным статьям, в 1887 году Карл Окерберг был избран на должность фогта города Коккола. Ему также принадлежал постоянный двор.

В 1891 году Карл Окерберг продал свой дом, расположенный на улице Лянтинен Кирккоату, и переехал в город Оулу. Через два года он скончался, сраженный тяжелой болезнью. Карлу Окербергу было всего 57 лет. В воспоминаниях своих современников Карл Вильгельм Окерберг предстает как прямолинейный и добродушный человек.

Mikael Fredrik Rodén

It was natural that Mikael Fredrik Rodén (1827–1901) would become a seaman, the same as his father. A contributing factor was that Kokkola in the middle of the 1850s experienced its last time of prosperity as a maritime city. Rodén was educated to be a captain and commanded the barges *Herkules* and *Pilten*, and the schooners *Delfin* and *Alku* during the years 1854–1884.

Later, he was the commander of *Gamlakarleby skepps- och varfsbolag's* [Kokkola Ship and Shipyard Company's] second-largest long-distance sailing vessel, the barque *Salama*. For a couple of years, until 1888, he served as the harbormaster in *Ykspihlaja*. Rodén periodically handled storehouse bookkeeping in *Ykspihlaja*, and for three years he worked as an inspector of passenger ships within the *Vaasa* region.

Mikael Fredrik Rodén, who was the father of *Otto Rodén*, also worked at Kokkola's distillery. He withdrew to private life fairly early due to severe rheumatism, and died in 1901 at the age of 74.



Микаэль Фредрик Роден

Микаэль Фредрик Роден (1827–1901) был сыном моряка, поэтому продолжение морской династии было для него делом естественным. На выбор молодого человека также повлиял тот факт, что в середине 1850-х годов Коккола все еще была процветающим морским городом. Роден выучился на шкипера и в 1854–1884 годах плавал капитаном на шлюпах «Геркулес» и «Пилтен» и на шхунах «Дельфин» и «Алку».

Позднее он стал капитаном на втором по величине корабле судоходной и судостроительной компании *Gamlakarleby skepps- och varfsbolags* – барке «Салама». В течение нескольких лет, вплоть до 1888 года, Роден занимал пост начальника порта Юкспихлая. Периодически он также работал бухгалтером портовых складов в Юкспихлая и три года занимал должность инспектора

пассажирских судов в губернии Вааса.

Микаэль Фредрик Роден, отец *Отто Родена*, также служил контролером на винокуренном заводе. Роден довольно рано закончил трудовую деятельность из-за тяжелой формы ревматизма и скончался в 1901 году в возрасте 74 лет.

Thure Lewelius

Captain *Thure Lewelius* (1841–1895) served as the harbormaster in Kokkola from 1888–1891. *Lewelius* had long experience of the sea before receiving the harbormaster's post in *Ykspihlaja*. During his active years as a seaman, he commanded several vessels for the *Wolff Company* in *Vaasa*. During the years 1876–88 he commanded the *Pohjola* and *Salama*, both owned by *Gamlakarleby Skepps- och Varfsbolag* [Kokkola Ship and Shipyard Company].

After the company's dissolution, the *Salama* was owned by *Lewelius* and *Alex Finnilä*. In 1891, the ship sank off the coast of Denmark. After this accident, *Lewelius* abandoned life at sea and stayed on land until his death in 1895, when he was only 54 years old. In addition to his post as harbormaster, *Lewelius* worked as a liquor control officer in the city.

Thure Lewelius was known as a peaceful man. He took care of his obligations the best he could, and enjoyed time with his family the most. Those who met *Lewelius* came to know him as a good man who lived without vanity and extra fuss.



Туре Левелиус

Капитан дальнего плавания *Туре Левелиус* (1841–1895) занимал должность начальника порта Коккола в 1888–1891 годах. До назначения на этот пост он успел накопить богатый и разнообразный опыт в области мореходства. В годы активного мореплавания *Туре Левелиус* работал капитаном на многих судах компании *Wolff* из Ваасы. В 1876–1888 годах он был капитаном на кораблях «Похьола» и «Салама», которые принадлежали судоходной и судостроительной компании *Gamlakarleby skepps- och varfsbolag*.

После ликвидации компании судно «Салама» перешло во владение *Левелиуса* и *Алекса Финниля*. В 1891 году корабль потерпел крушение недалеко от берегов Дании. После этого бедствия *Левелиус* оставил морскую жизнь и перебрался на сушу, где и прожил последние годы своей жизни. Он скончался в 1895 году в возрасте 54 лет. Помимо должности начальни-

ка порта, *Туре Левелиус* также занимал пост городского инспектора по контролю за потреблением алкоголя.

Современники *Туре Левелиуса* отзывались о нем как о невероятно миролюбивом человеке. Он всегда очень ответственно относится ко всем своим служебным обязанностям и был примерным семьянином.

Viktor Axelqvist

Captain Viktor Axelqvist (1849–1896) served as harbormaster in Ykspihlaja from 1891–1895. He also acted as a representative for the merchant marine office. At a young age, Axelqvist went to sea and made a name for himself as a capable seaman, until a fateful visit to an English port. He suffered an accident when he fell through the cargo hold hatch of the ship he was commanding.

He was injured so badly in the fall that his right arm was paralyzed. The accident left a bitter taste in Axelqvist's mouth, he was about to receive his first command of one of the shipping company Wasa's vessels. After the accident, he left life at sea and settled in his hometown.

In his obituary, Viktor Axelqvist is described as a tranquil person with a great number of friends. When he died, the city's official buildings flew the flags at half-mast, as did the vessels from five different nations that were currently in the port.



Виктор Акселквист

Капитан дальнего плавания Виктор Акселквист (1849–1896) занимал должность начальника порта Юкспихлая в 1891–1895 гг. Он также был уполномоченным конторы по найму моряков. Акселквист ушел в море еще молодым парнем и зарекомендовал себя как отличный моряк, пока, к своему несчастью, в одном английском порту не провалился в открытый люк трюма. В то время он был штурманом на судне.

В результате этого несчастного случая его правая рука была парализована. Акселквист очень тяжело переживал случившееся, т.к. в самом ближайшем будущем он должен был стать капитаном своего первого корабля – одного из судов судоходной компании Wasa Rederibolag. Однако после случившейся трагедии он оставил морскую жизнь и поселился в своем родном городе.

Согласно некрологу, Акселквист был тихим и доброжелательным человеком, у которого был широкий круг друзей. В знак траура по скончавшемуся Виктору Акселквисту на всех общественных зданиях и судах города был приспущен флаг. Флаг был приспущен также на пяти судах других государств, стоящих в тот момент в порту.

August Kyntzell

August Kyntzell (1850–1909) was only 59 years old when he died due to long-standing heart disease. Kyntzell had led a strenuous life. At the age of 15 he went to sea, and sailed for 30 years. At first, he berthed on ships from Kokkola, then from Vaasa, and finally he commanded a vessel from Raahе. He made long voyages to ports all over the world.

In 1897, August Kyntzell left the wearisome seaman's profession and settled in his hometown. During 1896–1899 he served as the harbormaster in Ykspihlaja, and up until his death he was engaged in the stevedoring business. Kyntzell also served as a representative of the regional merchant marine office.

For several years he was a member of the indigent relief committee and for a time he served as churchwarden in the parish. August Kyntzell was one of the initiators of the orphanage. As a member of the board, he took care of the orphanage's finances. Kyntzell was appreciated for being a faithful friend, and in silence he performed charitable deeds.



Аугуст Кюнтзелл

Аугуст Кюнтзелл (1850–1909) скончался после тяжелой и продолжительной болезни сердца в возрасте 59 лет. Он прожил яркую трудовую жизнь. 15-летним подростком Аугуст Кюнтзелл ушел в плавание и бороздил моря и океаны в течение тридцати лет. Сначала он служил на кораблях, приписанных к Коккола и Вааса, а в конце своей морской карьеры командовал судном из Раахе. Он побывал во всех уголках мира.

В 1897 году Аугуст Кюнтзелл оставил тяжелую жизнь моряка и поселился в родных краях. В 1896–1899 годах он занимал пост начальника порта в Юкспихлая и до самой смерти принимал участие в погрузочно-разгрузочной деятельности. Кюнтзелл также был уполномоченным местной конторы по найму моряков.

В течение нескольких лет он входил в состав правления местного общества призрения бедных, а также некоторое время выполнял обязанности приходского церковного старосты. Аугуст Кюнтзелл был одним из инициаторов открытия детского дома. Позднее он входил в состав правления детского дома и отвечал за его хозяйственную часть. Кюнтзелл был надежным товарищем и глубоко почитаемым человеком, который активно занимался благотворительной деятельностью.

was lengthened by 25 fathoms, or 46 meters. Meanwhile, the road was improved.

On April 7, 1884, office clerk Otto Waldemar Rodén submitted a request to the Kokkola burghers, asking to “pursue bourgeois industry, including steamboat expeditions, commissions and shipping, and trade with permitted merchandise”. The approval by the burghers was dated the very same day. With that, work began on the corporation that in many ways developed into one of Finland’s leading companies in the fields of vessel clearance, shipping, and stevedoring.

On October 24, 1885, the rail line linking Seinäjoki – Kokkola – Oulu was put into use. Meanwhile, a branch line to Ykspihlaja was built. Occasional traffic was introduced to the line in December 1885. The railway was of major importance for the further development of the port. The old port at Kaustar Bay was now decisively out of use.

The steamboat traffic between Ostrobothnian seaports created opportunities for entrepreneur Otto Rodén. In 1884, he established a steamboat and shipping office, and represented the corporation Wasa-Nordsjö Ångbåts Ab [Wasa-North Sea Steamboat Co.]. Rodén also represented Finland’s Ångbåtsaktiebolag [Finland’s Steamboat Company] which had been recently founded.

A port office is established

A special port office was built in 1886. The building contained one room for the port office, one for customs, and two rooms and a kitchen for the harbor master. This building still stands in the port area and is protected under the Act on the Protection of Buildings.

Shortly after the railroad had been completed, the city undertook the construction of a railroad dock. Hindsight shows that it should have been built at the Koöklacken



A gentleman on the quay, with the port office in the background. Picture taken in 1897.

Джентльмен на причале на фоне портовой конторы. Фотография сделана в 1897 году.

миссионную, другую экспедиторскую деятельность, а также торговлю законной продукцией”. Разрешение, выданное магистратом, датировано тем же днем. Так начала свою работу компания, породившая ведущие предприятия Финляндии, работающие в сфере кларирования судов, экспедиторской деятельности и стивидорных услуг.

Железная дорога Сейняйоки–Коккола–Оулу начала работать 24 октября 1885 года. Вместе с этой дорогой было построено и ответвление в порт Юкспихлая. Временные перевозки были начаты в декабре 1885 года. Железная дорога имела решающее значение для дальнейшего развития порта. Старый порт Каустаринлахти окончательно потерял свое значение.

Пароходное сообщение между прибрежными городами Остроботнии открыло новые возможности для предпринимателя Отто Родэна. В 1884 году он основал пароходно-экспедиторскую контору, а также стал представителем компании Wasa-Nordsjö Ångbåts Ab (верфи Nordsjöbolaget). Он также являлся представителем акционерного общества Suomen Höyrylaiva Oy, основанного незадолго до этого.

Портовая контора

Отдельное здание портовой конторы было построено в 1886 году. Одну комнату занимала контора, а вторую – таможня. Кроме того, в здании имелаась также двухкомнатная квартира с кухней для управляющего портом. Это здание, охраняемое государством в соответствии с Законом об охране зданий, сохранилось в порту до наших дней.

Вслед за строительством железной дороги город обязался построить железнодорожную платформу. Впоследствии было признано, что платформу нужно было строить в Коёклакене, чтобы она одновременно служила волнорезом. Необходимость сооружения волнореза была отмечена еще в 1894 году, однако строительные работы начались только в 1912 году.

Деятельность порта Юкспихлая расширилась, и объем перевозок увеличился. В связи с этим необходимо было составить новые портовые правила, а также пересмотреть транспортные и портовые пошлины. 10 апреля 1888 года Императорский сенат утвердил их, и порт стал отвечать требованиям, предъявляемым к действующему порту.

С появлением железной дороги началось промышленное развитие порта Юкспихлая. В 1888 году нефтяная компания Nobel разместила в порту резервуар для горючего, а в 1895 году компания братьев Фрийс Veljekset Friis перенесла свой ремонтно-механический завод из Калайоки в Юкспихлая – главным образом из-за удобного транспортного сообщения. Позднее был основан завод по производству веревок и су-

и Кялвия во время Северной войны. Город начинает нанимать «береговую кавалерию», т.е. охранников, чтобы помешать жителям других городов вести торговлю на территории Коккола, в том числе нелегальную торговлю с крестьянами.

1729

Родился Андерс Чюдениус. Ему суждено сыграть важную роль в развитии торговли и мореходства в Коккола. Благодаря его усилиям Коккола получит права стапельного города.

1730

Город покупает кран для углубления дна. В проливе Сунти дно углубляется впервые. В XVIII веке эта операция проводится несколько раз.

1740

Мещане строят навигационный маяк на острове Труллёгруд.

1742

В Ньюхамне (Норра Хамнскэрет) планируется установить маяк, а также швартовочные крепления для зимнего использования.

1747

Сейм принимает решение о том, что только Коккола может пользоваться погрузочно-разгрузочными местами на реках Пюхайоки и Калайоки.

1750

Морская таможня перенесена в Рюёварин-

1669

The shipping lane to Gamla Hamn, the old port, is charted. Two burghers are assigned to maintain two spar buoys outside the city.

1674

A new navigational mark is set up on Kätöskatan (Remmargrundet).

1680

The inhabitants of Pietarsaari and Raahе are ordered to move to Kokkola and Oulu.

1684

The Ostrobothnians are prohibited from producing as much tar as previously, so as to “not mess with the price”.

1687

Trade with the Russians becomes so important that the city decides to build five so-called “Russian barns”. This year, 18 captains who transport goods to Stockholm are mentioned.

1712

The Ostrobothnian cities are ordered not to sail south of Stockholm.

1714–21

The Great Discord hits Finland hard. This is particularly true for Ostrobothnia. A large part of the city’s inhabitants flee to

in order to simultaneously function as a breakwater. The need for a breakwater was already recognized in 1894, but construction didn’t begin until 1912.

Since the traffic at Ykspihlaja was growing and becoming constantly more diverse, it became necessary to establish port regulations and new traffic- and port-fees. These were ratified by the Senate of Finland on April 10, 1888. With that, the Ykspihlaja harbor fulfilled the requirements necessary to be considered a fully functional port.

With the railroad, Ykspihlaja also industrialized. In 1888, the Nobel Oil Company built a petroleum cistern, and in 1895 the Friis brothers moved their mechanical workshop from Kalajoki to Ykspihlaja, primarily to utilize the superior trade links. Later, a ropewalk and shipyard were established. At its greatest, the family corporation employed 600–700 workers.

Hotel Hietala’s liquor license brought in considerable revenue to the city. But the Friis brothers complained to the City Council about the serving of alcohol, claiming that it demoralized their factory workers. The City Council forbade the serving of alcohol in wintertime. Later, the Friis brothers themselves attempted to acquire a liquor license in order to control the situation. The City Council did not approve their application.

Post-glacial rebound caused difficulties. As early as 1885,

достоительная верфь. В наиболее удачные периоды деятельности на семейном предприятии Фрийс было занято 600–700 человек.

Предоставление гостинице «Хиетала» прав на продажу в розлив спиртных напитков принесло городу значительные доходы. Однако братья Фрийс подали жалобу в муниципальный совет, так как сочли, что продажа спиртных напитков способствует снижению морали у рабочих завода. Муниципальный совет ввел запрет на продажу спиртных напитков зимой. Позднее братья Фрийс сами пытались получить права на продажу в розлив спиртных напитков, чтобы лучше контролировать ситуацию. Однако муниципальный совет ответил отказом.

Повышение уровня суши вновь стало источником проблем. Еще в 1885 году поступили жалобы на уровень воды у причалов, так как в периоды низкой воды глубина обычного причала составляла всего 12 футов, а причала на сваях – 13 футов (около 3,5 метров). В 1890 году была предпринята попытка справиться с волнами при помощи плавучих бонов и таким образом предотвратить заиливание зоны причалов. В 1898 году город принял решение о приобретении земснаряда. Однако одной только расчистки дна было недостаточно для того, чтобы порт мог отвечать новым требованиям в условиях увеличения транспортных потоков. Порту необходимы были дополнительные причалы.



Gate guard Matts Mattson Jakolin kept an eye on visitors to the port.
Сторож Маттс Маттсон наблюдает за прибывающими в порт.

there were complaints about the water depth at the pier, since it was only 12 feet deep at low tide, and 13 feet, or 3.5 meters, deep by the piling dock. In 1890, they tried to dampen wave action with moored booms, and in so doing prevent the piers from being silted up. In 1898, the city acquired a dredge, but mere dredging was not enough to meet the requirements of increasing sea traffic. New berths were also needed.

New pier and lighting for the port

By the turn of the century, Ykspihlaja harbor was busy with traffic from both domestic and foreign ports. Statistics show that there was an average of 250 pilotings every year. The year 1905 set the record with a maximum of 327. Trade exceeded that of the other Ostrobothnian seaports in both import and export. This success was due to good port conditions and the deep natural bay. When the straight shipping lanes were equipped with beacon lights after the 1880s, vessels could be piloted even in darkness.

The service worked to everyone's satisfaction, storage locations and warehouses were available. Added to that,



Tankar lighthouse in the early 20th century.
Маяк на острове Танкар в начале XX века.

Новый причал и система освещения

Уже на рубеже XIX и XX веков через порт Юкспихлая проходило множество финских и иностранных судов. По данным статистики в год набиралось до 250 проводок судов. Рекорд был установлен в 1905 году: 327 проводок. По объемам экспорта и импорта порт Коккола превосходил остальные портовые города Остроботнии. Своим успехом Коккола был обязан благоприятным условиям в порту и природной глубине залива. Суда можно было проводить и в темноте, поскольку еще в 1880-е годы на прямых фарватерах было устроено маяковое освещение.

Портовые услуги всех устраивали, равно как и количество складов. В порту находились также экспедиторская и маклерская контора, гостиница, магазин судовых принадлежностей, столовые и кафе. Для борьбы с обмелением город приобрел в Швеции земснаряд. Однако заилиение продолжалось. Северные ветра приносили в порт песок, который наплаивался вокруг причалов.

В 1902 году купеческая гильдия предложила городскому собранию построить новый причал к северу от железнодорожного. Лишь спустя пять лет городское собрание приняло решение – по предложению начальника порта расширить причал и добавить еще один железнодорожный путь к двум имеющимся. В том же году начались работы по улучшению системы освещения. На старом причале были установлены два фонаря «Люкс». Электрическое освещение появилось в порту только в 1913 году, когда братья Фрийс подвели туда провода.

Разметка фарватеров долгое время оставляла желать лучшего, и в местах отсутствия бакенов часто случались касания дна. Еще в 1882 году городское собрание внесло в государственные органы предложение о неотложном строительстве стационарного маяка в Танкари. Кроме того, городское собрание обратилось с просьбой о разметке фарватеров Стокёсундет и Репскэр. Государство поддержало эти предложения в 1987 году, а в 1889 году маяк был введен в эксплуатацию. Благодаря этому суда смогли безопасно добираться до порта в темноте.

Объемы перевозок в Юкспихлая непрерывно росли, и в 1903 году город начал строить новый трехсотметровый причал к северу от железнодорожного. По просьбе города была проведена инспекция фарватеров, поскольку одно судно задело дно. В порту использовались три официальных фарватера: северный (Труллёгрудет), Танкари (глубиной 12 метров) и южный фарватер через Пиетарсаари (Стёкосундет).

Во время Первой мировой войны часть транзитных перевозок шла через Юкспихлая, в частности, отсюда переправлялось большое количество товаров из Нарвика в Россию.

кари. Это свидетельствует о переносе порта из центра города. На острове Танкар строят навигационный маяк.

1750

Происходят два морских крушения, оказывающих влияние на численность горожан. Возле Йюуксхолмен в Круунупююя перевозится судно, при этом тонет 15 человек. Позднее, осенью, происходит ещё одно крушение, в котором гибнут четыре жителя Коккола.

1752

Король Адольф Фредрик посещает Коккола и ночует в доме Анны Карлбом на Рантакату.

1760

Город нанимает на постоянную работу двух лоцманов. До этого обязанности лоцманов исполняли рыбаки с острова Танкар.

1763

Составляется карта порта и фарватеров и производится измерение глубины.

1765

Оулу, Коккола и Вааса получают права staple-городов.

1769

Судно «Каролус» терпит крушение в Средиземном море, недалеко от Марселя.

1770

Город нанимает трех лоцманов и строит для них помещение на острове Танкар.

Harbor Master Gustaf Strömbäck

Gustaf Strömbäck was born on January 20, 1865 in Petolahti and died on October 12, 1938 in Kokkola. At the age of five, he moved with his mother from Vaasa to Kokkola. At the age of fifteen, he signed on as a seaman and sailed on foreign vessels for about eight years.

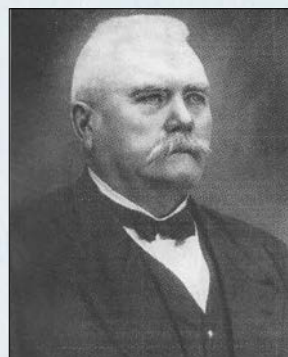
In 1889, he passed the mate's examination and in the following year the merchant shipmaster's examination. He also passed the steam ship captain's examination in 1898. Strömbäck sailed for a while on his own vessel and as a mate on Suomen Hörylaiva Osakeyhtiö's ships. He was, for example, first mate on the Jakobstad steam ship. In 1899, he was selected to be Kokkola's Harbor Master, a post that he managed until the end of 1933.

During Strömbäck's time, Ykspihlaja became one of Finland's leading export ports. He was skilled in technical matters and knew how to draw and build ships himself. He was a smith and mechanic and was personally in charge of annual repairs to the harbor equipment. Thanks to him, the port gained a breakwater. He also managed Nobel Standard's warehousing facility and worked as the local vessel inspector.

Gustaf Strömbäck was always keen on everything new. He established the town's first cinema in 1907 and managed it for five years. The town's first decent skating rink was also his brainchild. Strömbäck was a member of the finance office from 1897 to 1898. In addition, he was a member of the transport committee and the harbor, election, fire and poor relief boards. He was in charge of the Ykspihlaja sailors' house for some ten years, and served as savings bank trustee and parish councilor.

Strömbäck was a true patriot and one of the district's leading activists. In the autumn of 1905, he saved most of the arms load from the shipwrecked Grafton on his own Björn tug-boat. Putting his own life at risk, he hid the weapons in his house at 29, Isokatu street. For this heroic deed, he was awarded a beautiful gold clock with chains. Strömbäck also rescued the Grafton's clock, which is now kept in the yacht club's summer restaurant at Mustakari.

Fishing was Gustaf Strömbäck's passion, and he owned a fine summer cottage called S:t Matteus on Furuskäret island. On retirement, he was awarded the Order of the White Rose of Finland, Second Class, for his accomplishments as Harbor Master and Civil servant. On the same occasion, he received a silver souvenir from his friends and the City of Kokkola's 300th anniversary commemorative medal.



Начальник порта Густав Стрёмбэк

Густав Стрёмбэк родился 20 января 1865 года в Петолахти, а умер 12 октября 1938 года в Коккола. В пятилетнем возрасте он вместе с матерью переехал из Вааса в Коккола. В 15 лет он стал моряком и около восьми лет плавал на иностранных судах.

В 1889 году он получил диплом штурмана, а в следующем году – диплом начальника торгового судна. В 1898 году он получил также диплом начальника парохода. Некоторое время Густав Стрёмбэк плавал на собственном судне, а также был штурманом на кораблях акционерного общества «Финский пароход». В частности, он был первым штурманом на пароходе «Якобстад». В 1899 году он был избран начальником порта Коккола. Эту должность он занимал до конца 1933 года.

В годы работы в порту Густава Стрёмбэка Юкспихлая стал одним из ведущих экспортных портов Финляндии. Стрёмбэк был профессионалом в технических вопросах: он умел делать чертежи и строить корабли. Он был кузнецом и механиком, поэтому лично отвечал за ежегодный ремонт портового оборудования. Благодаря Густаву Стрёмбэку в порту был построен волнолом. Он также руководил складской деятельностью компании Nobel Standard и осуществлял техническую проверку состояния судов в регионе.

Густав Стрёмбэк любил все новое. В 1907 году он открыл первый в городе кинотеатр и руководил им в течение пяти лет. Благодаря Стрёмбэку в городе также появился первый приличный каток. В 1897–1898 годах он был членом Финансовой конторы. Кроме того, он являлся членом транспортно-портового комитета, портовой и пожарной комиссий, а также комиссии по выборам и комиссии по делам малоимущих. Около десяти лет он отвечал за деятельность Дома моряков Юкспихлая. Кроме того, он был хозяином Сберегательного банка и уполномоченным церковного прихода.

Густав Стрёмбэк был настоящим патриотом и одним из главных активистов в регионе. Осенью 1905 года он на своем буксире «Бьёрн» сумел спасти большую часть груза с потерпевшего крушение корабля «Графтон», перевозившего оружие. С риском для жизни он спрятал оружие, в частности, в своем доме по адресу Isokatu 29. В награду за этот героический поступок он получил золотые часы на цепочке. Стрёмбэк также спас корабельные часы с судна «Графтон». Сейчас они находятся в летнем ресторане яхтенного клуба «Мустакари».

Густав Стрёмбэк был заядлым рыболовом. У него была прекрасная летняя дача S:t Matteus на острове Фурускэрет. По выходу на пенсию Густав Стрёмбэк был награжден за трудовые заслуги в качестве начальника и прокурора порта медалью второго класса Ордена белой розы Финляндии. Во время того же торжества он получил также памятный подарок из серебра от друзей и юбилейную медаль в честь 300-летия города Коккола.

Economic counsellor Tuomas Pohjanpalo

Thomas Friis (later known as Tuomas Pohjanpalo) was born on March 3, 1861 in Himanka and died on February 27, 1933 in Kokkola. After completing his schooling, he worked in his father's boat and timber firm. He set up the Veljekset Friis metal company with his brother in Kalajoki in 1885. Ten years later, the brothers established a workshop and foundry of the same name at Ykspihlaja.

The family business' operation expanded to encompass a rope and coco mat factory, boat yard, steam mill, brick works, granite quarry and hardware store. The factories manufactured everything from memorial crosses to railway carriages, and the business was the area's largest employer, with 600–700 workers in its heyday. Pohjanpalo managed the business for almost half a century.

He worked passionately to develop Central Ostrobothnia's Finnish-language cultural and business life. He played a part in founding Kokkola's Finns association, Kokkola's Finnish co-educational school, and the Finnish elementary schools and business school in Kokkola and Ykspihlaja. He changed his Swedish surname to the Finnish form Pohjanpalo on Snellman Day in 1906.

Pohjanpalo's nose for business and desire to promote Finnish-language culture came together in the KPO (Central Ostrobothnia Cooperative), in the creation of which he played a central role. He served as chairman of the KPO's provisional board of directors and first board of directors from the entry into force of the Commercial Code until the autumn of 1913, when he had to withdraw from his posts, due to a dispute between Pohjanpalo and KOP Bank over Veljekset Friis Oy's financial situation.

Tuomas Pohjanpalo served as a member and chairman on a number of boards, boards of directors and committees. He was a member of Vaasa Chamber of Commerce and the Central Chamber of Commerce, chairman of the board of Kokkolan Kirjapaino Oy, a member of the Board of Directors of Central Ostrobothnia savings bank, chairman of the board of the Finnish co-educational school, chairman of the Harbour board, member of the district staff of the Central Ostrobothnia civil guards and chairman of Gamlakarleby marinförbund sailing association.

Pohjanpalo represented the Finnish Party. He was a member of parliament from 1907 to 1909, Kokkola town councillor from 1911 to 1913 and 1919 to 1924, and chairman of the Kokkola Coalition Party association. As chairman of the Harbour Board, he worked actively for the development of the port and noted its significance in various reports. Tuomas Pohjanpalo was appointed Finland's first economic counsellor.



Экономический советник Туомас Похьянпало

Томас Фрийс (позднее Туомас Похьянпало) родился 3 марта 1861 года в Химанка, а умер 27 февраля 1933 года в Коккола. По окончании школы он работал в компании своего отца, занимавшейся продажей лодок и лесоматериалов. Вместе с братом он основал в 1885 году в Калайоки компанию Veljekset Friis, занимавшуюся металлами. Через 10 лет братья основали в порту Юкспихлая мастерскую и литейный цех с тем же названием.

Деятельность семейного предприятия расширилась: теперь в него входили завод по производству веревочных ковров и ковров из коконового волокна, судоремонтная компания, паровая мельница, кирпичный завод, гранитная каменоломня и магазин скобяных изделий. На заводах производилась самая разная продукция: от могильных крестов до железнодорожных вагонов. Предприятие было самым крупным работодателем в регионе: в лучшие времена на него работало 600–700 человек. Туомас Похьянпало руководил предприятием почти 50 лет.

Туомас Похьянпало активно работал на благо развития финноязычной культуры и бизнеса: он принимал участие в основании объединения «Финны Коккола», Финской средней школы Коккола, финских общеобразовательных школ Коккола и Юкспихлая, а также финскоязычной торговой школы. Он поменял свою шведскую фамилию на финскую Похьянпало 12 мая 1906 года, в День Снеллмана – день финской культуры и самосознания.

Коммерческая жилка Туомаса Похьянпало и его желание развивать финноязычную культуру нашли применение в компании КРО, в создании которой Похьянпало сыграл центральную роль. Он являлся председателем временного правления, а также первого правления компании после вступления в силу Закона о торговле и вплоть до осени 1913 года, когда ему пришлось оставить свой пост в связи с разногласиями, возникшими между ним и банком Kansallisen Osake-Pankki относительно финансового положения компании Veljekset Friis Oy.

Туомас Похьянпало являлся членом и председателем многих правлений и комитетов. В частности, он был членом Торговой палаты Вааса и Центральной торговой палаты, председателем правления издательства Kokkolan Kirjapaino Oy, членом правления банка Keski-Pohjanmaan Säästöpankki, председателем правления Финской средней школы, председателем правления порта, членом местных штабов щюцкоров Центральной Остроботнии, а также председателем морского общества Gamlakarleby marinförbund.

Туомас Похьянпало был членом Финской партии. В 1907–1909 годах он был депутатом парламента, а в 1911–1913 и в 1919–1924 годах – членом городского совета Коккола, а также председателем коалиционного общества Коккола. Будучи председателем правления порта, он активно содействовал его развитию и в различных отчетах всегда подчеркивал значимость порта. Туомас Похьянпало первым получил звание экономического советника в Финляндии.

Sweden. When the smoke settles, only 23 houses remain intact in Kokkola.

1721

When Member of Parliament and burgher Lars Brenner returns from Stockholm to Kokkola after the Great Discord in December of 1721 with "much silver and goods", his ship runs aground and is completely wrecked off the Olavsöarna [Olav islands]. His entire family and servants, as well as other townspeople, a total of around 20 people, are lost at sea. Lars Brenner served as a court judge from 1707–1711 and as a member of parliament in 1720.

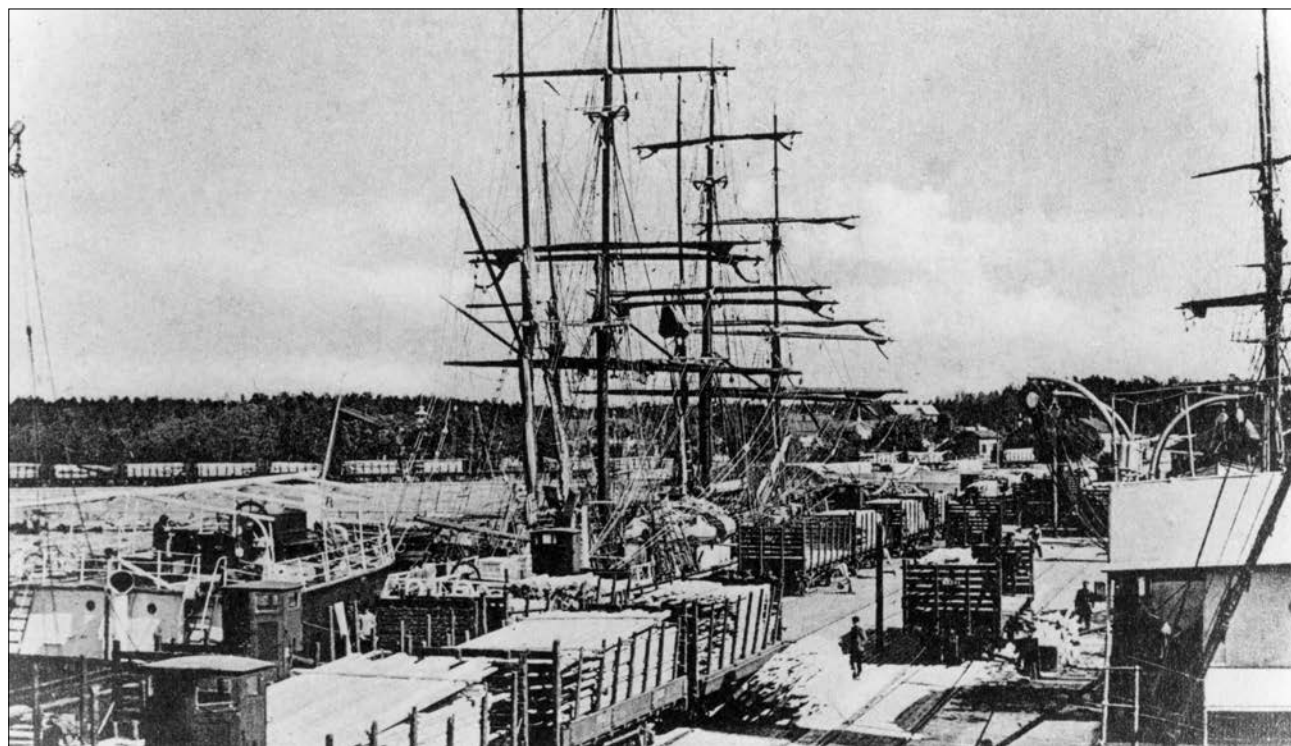
1724

The burghers in Kokkola demand that the ports established by the farmers from Kronoby and Kälviä during the Great Discord be prohibited.

The city employs mounted coastguards to prevent citizens of other cities pursuing trade in the Kokkola area, and to restrain illicit trade with farmers.

1729

Anders Chydenius is born. He will be of great significance to the development of trade and shipping in



The new quay in the 1920s. Новый причал в порту, 1920-е годы.

there were shipping and brokerage offices, a hotel, ship stores, restaurants, and cafés. In order to prevent the port from being silted up, the city had bought a dredge from Sweden. But silting couldn't be prevented. The sand was brought into the port by northerly winds and settled around the piers.

In 1902, the Kokkola's Trade Association proposed to the City Council that a new pier should be built to the north of the old railroad dock. It took five years for the City Council to decide, in regards to a proposal by the harbormaster, that the pier should be widened and provided with three tracks instead of two. The same year, the harbor's lighting began to be improved, when the old pier was equipped with two Lux lamps. The port lacked electrical lighting until 1913, when the Friis brothers brought power lines to the area.

Shipping lane marking was insufficient for a long period and resulted in several groundings. As early as 1882, the City Council notified the state of the necessity of a permanent lighthouse on Tankar, and requested marking of the Stockösund and Repskär shipping lanes. Not until 1887 did the state authorities give the green light, and by 1889 the light house was put into service. After that, one could sail safely into the port in the dark.

Однако мощностей порта не хватало для обслуживания перевозок в таком объеме. Пакгауз и склады были забиты товарами, и значительную часть грузов приходилось хранить под брезентом на улице, а то и под открытым небом. В порту царил хаос, и постоянно случались кражи. В районе порта орудовали местные и заезжие воровские шайки, вплоть до столличных, и местный суд только и успевал выносить приговоры – от штрафов до тюремного заключения.

Во время войны немцы организовали блокаду Балтийского моря, что привело к увеличению объемов транзитных перевозок через порты Остроботнии. Ларс Крогиус и Виктор Эж из Хельсинки, а также Джон Нурминен из Раума открыли в Коккола свои конторы. Однако сразу после Октябрьской революции 1917 года поток транзитных перевозок иссяк, и эти экспедиторы закрыли свои филиалы.

После Первой мировой войны наблюдался дефицит тоннажа. Однако с 1920-х годов объемы перевозок в Юкспихлая снова начали расти. Спрос на деловую древесину был высок, и за границу отправлялось большое количество пиломатериалов и бруса. В порту царили суতোлка и суматоха, крупные парусники стояли у причалов вперемешку с получавшими все большее распространение пароходами. Когда в порт одновременно заходили 20–30 судов, не всем хватало



The ship's store and Hietala hotel. Магазин судовых принадлежностей и гостиница «Хиетала».

Traffic through Ykspihlaja increased constantly, and in 1903 the city began building a new 300-meter-long quay north of the railway pier. At the city's request, the shipping lanes were inspected, as a ship had touched bottom. There were then three official shipping lanes in use. To the north near Trullögrund, to the south near Tankar (12 meters deep), and Jakobstad's archipelago shipping lane – the so-called Stockösfarleden (3.6 meters).

During World War I, a portion of trade transited [“to” or “from”] Ykspihlaja, and large amounts of goods coming from Narvik to Russia were shipped through the Ykspihlaja port. But there was not enough capacity to deal with so much traffic. Warehouses were overflowing with merchandise, and a great amount of cargo was stored under tarpaulins out in the open. At times, cargo needed to be stored without any shelter at all. There was substantial chaos in the port and thefts occurred constantly. Gangs of thieves from as far away as Helsinki operated in the area, and were sentenced to fines and imprisonment.

The German blockade of the Baltic brought increased trade from the Entente Powers through Ostrobothnian seaports. This was a factor in why Lars Krogius and Victor Ek from Helsinki, as well as John Nurminen from Rauma,

места у причала. Часть судов грузились балансовой древесиной на рейде, и по временам в заливе становилось очень тесно. Древесина была самой важной статьёй экспорта, и порт Юкспихлая стал вторым в Финляндии по объемам экспорта древесного сырья.

В период между Гражданской и Зимней войнами порт практически не развивался, однако он отвечал требованиям того времени. Складские площади были расширены, и была проведена железнодорожная ветка Стургрэндет. В 1928 году пятый подъездной путь этой ветки был удлинен. В том же году город обратился к государству с просьбой о выделении последней части обещанной субсидии на строительство волнореза.

Юкспихлая – значимый порт-экспортер лесоматериалов

Деловая древесина оставалась важнейшей статьёй экспорта в течение десятилетий: сначала это были чурки для шахт, позднее древесина для изготовления целлюлозы и бумаги. Погрузка производилась на рейде и требовала большого количества рабочей силы. В середине 1920-х годов Юкспихлая был вторым по величине портом-экспортером лесоматериалов, за исключением пиломатериалов.

1780

Город отправляет около десяти судов за границу и тем самым подтверждает свое лидерство среди мореходных городов Финляндии. В том же году торговцы строят четырнадцать новых судов и парусных шлюпок, четыре из которых предназначены для заграничных плаваний. Два судна из Коккола заходят в порты Вест-Индии (на Карибах). Перед Войной за независимость в Соединенных Штатах благодаря мореходству растет торговый обмен с Англией и Италией.

1794

С 1780-х годов и вплоть до окончания шведского господства торговля в Коккола практически полностью сосредоточена в руках Андерса Рууса-старшего и его тестя Хенрика Рама. Во время войны 1788–1790 годов только у Рууса хватает денег и смелости брать в аренду иностранные суда для перевозки товаров и закупать соль и зерно для терпящих нужду сограждан.

1799

На карте Коккола, составленной землемером Дахлом, отмечены около 80 складов, большинство из которых были построены на сваях. Товары сгружали с судов на баржи и везли по реке Сунти прямо на склады или на погрузочно-разгрузочное место, кото-

the area. It is thanks to him that Kokkola receives the staple right.

1730

The city acquires a crane for dredging and the city sound is dredged for the first time. During the 1700s, the sound is deepened several times.

1740

The burghers build a lighthouse on Trul-lögrund.

1742

A lighthouse is planned for Nyhamn (Norra hamnskär). There are also plans for mooring rings at the winter port.

1747

The Diet of Finland decides that Pyhäjoki and Kalajoki will serve as loading berths solely for Kokkola.

1750

Maritime customs has been moved to Rövarskär. This indicates that the port has moved away from the city center. A lighthouse is built on Tankar.

1750

Over the year a few accidents occur at sea, which affects the city's population. At Jouxholmen in Kronoby, 15 people

opened offices in the city. This trade ceased with the October Revolution in 1917, and the shipping agents phased out their branch offices in Kokkola.

After World War I, there was a lack of tonnage. But at the beginning of the 1920s, ship traffic to Ykspihlaja increased. The demand for unprocessed lumber was great, and considerable amounts of sawn planks and spars were exported. The port bustled with life, even featuring square-rigged sailing ships alongside the increasingly dominant steamboats. When 20–30 vessels called at the port simultaneously, they naturally were unable to all get a berth. The prop boats were loaded out in the roadstead, at times packed like sardines. Lumber was the primary product, and Ykspihlaja had developed into Finland's second largest export port for unsawn lumber.

The years between the Finnish Civil War and the Winter War saw minimal development of the port, but the port met the needs of the era. The storage facilities needed to be enlarged and a railway siding – the so-called Storgrundsspåret, was laid. In 1928, the fifth siding to Storgrundet was lengthened. That same year, the state authorities were consulted, in order to receive the final portion of the government's grant for the breakwater.

Ykspihlaja – a major export port for lumber

For several decades, round logs were the most important export goods. In the beginning, the call was for pit props, and later for pulpwood. Loading took place out in the roadstead and demanded a sizable workforce. In the 1920s,

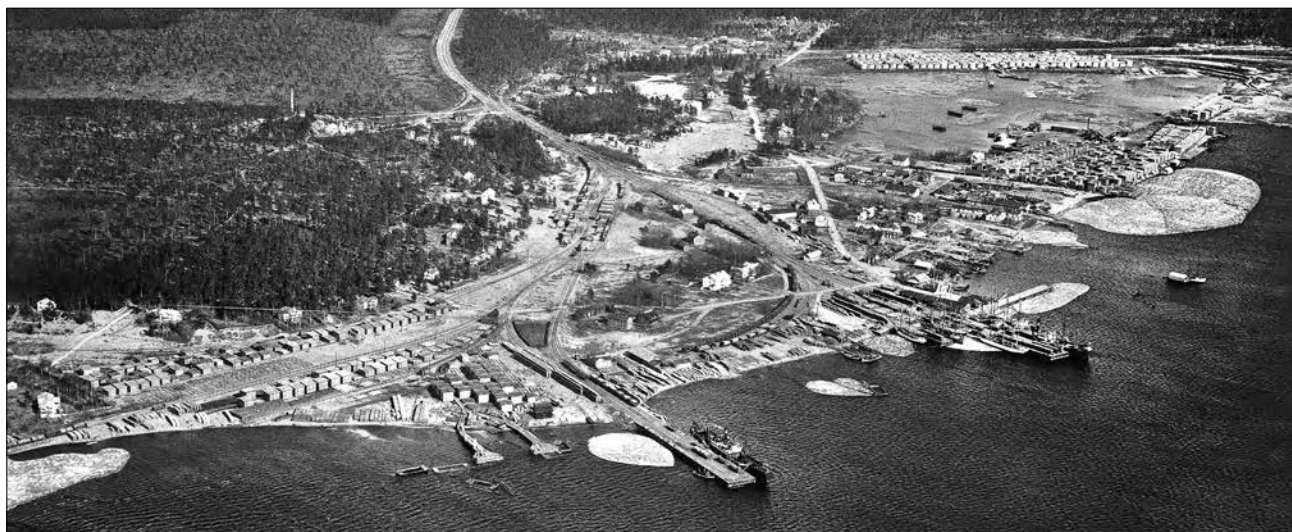


Loading in the port. Погрузочные работы в порту.

В 1932 году городское собрание определило границы портовой территории. В следующем году Густав Стрёмбэк, который был начальником порта с 1 января 1900 года, вышел на пенсию. На его место был избран капитан Ларс Винстен. Проект по удлинению волнореза был продолжен в 1934 году, когда государство и городское собрание выделили на него деньги.

Объемы перевозок существенно сократились во время Зимней войны, а точнее уже в 1938 году, и для покрытия издержек портовые сборы были повышены на 50 %. В том же году город получил свой первый портовый ледокол – буксир «Карху», арендованный у компании Yxpila Stevedoring Co.

Во время Войны-продолжения Юкспихлая был важным



Aerial view of Ykspihlaja from 1935. Civil Aviation Administration. Аэроснимок порта Юкспихлая, 1935 год. Управление авиации.



**The Ykspihlaja sawmill in a photograph taken in the 1930s.
Лесопильный завод Юкспихлая. Фотография сделана в 1930-х годах.**

Ykspihlaja was Finland's second largest export port, with the exception of sawn lumber.

In 1932, the City Council confirmed the limits of the port area. The following year, Gustaf Strömbäck, who had worked as the harbormaster since January 1, 1900, was recognized for his long service. Lars Winstén was appointed as the new harbormaster. In 1934, the lengthening of the breakwater came a step closer to reality, when both state authorities and the City Council appropriated money towards it.

Because of the Winter War, and even prior to it in 1938, traffic through Ykspihlaja decreased significantly, and port fees were raised by 50 percent to cover the losses. That same year, the city acquired its first harbor icebreaker, when the city rented the towboat Karhu from the Ykspihlaja Stevedoring Co.

During the Continuation War, Ykspihlaja was an important logistical port for essential goods. This time, it was German ships that transported supplies to their troops in Finland, and large quantities of goods were stored in Ykspihlaja. Most vessels were registered in Hamburg. Unloading and shipping was handled entirely by Otto Rodén Oy and the YSC. During the years 1941–43 the port activity resulted in a substantial surplus.

Wartime was, in other words, lucrative for the Rodén corporations, but the transition into peacetime was not easy. Astley W. Rodén was by this time a fairly lonely man. His brother-in-law, Justus "Korre" Kurtén had passed away and

портом, через который поступало снабжение из-за рубежа. Немцы перевозили грузы для своих войск, расположенных в Финляндии, и в Юкспихлая складировалось большое количество товаров. Большинство судов были зарегистрированы в Гамбурге. Компании Ab Otto Rodén Oy и YSC занимались разгрузкой и экспедированием грузов. Эта деятельность принесла им значительную прибыль в 1941–1943 годах.

Иными словами, военное время оказалось для компаний Родэна чрезвычайно прибыльным, а вот переход к мирной жизни оказался непростым. Астлей В. Родэн остался к тому времени практически один. Его шурин Юстус «Корре» Куртэн умер, а бывший коллега С.А. Уунила работал на конкурентов, компанию Adolf Lahti & Co. На место начальника конторы вместо Куртэна был избран консул Биргер Стенхаген.

После войны в Юкспихлая появились новые компании, в частности, Oy Liinahamari Stevedoring Co Ab и M. Rauanheimo Oy, входившие в концерн Nordström из Ловийсы. Компании из Печенги начали заниматься в Юкспихлая экспедиторской и стивидорной деятельностью. Со временем эти компании составили серьезную конкуренцию фирмам, работавшим в Юкспихлая раньше. Война также, безусловно, внесла свои коррективы в деятельность порта.

Во время Войны-продолжения через порт проходило много грузов, так как Юкспихлая был важным портом снабжения для немецких войск. Вместе с тем, в 1942 году портовая комиссия отметила в годовом отчете, что из-за войны через порт стало проходить сравнительно мало судов. Первый ко-

рое располагалось ниже дома Доннера (нынешней гостиницы Seurahuone).

1800

Андерс Чюдениус основывает местное библиографическое общество.

В Финляндии насчитывается десять врачей, один из которых работает в Коккола. Кроме того, в городе есть аптекарь и акушерка, но нет больницы. В городе насчитывается 1 638 жителей, а в сельской коммуне – 2 518 жителей.

1801

Коккола становится самым крупным мореходным городом в Финляндии и четвертым в Шведском королевстве после Стокгольма, Гётеборга и Евле.

1802

Король Густав IV Адольф приезжает в Коккола в ходе своей ревизорской поездки в Финляндию.

1805

В ночь на пятое мая начинается третий в истории Коккола крупный пожар. 36 домов (почти четвертая часть города) сгорает до основания. Значительная часть Неристана объята пламенем; ратуша уничтожена огнем.

1807

Городская флотилия торговых судов насчитывает 26 кораблей общей грузоподъемностью 2544 ласта. К 1809 году судов останется только шесть.

drown in a capsizing, and later in the fall, four people die in another sea accident.

1752

Swedish King Adolf Frederick visits Kokkola and spends the night at Anna Carlbohm's on Strandgatan.

1760

The city employs two designated pilots. Before this, piloting tasks have been handled by fishermen on Tankar.

1763

The port and the sailing routes are charted, and depths are sounded.

1765

The cities of Oulu, Kokkola, and Vaasa receive staple rights.

1769

The ship Carolus is wrecked near Marseille in the Mediterranean.

1770

The city employs three pilots and builds a pilot house on Tankar.

1780

The city dispatches ten ships abroad, and in doing so secures a premier position among Finland's maritime cities. The same year, the city's merchants build 14 new

former colleague C.A. Uunila was working with competitor Adolf Lahti & Co. Consul Birger Stenhagen succeeded Kurtén as the office manager.

The end of the war had also brought new companies in the shipping industry to Ykspihlaja. The corporation Oy Liinahamari Stevedoring Co. Ab and M. Rauanheimo Oy, both owned by the Nordström Group in Loviisa, established themselves in the region. The companies that had been active in Petsamo began with stevedoring and shipping in Ykspihlaja. Over time, these companies became dynamic competitors to the concurrently operating companies. Wartime naturally involved certain disruptions in port activity.

During the Continuation War, traffic was lively, since Ykspihlaja was an important unloading point for supplies from Germany. In their annual report in 1942, the Port Committee noted that port traffic had become relatively insignificant due to the effects of the World War. The first vessel put in at the port on June 4, and the last vessel departed on December 2. Over the year, a total of 120 vessels put in at the port, and their combined tonnage reached 123,501 gross register tons. Altogether, 32,870 tons were shipped via the Ykspihlaja and Möllersvik ports.

Beginning to plan for the future

Despite hard times, they looked to the future on November 24, 1942, the City Council appointed a committee to present proposals for port expansion. Expertise was engaged and a plan for development was refined. The project received

рабль прибыл в порт 4 июня, а последний ушел 2 декабря. В течение года в порту побывало 120 судов общим тоннажем 123 501 нетто-регистрационных тонн. Через порты Юкспихлая и Мёллеринлахти прошло в общей сложности 32 870 тонн.

Планы на будущее

Несмотря на трудные времена, взгляды уже были обращены в будущее. 24 ноября 1942 года городское собрание учредило комитет, перед которым была поставлена задача подготовить предложения по расширению порта. Комитет обратился за помощью к экспертам и составил программу по развитию порта. Городские органы власти дали проекту зеленый свет. Возможно, момент был выбран не вполне удачно, но городские власти были убеждены, что объемы морских перевозок после войны возрастут, и порт должен соответствовать новым требованиям.

Тогдашние портовые сооружения были в плохом состоянии и требовали серьезного ремонта. Город также пообещал заводу по производству серной кислоты и суперфосфатов Rikkiharjo- ja superfosfaattitehtaat Oy удлинить железнодорожный причал на 50 метров и углубить фарватер на 24 фута. Однако реализация проекта пошла не по плану. Стивидоры, импортеры и экспортеры вмешались и 10 ноября 1947 года направили жалобу городскому собранию.

В жалобе подчеркивалось, что "условия в порту Юкспихлая невыносимы, и запланированные улучшения совершенно необходимы для сохранения конкурентоспособности порта по отношению к другим портам". Были начаты работы по углу-



The quay at the packing warehouse in the 1950s. Причал таможенного склада в 1950-х годах.

Harbor Master Lars Winstén

In 1934, Captain Lars Winstén succeeded Gustaf Strömbäck as the harbormaster in Ykspihlaja. Winstén served as harbormaster until his retirement in 1955. He was born on October 29, 1893 in Helsinki, where he died on August 26, 1965.

After four grades at the Svenska läroverket [Swedish secondary grammar school] in Helsinki, Winstén went to sea on the barque Rhea from Rauma. After that, he sailed on the freighter Ellanline and the frigates Boadicia and Thalatta. He was rated as a Master's Mate in 1914, and the following year was made Chief Mate. During his five years as a mate, in part on the four-master Port Stanley, he learned new skills that in 1920 lead to a Captain's rating in Turku.

After having served as a mate on the steamers Uno, Okama, and Lille, Lars Winstén commanded the steamship Palawan and the schooner Adomia. In 1925, he left life at sea, and for the next three years he worked as a ship broker for Adolf Lahti & Co. in Ykspihlaja. After that, he worked as traffic manager at Kemi's cellulose plant for six years. In 1934, he returned to Kokkola and received the harbormaster's position, a post that he held for just over 20 years.

Lars Winstén was an energetic and well-regarded harbormaster. He was known for his open and friendly nature, and for his gentlemanly behavior. Winstén also attended to public duties. Among other things, he worked as a tonnage inspector, nautical and hull inspector, and marine superintendent in the city. He also served as a representative for Finland's skeppsbefälsförbund [Finland's Sea Command].



Капитан порта Ларс Винстен

Преемником Густафа Стрёмбэка на должности капитана порта Юкспихлая в 1934 году стал капитан дальнего плавания Ларс Винстен. Он проработал на этом посту до 1955 года, после чего вышел на пенсию. Ларс Винстен родился 29 октября 1893 года в Хельсинки и скончался там же в 26 августа 1965 года.

Окончив четыре класса шведоязычной средней школы Svenska läroverket в Хельсинки, Ларс Винстен отправился в морское плавание на барке «Рэа». Позже он плавал на корабле «Элланлайн» и фрегатах «Боадисия» и «Талатта». В 1914 году Ларс Винстен получил звание младшего штурмана, а на следующий год стал старшим штурманом. Прослужив пять лет на должности штурмана (в частности, на четырехмачтовой барке «Порт Стэнли»), в 1920 году он сдал в Турку экзамен на звание капитана дальнего плавания.

Затем Ларс Винстен работал штурманом на паровых судах «Уно», «Окама» и «Лилле», а также был капитаном на пароходе «Палаван» и шхуне «Адомия». В 1925 году он оставил мореплавание и три года проработал в порту Юкспихлая судовым брокером в компании Adolf Lahti & Co. Затем Ларс Винстен шесть лет занимал должность руководителя транспортной службы на целлюлозной фабрике в Кемми. В 1934 году он вернулся в Коккола, поскольку был назначен там капитаном порта. На этой должности он проработал более 20 лет.

Ларс Винстен был энергичным и очень уважаемым капитаном порта. Он был известен своим открытым, душевным характером и благородными манерами. Винстен принимал активное участие в общественной жизни. В частности, он выполнял обязанности городского судового брокера, инспектора по определению годности судов к мореплаванию и морского инспектора. Ларс Винстен также являлся региональным представителем Ассоциации морских офицеров.



Port buildings in the 1950s. Портовые здания в 1950-х годах.

ships and schooners, four of which are bound for Spain. Two ships from the city visit ports in the West Indies. During the time before the American Revolutionary War, trade grows with England and Italy.

1794

Trade in Kokkola from the end of the 1780s to the end of the Swedish-era lies nearly completely in the hands of Anders Roos Sr. and his father-in-law, Henrik Rahm. Roos is the only one during the Russo-Swedish War of 1788–90 who has the resources and daring to charter foreign ships for shipping. He buys salt and grain for the region's needy.

1799

Land surveyor Dahl's map of Kokkola indicates that there were around 80 sheds, and a large part of these were built on poles. The goods are carried from ships by barges along the sound and are unloaded either directly into warehouses, or via a loading ramp situated below the Donner's house, today known as Hotel Seuruuone.



Pilots in the 1960s. Top row From left: Aatos Säilä, Leo Lindell, Toimi Fredrik Marjamaa, Johannes Kaskela, Aarne Verner Santamaa, Ernst Pirttiluoma & Walter Wikström.

Лоцманы в 1960-х годах. В верхнем ряду слева направо: Аатос Сяйля, Лео Линделл, Тойми Фредрик Марьямаа, Йоханнес Каскела, Аарне Вернер Сантамаа, Эрнст Пирттилуома и Вальтер Викстрём.

the green light from the city's policy-makers. The point in time may not have been the right one, but they were convinced that port traffic would grow significantly after the war. Therefore, they needed to be prepared to meet the demands of traffic.

Current port facilities were in bad shape and demanded a great deal of repair. The city had also promised the sulfuric acid and superphosphate factory that the railroad dock would be lengthened by 50 meters and the shipping lane deepened by 24 feet. The project did not proceed according to plan. In order to expedite the matter, the stevedores, importers and exporters intervened on November 10, 1947, by addressing an official letter to the City Council.

In the letter, it was pointed out that the "harbor conditions in Ykspihlaja are intolerable, and that immediate improvements are absolutely essential in order for the port

блению дна и заполнению грунтом места для строительства нового стационарного причала, однако из-за поступившей жалобы проект был приостановлен. Сооружение каменного причала было непростым делом, но новый качественный причал стал первым шагом в процессе расширения порта.

В Юкспихлая появляется тяжелая промышленность

В 1945 году заработал завод по производству серной кислоты, и в том же году правительство зарезервировало в бюджете значительную сумму на расширение порта. Однако этот крупный проект вызвал разногласия, и его удалось осуществить только в 1947–1950 годы. Глубина фарватера увеличилась до 9,25 метра. Следующее крупное расширение порта произошло в 1960–1962 годах, когда для нового завода компании Outokumpu был построен отдельный порт. Город оплатил половину расходов.

to survive competition from other ports." Dredging and filling work necessary for construction of a permanent quay were begun, but an appeal was submitted and the project delayed. Neither was the building of the stone quay a trifling matter, and the stately quay became a step in the right direction for port expansion.

Large-scale industry comes to Ykspihlaja

The sulfuric acid factory began operation in 1945, and that same year significant resources were allocated in the city budget towards port expansion. This large-scale project led to conflicts and could not be implemented prior to 1947–50. Shipping lane depth was deepened to 9.25 meters. The next large expansion was during 1960–62, when a specialized port was constructed for the Outokumpu factories that were to be built in the area. The city contributed 50 percent towards the cost.

The year 1955 was noted as a record year for the port. The shipping companies were fully occupied. At most, 450 people were simultaneously engaged in loading and unloading 16 vessels, while an equal number of ships were waiting out in the roadstead. This led to the need for loading and unloading activity to be streamlined. New plans for port development were discussed, and were estimated to cost 400 million Finnish marks.

In 1960, the idyllic marina in front of the port office was filled, and the marina was moved to Potti, where berths had already been placed. The stone quay was also used for unloading tankers, but this caused difficulties. These concerns led to negotiations with Esso about the construction of a separate oil quay. During the 1960s, the transportation of liquid fuels became a large part of the port's activity.

By the end of the 1950s, port activity began changing in character, and the loading of lumber vessels out in the roadstead came to an end. The need for berths increased, and in addition, vessels were getting larger. A new shore quay was built during the years 1960–65 and received a surface treatment in 1966. A year later, the quay was furnished with two majestic cranes, the first in Ykspihlaja, which facilitated the unloading of bulk goods.

In 1961, Ykspihlaja was operating at full speed, when 25 vessels were loading Finland's "green gold". This was reported in the newspaper Österbottningen, which stated that "big-jawed trucks are used for transporting lumber in Ykspihlaja". The lumber, bundled by Ab D. Eklöf & Co. was exported to Holmens Bruk Ab in Norrköping. The newspaper Hufvudstadsbladet did not wish to be outdone and wrote

1955 год был рекордным. В экспедиторских фирмах была полная занятость. На погрузке-разгрузке шестнадцати судов было одновременно занято до 450 человек, и еще шестнадцать кораблей ожидало своей очереди на рейде. Появилась необходимость рационализировать погрузочно-разгрузочные работы. Было проведено обсуждение новых планов по развитию порта, и проект был оценен в 400 миллионов марок.

Прекрасный порт для катеров и яхт, находившийся перед портовой конторой, был засыпан в 1960 году. Его перенесли в Потти, где уже были места для лодок. Каменный причал использовался в том числе и для разгрузки танкеров, но это оказалось проблематичным, поэтому было принято решение провести переговоры с компанией Esso о строительстве отдельного нефтяного терминала. В 1960-е годы перевозки жидкого топлива заняли важное место в деятельности порта.

В конце 1950-х годов характер работ в порту начал меняться, и погрузка древесины на суда, находившиеся на рейде, закончилась. Мест у причала требовалось все больше, да и размер судов увеличился. Новый береговой причал был сооружен в 1960–1965 годы, а отделочные работы завершены в 1966 году. Спустя год на причале были установлены два современных подъемных крана, первые в своем роде в Юкспихляя. Краны существенно облегчили разгрузку насыпных грузов.

Работа кипела в Юкспихляя и в 1961 году, когда финское «зеленое золото» грузили на 25 судов. Газета Österbottningen писала, что при перевозке древесины в порту Юкспихляя используются «автопогрузчики с огромной пастью». Пакетированные компанией Ab D. Eklöf & Co лесоматериалы доставлялись на предприятие Holmens Bruk Ab в шведский город Норрчёпинг. Газета Hufvudstadsbladet не хотела отставать от конкурентов и написала, что «Юкспихляя стремительно превращается в Клондайк Остроботнии».



Probably the port's first crane. Очевидно, первый появившийся в порту подъемный механизм.

1808-09

Идет русско-шведская война. Это заметно и чувствуется как в городе, так и в сельской коммуне.

1810

После войны в истории города наступает более светлый период, продлившийся около полувека. Город процветает, и благоприятные перемены заметны невооруженным глазом. Безработицы нет, и жизнь течет спокойно и благополучно. С верфей один за другим сходят красавцы-суда, которые возят грузы своих владельцев в Европу и плавают во всех морях земного шара.

1813

По инициативе горожан производится очистка дна залива Сунти и забиваются сваи. Для покрытия расходов на эти операции с судов взимают небольшую плату.

1815

В городе принимается первый свод портовых правил, в частности, для предотвращения сброса судами балласта в порту. Мещанам и судовладельцам принадлежит около 30 больших и мелких судов, которые занимаются грузовыми перевозками. Часть судов, однако, простаивает в порту из-за нехватки экспортных грузов. Поскольку товары из Финляндии нельзя экспортировать в страны Средиземного моря, торговля ограничивается Балтий-

Harbor Master Fredrik Strömbäck

"Pure survival instinct led me to cling on to the Pommern's rig, even though my backside was trailing water in the storm raging on the sea. In two years in fact nobody fell and was dashed to death on the deck, and only one accident was recorded in the log book. But when you went back down onto the deck after reefing the sails in the storm, your palms looked as if they had been scoured with coarse sandpaper."

These are the words of Harbor Master Fredrik Strömbäck in a newspaper interview that he gave in July 1960, sitting in his creaky chair in the Ykspihlaja Harbor office recounting his life at sea. Having served as captain on numerous vessels, Strömbäck was a typical sea dog, in whose eyes the oceans would flash as he recalled with dignity his life as a sailor.

Strömbäck was known as a straight-talking, clear-sighted and humorous navigator, who carried out his naval training on the Pommern, now a museum vessel, for two years in the 1930s. He was then a 20-year-old and much slimmer than in his years as Harbor Master at Ykspihlaja. As Harbor Master, he had authority and he knew what he wanted.

Fredrik went to sea on the S/S Yrsa after first attending intermediate school for five years in Kokkola. After graduating from Mariehamn naval college, he worked as a Mate and Chief Petty Officer on numerous sailing vessels at a time when the availability of food and drinking water varied. He saw and experienced how the waters of tropical downpours had to be collected in sails stretched on the deck, and the fresh water tanks were replenished with rainwater.

Fredrik Strömbäck left the sailor's life behind him in 1955 when he was chosen to succeed Lars Winstén as Ykspihlaja's Harbor Master. In addition, Strömbäck served as the Finnish Maritime Administration's Pilotage Director. The port underwent major changes during Strömbäck's time.

The very first year was a record one in the port's history. At its height, 450 workers were unloading and loading sixteen vessels, at the same time as an equal number of vessels were lying in the roadstead. 467 vessels visited the port of Ykspihlaja in the course of the year. This led to new development plans to rationalize the operation.

This positive trend continued at the beginning of the 1960s. The forwarding firms were operating at full capacity, passenger traffic started up and Outokumpu arrived in Ykspihlaja. All the large tankers were using the industrial port, and the first cranes were acquired. In 1964, the total amount of freight passed the landmark of one million tons.

In 1967, the port was open all year round for the first time. A new crane was purchased, the quays were extended and the channel was deepened to 9.5 meters. The development of line shipping continued in the 1970s and facilitated the export of goods from local sawmills. Fredrik Strömbäck retired in 1982. He was born on April 20, 1919 and died on November 23, 1990.

Капитан порта Фредрик Стрёмбэк

«Только инстинкт самосохранения заставил меня держаться за такелаж "Поммерна", хотя мой зад уже полоскался в бушующем море. На самом деле, за два года у нас никто не упал на палубу и не разбился насмерть, а в корабельном журнале имелась запись только об одном несчастном случае. Когда я, насражавшись с парусами, приземлился, наконец, на палубу, мои ладони выглядели так, будто их натерли грубым наждаком».

Так в июле 1960 года в интервью корреспонденту газеты рассказывал о своей работе на море капитан порта Фредрик Стрёмбэк, сидя на скрипучем стуле в конторе порта Юкспихлая. Стёмбэк, проработавший начальником на многих судах, был типичным морским волком. Он важно и значительно рассказывал о своей жизни, и при этом в его глазах блестели моря всего мира.



Фредрика Стрёмбэка знали как прямого и проницательного моряка с хорошим чувством юмора. В течение двух лет в 1930-х годах он проходил практику на корабле «Поммерн», который теперь является музейным экспонатом. В то время ему было 20 лет, и он был намного стройнее, чем в годы работы капитаном порта в Юкспихлая. У капитана порта была власть, и он знал, чего хотел.

Проучившись пять классов в средней школе города Коккола, Фредрик Стрёмбэк отправился в море на пароходе «Юрса». После окончания Мореходного училища в Маарианхами-на он работал штурманом и начальником на многих парусных судах. Это было в те годы, когда с питанием и питьевой водой бывали проблемы. Он на собственном опыте знал, как приходилось собирать воду от тропических ливней: сначала ее собирали в паруса, расстеленные на палубе, а затем переливали в резервуары для питьевой воды.

Уже первый год был рекордным в истории порта. Иногда приходилось разгружать и загружать по 16 судов одновременно, при этом еще столько же ожидало своей очереди на рейде. На этих работах было занято до 450 человек. За год через порт Юкспихлая прошло 467 судов. В связи с этим деятельность порта необходимо было рационализировать, и потребовались проекты по развитию порта.

В начале 1960-х годов развитие порта продолжалось. Экспедиторские компании были полностью загружены работой, начались пассажирские перевозки, в порту Юкспихлая начала работать компания Outokumpu. Все крупные танкеры пользовались промышленным портом, поэтому были приобретены первые мостовые грузоподъемные краны. В 1964 году общий объем грузов превысил миллион тонн.

В 1967 году порт впервые был открыт весь год. Был приобретен новый мостовой кран, причалы были расширены, а фарватер был углублен до 9,5 метров. В 1970-х годах продолжалось развитие регулярных сообщений, что содействовало росту экспортной деятельности лесопильных предприятий. Фредрик Стрёмбэк вышел на пенсию в 1982 году. Он родился 20 апреля 1919 года, а умер 23 ноября 1990 года.

that "Ykspihlaja is about to become an Ostrobothnian Klondike".

By 1960, there was a maximum of 32 vessels in the port simultaneously. On August 19, 1961, there were 17 vessels at port and some 20 vessels en route. Most of the vessels were loading sawn or unprocessed lumber. It was quite crowded, since there were only berths for 10 vessels of medium size.

The tanker Angela became the first vessel to put in at the new industrial port. The vessel arrived on December 8, 1961, with 14,000 tons of fuel oil for Neste. On this historic day, the quay was lined with a long row of representatives from the city, industry, ship owners, and brokers. The local press reported how harbormaster Fredrik Strömbäck was shivering and freezing, while the Angela was slowly towed in by four tugboats along the narrow shipping lane; but he sprang into action as hawsers and cables were cast ashore from the tanker berthing at the new, half-finished quay.

The shipping companies in Ykspihlaja also experienced a peak season. Manager Sven Rustén of Oy M. Rauanheimo Ab remarked in the local newspaper that there was a regional lack of manpower and that 60 percent of harbor workers came from elsewhere. At their greatest, the port industries employed over 500 people.

Passenger service across the Gulf of Bothnia had begun, and the summer season for the M/S Bothnia, with over 18,000 passengers, was fairly good. This meant that some 90 round trips between Ykspihlaja and Skellefteå were made



Members of the Harbor commission congratulate Emil Hakala on his birthday. From left: Toivo Sallamaa, Fredrik Strömbäck, Sven Rustén, Mikael Savela and Evald Vainio. Члены портовой комиссии поздравляют Эмиля Хакала с днем рождения. Слева направо: Тойво Салламаа, Фредрик Стрёмбэк, Свен Рустэн, Микаэл Савела и Эвальд Вайнио.

В 1960 году в порту могли одновременно находиться до 32 судов. 19 августа 1961 года в порту находилось 17 судов, а еще два десятка находились на пути в порт. Большая часть кораблей брала на борт пиломатериалы или деловую древесину. В порту было очень тесно, потому что места у причала хватало только для десяти среднегабаритных судов.

Первым в новый промышленный порт прибыл танкер «Анжела». 8 декабря 1961 года он выгрузил 14 000 тонн дизельного топлива для компании Neste. В этот исторический день на причале толпились представители города, промышленности, пароходств и маклерских контор. Местная пресса писала, что капитан порта Фредрик Стрёмбэк дрожал и мерз, пока «Анжела» в сопровождении четырех буксиров медленно заходила в узкий пролив. Но скоро у капитана дел стало невпроворот: необходимо было крепить канаты и тросы к новому, еще не до конца достроенному причалу.

У экспедиторских фирм сезон тоже был в разгаре. Исполнительный директор компании Oy M. Rauanheimo Ab Свен Рустэн поведал местным газетам о нехватке рабочих рук и о том, что 60 % рабочих прибыли из других муниципалитетов. В порту работало до 500 человек.

Было открыто пассажирское сообщение через Ботнический залив, и летний сезон парохода «Ботния» получился неплохим: он перевез восемнадцать с лишним тысяч пассажиров. Это означало около 90 рейсов туда-обратно между Юкспихлая и Шеллефтео или около 300–400 пассажиров в день в разгар сезона. Однако этого все равно оказалось недостаточно.

В 1964 году в порту был поставлен новый рекорд. Совокупный объем грузовых перевозок впервые в истории порта преодолел отметку в миллион тонн. За год в порту побывало 593 корабля. В 1967 году порт смог впервые принимать суда круглогодично. В следующем году была произведена погрузка первого судна, перевозящего руду.

Самый глубокий порт в Южной части Ботнического залива

В 1972 году волнорез перешел обратно во владение города, и было завершено строительство нефтяного порта. В том же году компания Kemira построила себе собственный причал. Глубина фарватера еще больше увеличилась в 1970-х и 1980-х годах. Город Коккола и компания Outokumpu совместными усилиями построили промышленный порт и углубили фарватер. Впоследствии Outokumpu расширила причал и приобрела в 1974 году подъемный кран.

В 1975 году фарватер углубили до 9,5 метров, а в 1987 – до 11 метров. После этого Коккола стал самым глубоководным портом в Южной части Ботнического залива. Благодаря уве-

ским и Северным морем, Англией и Голландией.

1819

Император Александр I посещает Коккола и останавливается на ночлег у торговца Андерса Рууса-младшего.

1820

Мореходство в Коккола переживает расцвет, который продлится вплоть до 1840-х годов. Городская флотилия – одна из крупнейших в Финляндии.

1823

Производится ремонт дороги, ведущей в Юкспихлая. Начинается строительство первых складов и воплощение в жизнь других планов по обустройству нового порта.

1824

Торговцы недовольны постоянными работами по углублению дна Сунти и начинают искать более подходящее место для порта поблизости от города. Андерс Руус-младший и Андерс Доннер первыми прибывают в Юкспихлая и подают прошение об использовании этой территории, полученной городом в дар, для хранения товаров, идущих на экспорт. Еще в XVIII веке порт Юкспихлая используется в качестве зимнего порта для крупных судов и кораблей с низкой посадкой.

1825

Этот год может считаться датой начала официальной работы пор-

1800

Anders Chydenius starts up a reading group. The same year, Finland has 10 physicians, and one of them works in Kokkola. The city also has a pharmacist and midwife, but no hospital. The city's population reaches 1,638 people, while the rural district accounts for 2,518 inhabitants.

1801

The city of Kokkola has developed into Finland's largest maritime city, and the Swedish Empire's fourth-largest after Stockholm, Gothenburg, and Gävle.

1802

Swedish King Gustav IV Adolf makes a detour to Kokkola during his inspection tour of Finland.

1805

The night of May 5, Kokkola's third major fire occurs. Nearly a quarter of the city's houses, 36 in all, are burnt to the ground. Large parts of Kokkola's old town, Neristan, are in flames, and the city hall burns down.

1807

The city's merchant fleet approaches 26 ships with a total tonnage of 2,544 "läster" [an archaic measure-

that summer, or approximately 300–400 passengers per day. But this was not enough.

In 1964, a record was set for the port once more. For the first time in the port's history, total goods through the port exceeded a million tons. Over the year, 593 vessels called at the port. In 1967, the port was open year-round for the first time. The following year, the first ore freighter was loaded.

The deepest port in the Gulf of Bothnia

In 1972, the breakwater was returned to city ownership and the oil port was completed. That same year, a separate quay was built for Kemira. In the 1970s and 80s, the port was dredged deeper. Kokkola and Outokumpu jointly built the industrial port and dredged the shipping lane. Later, Outokumpu expanded the quay space, and in 1974 they acquired a crane.

In 1975, the depth of the shipping lane was increased to 9.5 meters, and in 1987, it was further increased to 11 meters. With this improvement, the Port of Kokkola became the deepest in the Gulf of Bothnia. Thanks to the increased depth of the shipping lane, ships double the size of previous vessels could call at the port. That same year, the new quay at the deepwater port was completed.

The basis of Oy M. Rauanheimo Ab's business was undermined when Kemira Oy decided to take over the unloading of their imported goods at their own quay. The construction of Kemira's quay was slightly delayed, but in

личению глубины фарватера в порт смогли заходить суда размером в два раза больше, чем раньше. В том же году завершилось строительство причала глубоководного терминала.

Основа деятельности концерна Oy M. Rauanheimo Ab пошатнулась, когда компания Kemira Oy решила заниматься разгрузкой своих импортных товаров на собственном причале. Сдача причала немного задержалась, но уже в 1981 году отсутствие заказов от Kemira пробило огромную брешь в бюджете стивидорской компании Oy M. Rauanheimo Ab. Правда, Rauanheimo обслуживала перевозку грузов с разгрузочного причала на завод, а часть грузов Kemira, предназначенных для других заводов, по-прежнему разгружалась в порту, принадлежавшем городу. Но компания Rauanheimo больше не имела отношения к львиной доле разгрузочных работ, приносящих хорошую прибыль.

Oy M. Rauanheimo Ab пришлось искать другие источники дохода. Было открыто грузовое сообщение с Англией. Первый корабль с лесоматериалами отправился в плавание 15 июня. Английская компания Finntimber Line Ltd, у которой уже был трехлетний опыт работы на финском рынке, начала сотрудничать с Rauanheimo и городом Коккола.

Английская компания предпочла Юкспихляя другим портам на севере Финляндии из-за наличия там склада для лесоматериалов площадью 600 м². Мянтюлуото был в то время самым северным портом, который имел грузовое сообщение с Англией. Открытие грузового сообще-

→ page / страница 90



The port area in the 1970s. Портовая территория в 1970-х годах.

Port Director Pertti Tilus

Before taking up the post of Port Director, Captain Pertti Antero Tilus, M. Pol. Sc., worked as a harbor consultant in 1982. He then went on to serve as temporary Port Director, until the selection gained legal force. He held the post from February 15, 1983 to February 28, 1987.

In 1983, the port's goods traffic passed the two million tons mark for the first time.

During his time as Port Director, the port began developing the deepwater port, including the construction of a 180 m deepwater quay, the building of quay fields in the deepwater port and, in 1986, the purchase of the first forty-ton rail crane known as "Iso-lita".

In the autumn of 1983, Tilus took a negotiating team to Petrozavodsk. The purpose of the trip was to open up a discussion about developing the port of Kokkola's transit traffic and using Kokkola for the Soviet Republic of Karelia's foreign trade transports, such as the Kostamus combine's exports (pellet) and timber transports. The Chairman of the economic planning committee (Gosplan) of the Republic of Karelia, Minister Kuisma Filatov, represented the Soviet side.

Tilus' positive attitude and approach to the market of Finland's eastern neighbor can well be acknowledged to have been the first concrete step in promoting our transit traffic.



Директор Порта Пертти Антеро Тилус

Будущий директор порта, магистр общественно-политических наук капитан Пертти Антеро Тилус работал в порту в 1982 году в качестве консультанта. После этого он временно исполнял обязанности директора порта, вплоть до официального утверждения его на эту должность. На посту директора порта он проработал с 15.02.1983 по 28.02.1987.

В 1983 году портовые перевозки впервые превысили 2 млн. тонн. В период руководства Пертти Антеро Тилуса в порту были начаты работы по его превращению в глубоководный порт. В частности, было начато строительство глубоководного причала длиной 180 м и перегрузочных площадок, а в 1986 году был приобретен первый 40-тонный рельсовый подъемник Iso-lita.

Осенью 1983 года Пертти Антеро Тилус провел переговоры в Петрозаводске. Целью этих переговоров было обсуждение возможностей развития транзитных перевозок через порт Коккола, а также использование порта для целей внешней торговли Карельской АССР, в частности, для экспорта окатышей Костамукшского комбината и перевозок древесины. В переговорах принял участие председатель Госплана Карельской АССР министр Кузьма Филиппович Филатов.

Настрой Пертти Антеро Тилуса и его переговоры с представителями советской стороны можно по праву считать первым конкретным усилием по развитию транзитных перевозок через порт Коккола.



Signing an agreement. From right: Pertti Tilus, Sune Storbjörk and representatives of Saimaa Lines.

Подписание договора. Слева направо Пертти Тилус, Суне Стурбьёрк и представители компании «Саймаа лайнс».



Kemira's old terminal.

Старый терминал компании Kemira.

Harbor Master Hans Biskop

After twenty years at sea, Hans Biskop from Palo returned to dry land and started work as Harbor Master in Ykspihlaja in 1978. To begin with, he was employed as Deputy Harbor Master. Four years later, he got a permanent position as Harbor Master after serving as Harbor Master Fredrik Strömbäck's deputy for a month or so. Biskop continued in the same post until 2003, when he retired.

"The sailor's life beckoned me already at the age of seventeen. After three years' training to be a sailor, I attended Mariehamn naval college. The sea became my life. After twenty years as a seaman, I decided to move behind a desk at Ykspihlaja harbor office. It meant considerable changes. Working hours became more ordinary and my tasks more challenging."

Hans Biskop says that, as a vessel's mate, he worked for four months at a stretch, both weekdays and holidays. Often the work extended into overtime. A spell at work alternated with four months off.

"This arrangement suited me, and I am definitely not one of those people with a gloomy picture of the sailor's life."

Biskop decided to switch to working on land so that he could give up working as a sailor happily. He says that he did not want to be one of those people who recall their time at sea with disillusionment. He decided to stop working at sea just when it felt the most meaningful.

"It was not very easy to find work on land. Not to mention gaining the opportunity to return to my home districts. I would certainly no longer have had the same opportunity again. I picked Ykspihlaja harbor office with the future in mind," Biskop admits.

Hans Biskop served mainly as a mate on foreign ships. He worked for ten years for the Broströms koncernen shipping company and has sailed to ports in the Far East, America and the Mediterranean. He was not able to work as a captain on a Swedish merchant ship owing to his Finnish citizenship.

"Settling down in Kokkola after years on the Mississippi, in Russia and in Japan without having been on the Baltic Sea for ages called for changes and a complete change of scenery. Life at sea has nonetheless given me a lot. I have visited numerous countries and learned to know different people and cultures. After all, it was for that very reason that I originally left Palo behind me and decided to go to sea."



Impressive development

These experiences have benefited him in his work as Harbor Master at Kokkola. Biskop says that there was a nice atmosphere at the harbor, and he enjoyed his work and being with his colleagues. He was also able to be part of the enormous development of the port from the 1980s to the 21st century.

"It was then that transit traffic really took off. Talks were held at various levels and new contacts were created. Quays were built, warehouse buildings were erected, dredging was carried out and cranes were purchased. The deepening of the channel gave the port a new competitive edge," Biskop says. In his opinion, the harbor office officials and harbor board did a good job.

The new all-weather terminal, harbor road and better rail connections are also a step in the right direction.

"We see a positive trend in the form of increased freight traffic. It has doubled in recent years, and the port of Kokkola has become one of Finland's most efficient," says Hans Biskop, who pays regular visits to the harbor and keeps abreast of developments.



The deepwater port. Глубоководный порт.

Капитан порта Ханс Бископ

Ханс Бископ родился в селе Пало. Проработав 20 лет в море, он перевелся на сушу и в 1978 году начал работать капитаном порта в Юкспихлая. Сначала он работал помощником капитана. Через 4 года его назначили на постоянную должность капитана порта. Перед этим он в течение месяца замещал капитана Фредрика Стрёмбэка. Ханс Бископ проработал в порту до 2003 года, после чего вышел на пенсию.

«Я стал моряком еще в 17 лет. После трех лет матросской практики я поступил учиться в Мореходное училище Маарианхамина. Море стало моей жизнью. Проработав в море 20 лет, я решил перевестись на сушу и заняться офисными обязанностями в порту Юкспихлая. Это повлекло за собой большие перемены в жизни. Рабочий день стал более нормированным, а работа – более сложной».

Ханс Бископ рассказывает, что будучи штурманом, он работал по четыре месяца подряд без выходных. Зачастую работать приходилось и внеурочно. После четырех месяцев работы у него было столько же месяцев отпуска.

«Мне нравился такой режим. Я не из тех, кто рисует жизнь моряка в мрачных тонах».

Ханс Бископ решил закончить работу в море на положительной ноте и перевестись на сушу. Он не хотел стать одним из тех, кто разочаровался в работе моряка, и поэтому решил оставить эту работу в тот момент, когда она казалась наиболее привлекательной.

«Найти работу на суше было непросто. Найти работу в родных краях было еще труднее, поэтому второго такого шанса у меня бы точно не было. Я

выбрал работу в портовой конторе с расчетом на будущее организации», – признается Ханс Бископ.

В основном Ханс Бископ служил штурманом на иностранных судах. 10 лет он проработал в судоходной компании Broströmskoncernen и плавал в порты Дальнего Востока, Америки и Средиземноморья. Из-за гражданства Финляндии он не смог стать капитаном шведского торгового судна.

«Чтобы обосноваться в Коккола после многих лет, проведенных на Миссисипи, в России и Японии, и не вспоминать даже о Балтийском море, нужно было многое поменять в жизни. Однако работа на море дала мне многое. Я побывал во многих странах и многое узнал о людях и их культуре. Именно поэтому я в свое время уехал из родного села и стал моряком.

Огромный прогресс

Приобретенный опыт очень пригодился Хансу Бископу в его работе в порту Коккола. В порту была хорошая рабочая атмосфера, и ему нравилось работать с новыми коллегами. Он также был одним из тех, кто способствовал стремительному развитию порта в период с 1980-х по 2000-е годы.

«В то время начали быстро расти объемы транзитных перевозок. Велись переговоры на разных уровнях, устанавливались новые контакты. Строились причалы, складские помещения, велись работы по углублению фарватера, приобретались подъемники. Глубокий фарватер стал новым конкурентным преимуществом порта Коккола», – говорит Ханс Бископ. Он считает, что служащие портовой конторы и руководство порта поработали на славу.

Новый всепогодный терминал, портовая дорога и модернизированные железнодорожные сообщения стали очередными шагами в нужном направлении.

«Увеличение грузовых перевозок – результат правильного развития. За последние годы объемы перевозок возросли вдвое, и порт Коккола стал одним из самых эффективных портов Финляндии», – говорит Ханс Бископ. Он часто бывает в порту и следит за его развитием.



**The tanker Stenstraum from Gibraltar bringing fuel to Neste Oil.
Танкер из Гибралтара «Стенстраум» везет топливо для компании Neste Oil.**

ment of a ship's carrying capacity]. In 1809, the fleet is down to six.

1808-09

The Finnish War affects the city and its rural surroundings.

1810

After the war, the city enters brighter times, which last for half a century. This half-century proves to be the city's heyday, and general conditions improve considerably. There is no unemployment and everything is fine and dandy. Keel after keel is laid down in the shipyard, and one handsome ship after the other glides down the slip bound for Europe and the wider world.

1813

The burghers ensure that dredging and pile driving of the Sound begins. Funding for this is obtained via the imposition of a nominal fee on ships.

1815

The first port regulations seek to prevent the dumping of ballast in the port area.

The burghers and ship-owners of Kokkola own 30 ships of various sizes; partly engaged in freight, but otherwise having to lie in the port due

in 1811, there was a significant reduction in business for the shipping company. Rauanheimo did continue to provide local transportation from the quay used for unloading to the factory, and some goods intended for industrial use in other parts of Finland were still unloaded at the local port. But the majority of profitable industrial stevedoring was lost for the shipping company.

Oy M. Rauanheimo Ab was looking for new alternatives. A new freight line to England was established. On June 15, the first shipment of lumber took place. The English company Finntimber Line Ltd., in cooperation with Rauanheimo and the city of Kokkola, established the route. The Finntimber Line had three years' experience of working in Finland.

The company chose Ykspihlaja, instead of a port in Northern Finland, due to Ykspihlaja's construction of a 600 square meter lumber yard. Up until this point, Mäntyluoto had been the northernmost port with a freight line to England. The establishment of regular traffic between Ykspihlaja and England was seen as an important step in the development of the port, as the city has long been hoping for. During the 1980's, the Port of Kokkola's objective was to develop into one of Finland's leading ports; first and foremost serving the trade in bulk goods to and from Russia.

Harbormaster Fredrik Strömbäck retired and was succeeded by Hans Biskop. In January 1983, Captain Pertti Tilus, who was also a Master of Social Science, was chosen for the newly established post of port director.

The year 1983 became a record year for the port, when a limit of two million tons was exceeded. The prior record of 1.9 million tons was beaten during the trade boom in 1980. With that, the Port of Kokkola placed ninth in port rankings. There were 52 ports in the country, and the Port of Kokkola had developed into the second largest port in Ostrobothnia.

Ykspihlaja Shipping, or Oy M. Rauanheimo Ab, responsible for the majority of shipping activity in Ykspihlaja, was also pleased with the state of affairs. The company had approximately 130 people on the payroll. If it is taken into account that the industrial port employed 40–50 people, the port authority employed 25 people, as well as the staff of transports, icebreakers, and other port necessities, this number rises to around 250 people.

In the main port, the lumber trade increased to 260,000 cubic meters. This lumber was primarily shipped to the Middle East. Earlier, Sweden had been an important importer. Trade with the Soviet Union was reduced by 30 percent to 41,000 tons. In order to improve the handling of



The length sorting plant was destroyed in a fire in 1987.
Сортировочное здание сгорело при пожаре в 1987 году.

ния с Англией было воспринято как важный шаг в развитии порта, которого город уже давно ждал. В 1980-е годы перед портом Коккола была поставлена задача войти в число важнейших портов Финляндии и заняться обслуживанием российских транзитных перевозок насыпных грузов.

Капитан порта Фредрик Стрёмбэк вышел на пенсию, а на его место был избран Ханс Бископ. На открытую в январе 1983 года новую должность директора порта выбрали магистра общественно-политических наук, морского капитана Пертти Тилуса.

1983 год снова стал рекордным: порт преодолел рубеж в два миллиона тонн грузов. Предыдущий рекорд, 1,9 миллионов тонн, был поставлен в 1980 году в связи с удачной конъюнктурой. Благодаря новому рекорду порт Коккола занял девятое место среди финских портов. В Финляндии было в то время 52 порта, и Коккола стал вторым по величине в Северной части Ботнического залива.

Shipping Yxpilä, т.е. Oy M. Rauanheimo Ab, которая отвечала за большую часть стивидорских работ в Юкспихлая, тоже была довольна. В компании числилось около 130 человек. С учетом 40–50 человек, работавших в промышленном порту, еще 25 работников обычного порта, а также тех, кто был занят на ледоколах, перевозках и других портовых операциях, общее количество работников составляло 250 человек.

Объемы перевозок лесоматериалов в основном порту возросли до 260 000 кубометров. Лесоматериалы направлялись в основном на Ближний Восток. Ранее важной страной-импортером была Швеция. Транзитные перевозки Советского Союза сократились на 30 %, до 41 000 тонн. Для улучшения обработки пиломатериалов в 1985 году было решено инвестировать 3 миллиона марок в цех сортиров-

lumber in 1985, three million Finnish marks were invested in a machine for the sorting of lumber by length. The machine was destroyed in a fire two years later.

A new organization model resulted in smoother decision-making when the port converted to a public utility. The management model that was put into place in 1992 means that the port functions as a corporation run on a municipal basis. Responsibility for results are placed on the public utility and a certain percentage of revenue goes to the city as compensation for investments. In this manner, the elected representatives also receive greater insight into the functioning of the port.

In 1991, a loading system for pyrite, as well as a pneumatic ship unloader was acquired. Cargo storage capacity was also expanded during the 1990s. For the first time in Finland's history, lumber was shipped to Japan via the Ykspihlaja Port. In 1993, a sample set of 40,000 tons of iron pellets arrived. The Russian authorities were prepared to export 2.5 million tons of iron pellets in the years to come. Over the year, the total amount of cargo through the port reached 3.3 million tons.

Social interpreter Wladimir Froloff

Wladimir "Wova" Froloff (1914–1997) was essential for his interpreting and social skills in the development of transshipment through Kokkola from the 1980s up until his death. Froloff was greatly appreciated; his frankness and humor were qualities that were well-received by our Russian customers and partners.

Froloff joined the City of Kokkola's, the Port Authority's, and Rauanheimo's negotiations in Moscow, St. Petersburg, Cherepovets, and Kostomuksha numerous times. He was there from the very beginning for the Kostamuksha negotiations.

– Since the agreements were conducted in Russian, "Wova" had the great responsibility of keeping everything in order. Overall, I want to emphasize his importance in the development of transshipment through Kokkola, says Antti Ahonen, who worked as Oy M. Rauanheimo Ab's local manager from 1988–2001.

Froloff took part in negotiations with Sojuzvnestrans (various merchandise), Raznoimport (alumina clay), Metalls Russia (iron), and Kostamuksha (pellets and bentonite). Wladimir Froloff was born on August 15, 1914, and died on September 26, 1997.

ки пиломатериалов по длине. Однако спустя два года цех был уничтожен пожаром.

С изменением организационной формы порта в 1992 году процесс принятия решений упростился. Порт стал коммерческим предприятием, управляемым муниципалитетом. Порт нес ответственность за свои коммерческие результаты, а часть прибыли перечислялась городу в счет осуществленных инвестиций. Доверенные лица могли теперь получить более четкое представление о деятельности порта.

В 1991 году порт приобрел новую систему для погрузки и пневматический аппарат для разгрузки. Кроме того, на протяжении десятилетий велись работы по увеличению объемов складских помещений. Из порта Юкспихлая впервые в истории Финляндии отправили партию лесоматериалов в Японию. Пробная партия железорудных окатышей весом в 40 000 тонн прибыла в 1993 году. Российские власти готовы были в ближайшие годы экспортировать до 2,5 миллионов тонн железорудных окатышей. В течение года совокупный объем грузовых перевозок вырос до 3,3 миллиона тонн.

Переводчик и общительный человек Владимир Фролофф

Владимир ("Вова") Фролофф (1914–1997) до самого конца был незаменим как переводчик и компанейский человек в развитии транзитных перевозок через порт Коккола в 1980-годах. Фролофф пользовался огромным уважением, а его открытость и юмор западали в душу наших российских клиентов и партнеров.

Фролофф несчетное количество раз ездил в Москву, Санкт Петербург, Череповец и Костомукшу на совместные переговоры города Коккола, портового управления и компании Rauanheimo. В костомукшских переговорах он участвовал с самого начала.

– Поскольку договоры составлялись на русском языке, Вова нес большую ответственность за то, чтобы все было в порядке. Хочу подчеркнуть в целом его важную роль в развитии транзитных перевозок через порт Коккола, – говорит Антти Ахонен, занимавший с 1988 по 2001 год пост местного директора Oy M. Rauanheimo Ab.

Фролов участвовал в переговорах с В/О "Союзвнештранс" (товары различного назначения), В/О "Разноимпорт" (алюминиевая глина), объединением «Металл России» (железо) и Костомукшским ГОК (окатыши и бентонит). Владимир Фролофф родился 15.8.1914 и умер 26.9.1997.

та Юкспихлая. В 1825–1835 годах в городе проживало 15 судостроителей и насчитывалось 45 больших и малых судов.

1826

Судовладельцам Коккола принадлежит 31 корабль. По количеству судов Коккола обгоняет Пори, Хельсинки, Усуикаупунки и Оулу, а по совокупной грузоподъемности занимает второе место.

1828

Начинает свою деятельность самая старая компания Финляндии и вторая среди старейших до сих пор существующих компаний в Северных странах – Sällskapsklubben i Gamlakarleby. Теперь у мещан, судовладельцев и торговцев появляется арена для обсуждения актуальных вопросов деловой жизни. В том же году начинает свою деятельность Управление по делам моряков.

1829

Императорская коллегия по делам таможни требует перенести пакгауз в устье Сунти. Магистрат отвергает эту идею и подчеркивает, что грузовые суда могут свободно проплывать из внутреннего порта, находящегося перед Халкокари, к причалу пакгауза. Только суда, груженные солью, необходимо разгружать перед мысом Труллеви.

1830

В Коккола 35 шкипе-

to a lack of export goods. When joining the Mediterranean freight market is not an option for Finland, shipping is confined to the Baltic, the North Sea, the Netherlands, and England.

1819

Russian Emperor Alexander I visits the city and spends the night at merchant Anders Roos Jr's home.

1820

Shipping in Kokkola experiences its halcyon days up to the 1840s, when the city's merchant fleet is one of the largest in the country.

1823

The road to Ykspihlaja is improved and construction on the first warehouses begins. The plans for a new port are in full swing.

1824

The merchants in the city are not pleased with the constant dredging of the Sound, and are looking for a more suitable port close to the city. First on the scene is Anders Roos Jr. and Anders Donner, who apply for an area to store port goods on the city's granted land in Ykspihlaja



Prime Minister Harri Holkeri inaugurates the 11-metre deepwater Harbor.

Премьер-министр Финляндии Харри Холкери торжественно открывает глубокий порт с глубиной фарватера 11 метров.

In 1994, the Ministry of Transport and Communications estimates that trade volume through Finland will double over the next 5-10 years. This makes it worthwhile to invest in transshipment capacity. The deepwater port project in Kokkola is based on a clear vision regarding the potential for the development of economic cooperation between Finland and Russia, and has every chance of succeeding. This is confirmed by office manager Juhani Korpela from the Ministry of Transport and Communications, as he officially opens Kokkola's new deepwater port on May 5.

The Chydenius Seminar arranged in Kokkola on July 22-23 is a success for its organizers. The participants are pleasantly surprised, and the sun shines over the fenced-off area around the city hall. The event is something for Prime Minister Esko Aho to be proud of. Hardly anyone could dream that top politicians, business managers, diplomats, university graduates, international leaders, and journalists would gather in Kokkola for a few days in July.

Even more impressive is that Jacques Delors, the President of the European Commission, participates. President Mauno Koivisto is popular, and the manager

По оценкам Министерства транспорта и связи Финляндии 1994 года, объем транзитных перевозок в стране должен был в течение последующих 5–10 лет вырасти в два раза. В связи с этим портам было рекомендовано развивать транзитные перевозки. Проект глубокого порта Коккола опирался на возможности развития деятельности, которые предоставляло финско-российское сотрудничество в транспортной области. «Для процветания сотрудничества есть все условия», – сказал постоянный заместитель министра транспорта и связи Финляндии Юхани Корпела на официальном открытии нового глубокого порта Коккола, проходившем 5 мая 1994 года.

С 22 по 23 июля 1994 года в Коккола проходил семинар, посвященный священнику и философу Андерсу Чюдениусу. Семинар имел большой успех, и участники мероприятия были приятно удивлены уровнем его организации. Летнее солнце освещало ратушу и огороженную территорию вокруг нее. Семинар принес дивиденды тогдашнему премьер-министру Финляндии Эско Ахо. Вряд ли кто-нибудь мог предположить, что в эти несколько июльских дней в Коккола соберется такое количество известных политиков, руководителей предприятий, дипломатов, академиков, международных деятелей и корреспондентов.

of ABB, Percy Barnevik, is presented with the medal of Commander, First Class, of the Order of the Lion of Finland. Anders Chydenius gains an international foothold. Or as Barnevik puts it: "he experienced a renaissance".

On the outing to Tankar, the guests listen to Professor Matti Klinges' interesting lecture on Anders Chydenius, as they watch the sun set. The ride on the galleass Jacobstads Wapen

becomes an unforgettable experience for the participants. City manager Antti Isotalus is thoroughly pleased with the seminar, which boosts Kokkola and the surrounding region.



Chairman of EU Commission Jacques Delors enjoys a coffee with Prime Minister Esko Aho.
Председатель Еврокомиссии Жак Делор и премьер-министр Финляндии Эско Ахо за кофе.

Клинге. Все это происходило на закате солнца. Поездка на паруснике «Якобстадс Вапен» также была незабываемая. Мэр Коккола Антти Исоталус представил гостям семинара город Коккола и его окрестности. Он был очень доволен тем, как прошло мероприятие.

Ярким событием семинара стал визит председателя Еврокомиссии Жака Делора. Президент Финляндии Мауно Койвисто также пользовался большим успехом, а директор компании ABB Перси Барневик был награжден командорским крестом I класса Ордена Льва Финляндии. Личность Андерса Чюдениуса сумела привлечь большое внимание международной общественности. По словам Перси Барневика, Чюдениус «переживал новый период расцвета».

В ходе экскурсии на остров Танкар перед гостями семинара выступил с интересной лекцией о Чюдениусе профессор Матти

On January 1, 1995, Finland becomes a member of the European Union. In February, it becomes clear that the shipping lane to Ykspihlaja will be deepened from 11 to 13 meters. Part of the city's budget is used, and the shipping lane is expected to be finished in 1997. The Maritime Board is in charge of the dredging. In addition to the shipping lane being deepened by two meters, it is to be widened by 200 meters.

The dredged material will be transported for use as filler, and the port area will be simultaneously increased by 33 hectares. Total investments are estimated to reach 300 million Finnish marks (50 million euros). The deepening of the shipping lane on its own is estimated to cost 135 million Finnish marks (22.5 million euros). The Finnish government pays for 120 million Finnish marks (20 million euros), and the city of Kokkola covers the remainder.

In the year 2005, Finland's foreign trade reaches 54.7 million tons, and of that total, maritime shipping accounts for 78 percent. The Port of Kokkola is at tenth place in port statistics with 2.5 million tons.

In 1996, the port is teeming with life. Lumber is

Финляндия вступила в Европейский союз 01.01.1995. В феврале того же года было утверждено решение об углублении фарватера порта Коккола (Юкспихлая) с прежних 11 до 13 метров. Средства на этот проект были зарезервированы в государственном бюджете. За работы по расчистке фарватера, которые должны были закончиться в 1997 году, отвечала Морская администрация Финляндии. Фарватер был углублен на два метра и расширен на двести метров.

Грунт, образовавшийся при расчистке, был использован для расширения территории порта примерно на 33 гектара в сторону моря. По оценкам, инвестиции должны были составить около трехсот миллионов марок (50 миллионов евро). Стоимость одного только проекта по углублению фарватера должна была составить 135 миллионов марок (22,5 миллионов евро). Государство инвестировало в этот проект 120 миллионов марок (20 миллионов евро), остальные расходы взял на себя город Коккола.

В 1995 году объем внешней торговли Финляндии вырос до 54,7 миллионов тонн. На долю морских перевозок приходилось 78%. В общей статистике по портам Финляндии

ров и 29 купцов. Город занимает первое место в статистике портовых городов и второе по числу судов. Городская флотилия насчитывает 44 судна общей грузоподъемностью 4318 ластов. Через порт экспортируют до 30 000 бочек дегтя и смолы. В городе насчитывается 455 моряков. Самыми крупными судовладельцами являются Андерс Доннер и Андерс Руус.

1833

Порт нанимает на работу обмерщика судов. По всей видимости, Якоб Лорентссон был первым обмерщиком судов, осевшим в Юкспихлая. Жилые здания и летние резиденции начали строить здесь только в 1860-е годы.

1848

В указе о лоцманах упоминаются фарватеры, ведущие от Танкар и Труллёгрудет в Юкспихлая. Этим указом государство берет лоцманское дело под свое попечение, и лоцманы, нанятые городом, становятся императорскими. Первыми императорскими лоцманами становятся штурман Якоб Лилье-Руус и моряки Якоб и Андерс Бергендахл.

1849

Первый финский строитель яхт Карл Канкконен строит шлюп с позолоченными орлами на форштевне и едет продавать его в Хельсинки. Там ему предлагают за него 300 ру-

1825

This is the year that the starting pistol fires for the port in Ykspihlaja. Between the years 1825 and 1835, there are 15 ship-owners and ships of varying size in the city.

1826

The ship-owners in Kokkola own 31 ships. With this, Kokkola leads the shipping statistics, ahead of Pori, Helsinki, Uusikaupunki, and Oulu; while placing second when it comes to the quantity of läster.

1828

Finland's oldest, and the Nordic countries' oldest, still active club, Sällskapsklubben [The Fellowship Club] in Kokkola, is founded. Now the burghers, ship-owners, and merchants have a place to air vital questions regarding the development of trade and industry. The same year, a fully-functional merchant marine office is established.

1829

The imperial customs committee demands that the warehouse be moved to the mouth of the Sound. The borough administrators reject this, and point out that freighters can easi-

constantly being freighted. Ships are en route for Egypt, Algeria, and England. Posts are shipped to Italy and Turkey. Cobalt lays in large sacks on the deepwater port's quay. These are due to cobalt enrichment in Zaire. Over the summer, 100,000 tons of raw cobalt arrive at different times. In order to facilitate handling this raw material, an 8,000 square meter storage hall was built.

During the summer, the much anticipated dredging of the shipping lane to Kokkola begins. This is the most extensive dredging project ever undertaken in Finland. The Maritime Board, which is in charge, delegates the work to the Gulf of Bothnia's maritime district. Barges carrying dredged material shuttle in three shifts between the dredging location and the port, where the material is unloaded for use in further development of the port area. From a stretch of about 20 kilometers, a total of 3.5 million cubic meters is dug out. That is equivalent to a 30 hectare area, with a depth of 10 meters.

That year investments into the port reach 42.8 million Finnish marks (7.1 million euros).

During 1997, problems arise. Aerial bombs and hand grenades are found while dredging. This makes the project both longer and more costly. Was it workers doing piecemeal work, who in a hurry tossed projectiles into the water outside Ykspihlaja, or did the projectiles come from leaking barges during shipping from Ykspihlaja? The questions are many, and investigations begin.

It turns out that the ammunition had come to Kokkola by railroad to be dumped in the water. This dumping took place from the 1950's all the way to the 1970's. Sometimes the ammunition was dumped directly



The dredging of Ykspihlaja deepwater Harbor was the biggest project of its kind in Finnish history.

Расчистка фарватера в глубоком порту Юкспихлая – самый крупный в истории Финляндии проект такого рода.

порт Коккола занимал десятое место с объемом перевозок в 2,5 миллиона тонн.

В 1996 году в порту кипела жизнь. Лесоматериалы грузили на суда как по конвейеру. Суда отправлялись в разные страны мира – в частности, в Египет, Алжир и Великобританию. В Италию и Турцию отправлялись сваи. На причалах глубокого порта мешками разгружали концентрат кобальта, привезенный из Заира. В течение лета в порт привезли несколько партий кобальта весом в 100 000 тонн. Для упрощения процесса обработки сырья было решено построить в порту склад площадью 8 000 квадратных метров.

Летом в порту начались долгожданные работы по расчистке дна и углублению фарватера, что стало самым крупным проектом в Финляндии в этой области. Заказчиком выступала Морская администрация Финляндии, а сами работы были переданы Окружному управлению по делам мореходства Ботнического залива. Баржи, нагруженные грунтом, безостановочно курсировали между земснарядами и портом. В порту грунт разгружали, а затем использовали для расширения портовой территории. С территории около двадцати километров было получено 3,5 миллиона кубометров грунта. Это соответствует объему грунта с 30 гектаров при глубине 10 метров.

В течение года инвестиции в порт составили почти 42,8 миллионов марок (7,1 миллионов евро).

В 1997 году проект столкнулся с неожиданными трудностями. В ходе работ по расчистке дна были обнаружены авиационные бомбы и гранаты, что замедлило реализацию проекта и привело к увеличению затрат. Может, это подрядные рабочие в спешке побросали снаряды в море прямо у порта Юкспихлая или же снаряды упали со старых барж, везших их из Юкспихлая? Эта находка вызвала много вопросов, и необходимо было провести расследование.

В результате расследования выяснилось, что снаряды были доставлены в Коккола по железной дороге для захоронения в море. Размещение снарядов в море осуществлялось с 1950-х по 1970-е годы. Иногда снаряды сгружались в море непосредственно с открытых барж. В погрузочных работах принимали участие работники компании Оу М. Рауанхеимо Аб, но сами работы по захоронению снарядов осуществлялись вооруженными силами страны. Со дна моря было поднято несколько сотен снарядов, и эти работы обошлись государству (а в конечном итоге – налогоплательщикам) в пятьдесят миллионов марок (8,3 миллионов евро).

Инвестиции самого порта составили 12,3 миллионов марок (2,1 миллионов евро).

from open barges. Oy M. Rauanheimo Ab's employees participated in the loading, but it was the armed forces which were responsible for the dumping itself. A couple of hundred projectiles are recovered, and the clearance costs governmental authorities, or rather the tax payers, 50 million Finnish marks (8.3 million euros).

The port authority's own investments reach 12.3 million Finnish marks (2.1 million euros).

On May 26, 1998, the first ship is loaded with iron ore pellets from Kostomuksha at the Port of Kokkola. It is M/S Kontula, which is to transport 30,000 tons of pellets. Over the year, 300,000 tons of pellets will be transshipped via the Port of Kokkola. That is the equivalent of almost a thousand truckloads. Port director Eero Mäki is pleased. As is director general N.L. Vjatkin, who realizes that the economy is the deciding factor in how the Port of Kokkola succeeds in its competition with four other ports.

The armed forces' report shows that 12,000 tons of ammunition and explosives, 8,000 tons during 1945-74, had been shipped to a designated area outside of Tankar. Cannon shells, rifle grenades, hand grenades, boxes with primers, cartridges, and aerial bombs (of which two are found), have been dumped in the port area. Near the shipping lane, almost 200 different kinds of explosives are found.

The crisis in Russia has hardly affected shipping through Ykspihlaja. The Port of Kokkola is the only Finnish port capable of handling alumina clay; which is shipped from different parts of the world to Ykspihlaja, and the alumina clay is loaded into railroad cars for transport to Russia. During the 1990's, the shipments are estimated to reach three million tons.

The plans for constructing a coal-fired power plant in Ykspihlaja galvanizes the population. The resistance is near total, and the project is abandoned. How could the project have influenced trade through Ykspihlaja if it had come to fruition?

On October 20, the as of this time largest shipment in the port's history departs. It is the Turkish freighter C. Yalikov carrying 50,000 tons of iron ore pellets from Kostomuksha to the European market. Shipping lane fees and port services bring in four million Finnish marks (0,7 million euros).

In November, those stevedores in the Port of Kokkola who are labor union members refuse to load the ship M/S Kontula that has arrived from Kristinestad. The reason is that ESL-Shipping Oy, which owns the ship, has been



M/S Kontula. Судно «Контула».

Железорудные окатыши из Костамукши впервые появились в порту Коккола 26 мая 1998 года. Судно для их транспортировки называлось «Контула», и на нем планировалось перевезти 30 000 тонн окатышей. За год через порт Коккола было перевезено 300 000 тонн окатышей, то есть примерно тысяча фур. Директор порта Ээро Мяки был доволен. Генеральный директор НЛ. Вяткин тоже был очень доволен и отметил, что экономический фактор стал решающим в конкурентной борьбе порта Коккола с еще четырьмя портами, которые рассматривались российскими партнерами.

По данным отчета вооруженных сил Финляндии, рядом с островом Танкар было захоронено 12 000 тонн снарядов, из которых около 8 000 тонн – в 1945–1974 годах. В районе порта были захоронены снаряды от пушек и гранатометов, ручные гранаты, ящики с детонаторами, патроны и авиационные бомбы, две из которых были к тому моменту уже найдены. В непосредственной близости от фарватера находилось около двухсот различных взрывных устройств.

Российский экономический кризис не оказал особого влияния на транзитные перевозки через порт. Порт Коккола был единственным в Финляндии портом, располагавшим мощностями для обработки алюминиевой глины. Суды привозили глину с разных концов света в Коккола, где ее грузили на поезда и отправляли в Россию. По оценкам, объем транспортных перевозок в 1990-х годах должен был вырасти до трех миллионов тонн.

В Юкспихлая планировалось построить угольную электростанцию, однако жители Коккола выступили единогласно против, и проект пришлось отменить. Как бы угольная электростанция повлияла на портовые транспортные перевозки, если бы проект был реализован?

блей, но цена его не устраивает. Канкко-нен едет в Санкт-Петербург и там получает за свой шедевр 550 рублей.

1850

В середине века Коккола, имея шестнадцать судов, занимает шестое место среди финских городов по совокупной грузоподъемности флотилии. С переездом Тервахови на место современного Английского парка пакугауз переносят севернее. Теперь шлюпки, на которых товары доставляются с судов, по всей видимости, уже не могут проплывать дальше, и перевозку товаров в город приходится осуществлять с помощью более мелких судов.

1855

Под руководством купца Андерса Виклунда производится основательная расчистка дна Сунти. В городе появляется телеграф, что оказывает большое влияние на деловую жизнь города.

1857

Андерс Доннер получает разрешение на строительство верфи в Юкспихлая.

1860

Крупный пожар уничтожает четыре квартала к югу от торговой площади. У Финляндии появляется собственная денежная единица – марка.

ly sail from the inner port near Halkokari to the warehouse's quay. Only ships carrying cargoes of salt need to unload outside Trullöudd.

1830

There are 35 captains and 29 merchants in the city. The city places first in port statistics, and comes in second place in total amount of ships. The merchant fleet includes 44 ships with a total tonnage of 4,318 läster. The export of tar and pitch reaches 30,000 barrels. At this time, there are 455 seamen in the city. The most distinguished ship-owners are Anders Donner and Anders Roos.

1833

A marine surveyor is employed. Marine surveyor Jacob Lorentsson is probably the first to settle in Ykspihlaja. It is not until the 1860s that houses and summer cabins begin being built in the area.

1848

In the pilotage regulations, the shipping lane from Tankar and Trullögrundet to Ykspihlaja is mentioned. Under these regulations, the pilotage service is taken over by the state, and the pilots previous-



The M/S Crimson Neptune discharges eucalyptus chips for transportation to UPM's plant in Pietarsaari. Теплоход Crimson Neptune разгружает эвкалиптовую щепу для транспортировки на завод компании UPM в Пиетарсаари.

subject to a boycott since the middle of November, as the shipping company wants to handle their own unloading. ESL-Shipping is the only shipping company in Finland which wants to unload themselves. The Transport Workers' Union AKT has finally tired of this, and a boycott is declared.

Over the year, cargo shipped reaches just over three million tons. Transshipment accounts for 363,000 tons of this total. The year 1998 is a good one for the port authority, which employs 23 people and several subcontractors.

During 1986-1998, the Port of Kokkola invests about 250 million Finnish marks (41.7 million euros) into the development of the port, primarily into the deepwater port.

In 1999, investments into the port continue. Aside from work on the shipping lane, which is a state-owned project, the Port of Kokkola invests over 30 million Finnish marks (5 million euros) into improving port capabilities. In total, the financing of the project comes to 25 million Finnish marks (4,7 million euros), and the EU provides 10 million Finnish marks (1.7 million euros). The project includes the preparation of loading berths, the construction of 4.5 hectares of storage space, the building of a warehouse at the deepwater port, and investment into the railroad network.

Radio-controlled dredgers are put into use to prevent human accidents. The water is examined thoroughly, and

Крупнейшая в истории Коккола партия грузов была отправлена из порта 20 октября. Это было грузовое судно под турецким флагом «С. Яликов», на которое было погружено 50 000 тонн железорудных окатышей из Костамукши для отправки на европейские рынки. Сборы за пользование фарватером и обработка грузов в порту принесли в бюджет порта около четырех миллионов марок (0,7 миллионов евро).

В ноябре стивидоры, состоявшие в профсоюзе работников автомобильной и транспортной сферы, отказались от загрузки судна «Контула», прибывшего из города Кристиинанкаупунки. Причиной отказа послужил тот факт, что компания ESL-Shipping Oy, которой принадлежало судно, с середины ноября подпала под бойкот, так как команда теплохода хотела сама осуществлять разгрузку грузов. Компания ESL-Shipping Oy была единственной в Финляндии судоходной компанией, желавшей самостоятельно осуществлять разгрузку судов. Устав от методов компании, профсоюз работников автомобильной и транспортной сферы объявил теплоходу бойкот.

В течение года объемы грузовых перевозок выросли до трех миллионов тонн. На долю транзитных перевозок приходилось 363 000 тонн. В абсолютных показателях 1998 год был для порта очень прибыльным. В порту работало 23 постоянных сотрудника и множество субподрядчиков.

В 1986–1998 годы порт Коккола инвестировал около 250 миллионов марок (41,7 миллионов евро) в развитие порта – особенно в развитие глубокого порта.

Инвестиции продолжались и в 1999 году. Углубление фарватера было государственным проектом, но помимо этого порт Коккола инвестировал более тридцати миллионов марок (5 миллионов евро) в расширение портовых операций. Это был проект общей стоимостью 25 миллионов марок (4,7 миллиона евро), в котором доля финансирования ЕС составляла 10 миллионов марок (1,7 миллиона евро). В мероприятия проекта входили ремонт и модернизация мест погрузки, строительство складских помещений площадью 4,5 гектара и склада для глубокого порта, а также инвестиции в железнодорожную транспортную сеть.

Для предотвращения возможных несчастных случаев в порту начали использовать радиоуправляемые машины для расчистки дна. Территория порта была тщательно обследована, после чего был построен специальный «бомбовый остров», на который свозили металл и прочие находки времен войны.

Транзитные перевозки, переживавшие упадок в связи с кризисом российской экономики, начали возрождаться. Компания Oy M. Rauanheimo Ab и российское предприя-



**Outokumpu 1 and 2 operated on the Raahе-Kokkola-Rotterdam route.
Суда «Оутокумпу 1» и «Оутокумпу 2» на рейсе Раахе-Коккола-Роттердам.**

an island where metals and other wartime material can be stored is built.

Transshipment, which has stood idle due to the financial situation in Russia, is beginning to recover. Oy M. Rauanheimo Ab has signed an agreement with a Russian company regarding 400,000 tons of iron ore pellets. The contract is worth 40 million Finnish marks (6.7 million euros).

In August, an unusual shipment is seen in the Ykspihlaja area. Eight gigantic oil cisterns with a total storage volume of 25,000 cubic meters are transported from Teboil's oil storage in Ykspihlaja. Baltic Service has bought the cisterns for 30 million Finnish marks (5 million euros). The cisterns' destinations are Poland and the Baltic states.

In 1990, the port authority made a 10-year-long agreement with Outokumpu's mine in Pyhäsalmi. The agreement is renewed, and that means that 400,000 tons of enriched pyrite is transported annually through the Port of Kokkola until the year 2010.

тие подписали договор на перевозку 400 000 тонн железорудных окатышей. Стоимость договора составила сорок миллионов марок (6,7 миллионов евро).

В августе Юкспихлая стал свидетелем редкого события: восемь огромных нефтяных резервуаров общим объемом 25 000 кубометров были вывезены из порта с нефтяного склада компании Teboil в Польшу и страны Балтии. Резервуары купила компания Baltic Service. Стоимость сделки составила тридцать миллионов марок (5 миллионов евро).

В 1990 году порт заключил контракт сроком на десять лет с горнодобывающим предприятием, находившимся в Пюхясалми и принадлежавшим компании Outokumpu. Этот контракт был впоследствии продлен. Предметом нового контракта, заключенного до 2010 года, стали перевозки через порт Коккола 400 000 тонн обогащенного пирита в год.

Местные промышленные предприятия играли важную роль в деятельности порта. В частности, компания Kemira осуществляла большое количество перевозок в другие порты и обратно. Перевозки щелочи для компании OMG

1861

На воду спускают первый построенный в городе корабль. Это барк «Похьола» грузоподъемностью 775 тонн.

1866

Принимается новый свод портовых правил.

1867-68

Мещанам и судовладельцам принадлежит 19 судов совокупной грузоподъемностью 2 397 ластов. С началом повсеместного использования в грузовых перевозках пароходов в 1870-х годах торговый флот Коккола стремительно сокращается.

1868

В порту Юкспихлая строится общий причал.

1869

Императорское таможенное управление делает запрос о том, когда Юкспихлая был объявлен портом города Коккола. Благодаря новому причалу эффективность использования порта Юкспихлая повышается.

Судостроительная компания Коккола просит выделить участок под мастерскую и склад угля.

1870

В городе проживает 1 977 жителей, а в сельской коммуне – 4 621 жителя.

1871

На складской территории в Халкокари грузят деготь. Здесь на-

ly employed by the city become royal pilots. Officer Jakob Liljeroos and Seaman Anders Bergendahl are appointed the first royal pilots in Kokkola.

1849

Carl Kankkonen, Finland's first builder of pleasure boats, builds a sloop embellished with gilded eagles on the sides, and sails it to Helsinki to be sold. Kankkonen is offered 300 rubles for the sloop, but he is unsatisfied with the price and sails to Saint Petersburg, where he sells his masterpiece for 550 rubles.

1850

By the middle of the century, Kokkola places sixth among Finland's cities, regarding total ships tonnage in läster. The warehouse is moved further north when the Tjärhovet (house containing tar works) moves to the location of the present-day English Park. This means that lighters from the ships cannot sail in all the way, and transportation must be handled by smaller boats.

1855

A thorough dredging of the Sound is carried out under the supervision



The Panama-registered M/S King Barley. Зарегистрированное в Панаме судно «Кинг Барли».

Local industry is very important and traffic to and from Kemira has been lively. The lye shipments to OMC Kokkola Chemicals are made by sea these days. Earlier, these shipments were made by trucks. Another product that has begun being transported via the Port of Kokkola is lime from the Kajaani area. Earlier, these shipments took place through the Saimaa Canal, but the company that delivers the lime wanted to utilize a year-round port, and decided on Kokkola.

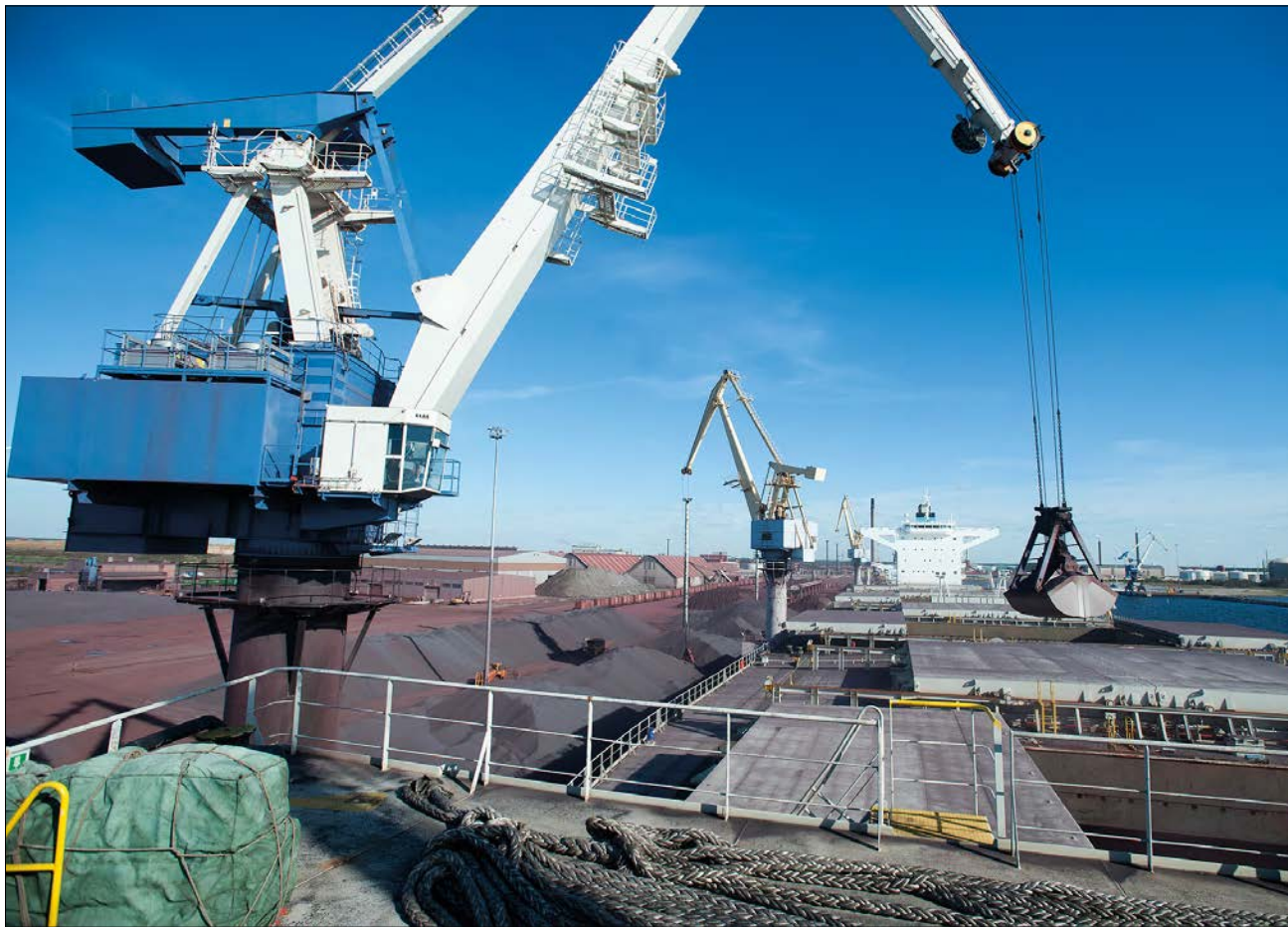
The regularly scheduled shipments, which have taken place for three years in a row, have developed positively. Four ships are used for regular traffic between Kokkola and Immingham in England, Hamburg in Germany, Antwerp in Belgium, and Rotterdam in the Netherlands.

In October, the M/S Sincere Nova arrived in the Port of Kokkola with zinc ore from Alaska. The Panama-registered

Kokkola Chemicals осуществлялись в то время морским путем, тогда как раньше щелочь перевозили фурами. Через порт Коккола также начали перевозить известь из региона Каяани. Раньше известь перевозили по Сайменскому каналу, однако компания-поставщик извести хотела иметь круглогодичный порт, поэтому выбор естественным образом пал на порт Коккола.

Рейсовое сообщение, осуществлявшееся уже три года, продолжало развиваться: между Коккола и Иммингемом (Англия), Гамбургом (Германия), Антверпеном (Бельгия) и Роттердамом (Голландия) регулярно курсировали четыре судна.

В октябре в порт прибыло судно «Синсере Нова», перевозившее цинковую руду с Аляски. Оно было зарегистрировано в Панаме, а по своим габаритам это было самое крупное судно, когда-либо пристававшее в порту Коккола: корабль имел длину 225 метров и вес 74 240 тонн.



Loading of iron ore pellets. Погрузка железорудных окатышей.

vessel of 225 meters and 74,240 tons is the largest ship to have ever visited Ykspihlaja. At almost the same time, the Italian vessel Giovanni Bottiglieri is in the port and loads 50,000 tons of iron ore pellets destined for Turkey. The ship has a deadweight of 78,000 tons.

Before Christmas, another record is broken in the port. It is the Polish-built vessel Marshal Zhukov loading 72,000 tons of iron ore pellets in the port. The ship has a deadweight of 103,307 tons, is 244 meters long, and 28.7 meters wide. The vessel completes its loading at other ports while en route to Turkey.

Over the working year, investment into the port reaches 22.4 million Finnish marks (3.7 million euros). In total, the cargo shipments reach 3.2 million tons, of which transshipment comprises about 226,000 tons. All in all, 520 vessels visit the port, and 3,535 containers are handled.

Практически одновременно в порту находилось итальянское судно «Джованни Боттильери», на которое в порту было погружено 50 000 тонн железорудных окатышей для транспортировки в Турцию. Полная грузоподъемность судна (дедвейт) составляла 78 000 тонн.

Новый рекорд был зарегистрирован в порту перед Рождеством. На судно «Маршал Жуков» было погружено 72 000 тонн железорудных окатышей. Полная грузоподъемность этого судна (дедвейт), построенного в Польше, составляла 103 307 тонн; судно имело длину 244 метра и ширину 28,7 метра. На своем пути в Турцию судно загрузило дополнительные грузы в других портах.

В тот год инвестиции порта составили 22,4 миллиона марок (3,7 миллиона евро). Общий объем грузовых перевозок достиг 3,2 миллиона тонн, а на долю транзитных перевозок приходилось 226 000 тонн. В порту причалило 520 судов, и было обработано 3 535 контейнеров.

ходится 14 складов для хранения дегтя и 17 складских помещений, длина самого большого из которых составляет 60 метров.

1872

Основан яхт-клуб Gamlakarleby Segelförening.

1873

Юлиус Лёвенмарк и еще несколько купцов просят выделить участок для строительства судовой верфи.

1874

Купеческая гильдия Коккола запрашивает разрешение на рубку деревьев для покрытия погрузочных причалов в Юкспихлая. Начинается строительство гостиницы «Хиетала». Она будет достроена через пару лет.

1875

В Тервахови строится открытый сарай с драчной крышей для защиты товаров, привозимых в город. Основывается пароходство Gamlakarleby Ångbåts Aktiebolag. Оно занимается снаряжением пароходов и организацией движения между Санкт-Петербургом и береговыми городами Финляндии, а также по Балтийскому морю и Южной части Ботнического залива. В том же году в Лондоне приобретен железный пароход. Сначала он называется "Den svarta väktaren" (~«Черный страж»), но

Port Director Eero Mäki

In 1968, Eero Mäki (born September 19, 1940) received his master's degree in social sciences from the University of Tampere. During 1970–1971, he was hired as a secretary at the Summer University of Central Ostrobothnia. After that, the city of Kokkola became his place of work. During the years of 1971–74, he worked as an office secretary; and in 1974–87 as a city secretary, primarily as the technical director's secretary. Since the port authority was one of the technical director's areas of responsibility, Mäki received insight into port operations.

When the port director's position became vacant after Pertti Tilus's resignation, Eero Mäki was consulted and unanimously acclaimed port director. Mäki entered service in December, 1987 and retired on the last day of February in 2004. During his 16 years as port director, Mäki was involved in developing the Port of Kokkola into one of the most efficient ports in Finland. He also established good cooperation with other port operators.

He made numerous trips to Russia to market the port alongside Raunanheimo's local manager Antti Ahonen. During the first few trips, Vladimir Froloff was hired as interpreter. During Mäki's time, significant investments were made into the port; the shipping lane was dredged and deepened, and the pellet trade grew in scope. The investment into the AWT terminal was a large-scale project that was completed during his time as port director.

Eero Mäki's knowledge of the port industry was even called upon when developing other harbors in Finland. Numerous times he was called in as an expert when the parliament's Finance Committee's trade delegation dealt with harbor matters.

Mäki's expertise was also needed locally. He served as The Port of Kokkola's representative to the joint committee for harbors along the northern Gulf of Bothnia. The joint committee, in cooperation with the team from VR Cargo's Northlink, were tasked with developing trade between Russia and ports in northern Finland.

The development and marketing of the railway section between Kotskoma and Lietmajärvi was one of the collaboration project's objectives. Due to his well-developed interpersonal skills, Mäki has contributed to the realization of the project, which is of great significance to the future development of the northern Gulf of Bothnia. Mäki also established good contacts with the Maritime Board and the Finnish Port Association.

In the year 2000, Eero Mäki received the city of Kokkola's Badge for Merit in gold for his contributions to the public good, and in 2003, the president of Finland presented him with the Cross of Merit of the Order of the Lion of Finland. Mäki completed his military service in the navy. His military rank was lieutenant.



Eero Mäki served as Port Director from 1987 to 2004.
Ээро Мяки, директор порта в 1987–2004 годах.



The deep-water harbour under development.
Развитие глубокого порта.

Директор порта Ээро Мяки

В 1968 году Ээро Мяки (род. 19.09.1940) получил степень магистра общественных наук в Университете Тампере. В 1970–1971 годы Мяки работал секретарем летнего университета Центральной Остроботнии. Его следующим местом работы была мэрия города Коккола. В 1971–1974 годы он работал секретарем канцелярии, в 1974–1987 годы начальником канцелярии (главным образом в качестве секретаря технического директора). Мяки уже в начале своей карьеры получил хорошее представление о портовой деятельности, поскольку порт входил в сферу ответственности технического директора

После ухода Пертти Тилуса с должности директора порта у Ээро Мяки спросили, интересна ли ему эта работа. Мяки был единогласно избран новым директором порта. Он приступил к работе в декабре 1987 года и ушел на пенсию 29 февраля 2004 года. Мяки проработал директором порта 16 лет, и за эти годы порт Коккола стал одним из самых эффективных в Финляндии. Он также способствовал улучшению сотрудничества с другими контрагентами порта.

Мяки совершил множество поездок в Россию в целях продвижения услуг порта вместе с Антти Ахоненом – региональным директором Raumanheimo. В первых таких поездках переводчиком был Владимир Фролофф. В период руководства Мяки в порт были вложены крупные инвестиции: был расширен и углублен фарватер, улучшена перевозка окаты-

шей. В Коккола при Мяки был также реализован крупномасштабный проект по строительству всепогодного терминала (AWT).

Знания и опыт Ээро Мяки в портовой отрасли использовались также в развитии других портов Финляндии. Ээро Мяки многократно приглашался в качестве эксперта при рассмотрении портовых вопросов в рамках транспортной секции Комитета по финансам Парламента Финляндии.

Знания и опыт Мяки высоко ценились и на региональном уровне. Он представлял порт Коккола в органе сотрудничества портов Ботнического залива. Целью группы Northlink, сформированной органом сотрудничества портов и компанией VR Cargo, является развитие транзитных перевозок между портами России и Северной Финляндии.

Одной из целей этого сотрудничества было развитие и маркетинг участка железной дороги Кочкома-Ледмозеро. Благодаря своим великолепным способностям к сотрудничеству Мяки участвовал в реализации проекта, имеющего большое значение для будущего развития Ботнической бухты. Он также наладил хорошие связи с Морской администрацией и ассоциацией портов Финляндии.

В 2000 году город Коккола наградил Ээро Мяки Золотым знаком почета за его заслуги перед обществом, а в 2003 году Президент Республики наградил его Рыцарским орденом финского льва. Мяки прошел службу на флоте. Имеет воинское звание лейтенанта.



The deepwater Harbor. Глубокий порт.

of merchant Anders Viklund.

The telegraph is introduced to the city, which is to have great import for trade and industry.

1857

Anders Donner receives permission to establish a shipyard in Ykspihlaja.

1860

A large fire breaks out in the city and destroys four blocks to the south of the plaza.

Finland gets its own currency, the Finnish mark.

1861

The largest ship ever built in the city is launched. It is the barque Pohjola, with a cargo capacity of 775 tons.

1866

New port regulations are agreed on.

1867–68

The burghers and the ship-owners in Kokkola own 19 ships with a total tonnage of 2,397 läster. When steamships take over liner traffic in the 1870s, Kokkola's fleet decreases radically.

1868

A common quay for all operators is built in the Port of Ykspihlaja.

Matts Möller has seen the port from above

Matts Möller is sitting 23 meters above the quay, controlling a harbor crane with two joysticks. It's shaking slightly as the different stages of motion are activated. The giant scoop with a capacity of eight cubic meters dives down into the cargo space, where tons of enriched zinc are waiting to be unloaded.

Matts Möller has been working as a crane operator in Ykspihlaja for 40 years. He began his career on the first of November in 1966. Before that, he had taken a course in crane operations in Hyvinkää. He retired in the fall of 2006. When he was hired, trade through the deepwater port began in earnest, and the first cranes were installed.

– They could lift eight tons and had a range of 24 meters. When I retired, we had cranes that lifted 20 tons and had a maximum range of 40 meters. With a shorter boom we could lift up to 40 tons, Matts says.

When Matts began as a crane operator, he was hired by the port authority, which at the time handled crane operations. He proudly shows the first pay envelope and says that he, during his first year, received 85 percent of the base salary.

– At that time, we were four crane operators who shared a wood-heated barrack. After that, we got space in the old port office. On July 1, 2000, port operations were privatized, which was unique in all of Finland.

Matts and several other crane operators started their own company, tasked with loading and unloading vessels in the port. The cranes were still owned by the port authority, but the business in and of itself was privatized.

– Our company, Mechanic Cargo Loading Service, or Mecarlos, which I was part-owner of, was responsible for operations in the deepwater port. Operations in the main port were taken care of by the port authority's own crane operators. When needed, we assisted each other, Matts points out.

Going to the job site 23 meters over the quay meant 111 steps of stairs. Matts has taken that "route" innumerable times. The larger the cranes, the more steps required to reach the cockpit. He has never suffered from any fear of heights. That is one of the requirements to work as a crane operator.

– I have enjoyed the crane operating profession



The Harbor cranes were Matts Möller's tools for over 40 years.

Маттс Мёллер проработал на портовых подъемных кранах более 40 лет.

and trade through the port has developed amazingly over the 40 years that I worked in the port, says Matts Möller, who, in addition to his job, has sung in several different choirs. The paintings in his home show that art in its many forms has played a central role in his life.

Маттс Мёллер порт с высоты птичьего полёта

Маттс Мёллер сидит на высоте 23 метров над пристанью и управляет портовым краном с помощью двух рычагов. При переходе от одной операции к другой кран слегка подрагивает. Огромный ковш крана вмещает восемь кубометров груза. Ковш ловко ныряет в трюм, где тонны цинкового концентрата ждут разгрузки.

Маттс Мёллер проработал крановщиком в Юкспихлая 40 лет. Он начал работать 01 ноября 1966 года, после окончания курсов крановщиков в Хювинкя. Осенью 2006 года Мёллер вышел на пенсию. Когда Мёллера брали на работу, строительство глубокого порта было в самом разгаре, и в порту устанавливали первые краны.

«Их грузоподъемность составляла 8 тонн, а вылет – 24 метра. Когда я вышел на пенсию, краны могли поднимать уже до 20 тонн, а их максимальный вылет составлял 40 метров. При кратчайшем плече рычага мы могли поднимать до 40 тонн», – рассказывает Маттс.

Когда Маттс пришел на работу в порт, административно крановая деятельность относилась к портовому предприятию Коккола. Маттс с гордостью демонстрирует мешочек от своей первой зарплаты и говорит, что в первый год работы его зарплата составляла 85 % от базовой.

– Тогда нас было четверо крановщиков, и в нашем распоряжении был барак, отапливаемый дровами. Позднее нам передали помещение в старом здании портовой конторы. 1 июля 2000 года крановая деятельность была приватизиро-

вана, что было абсолютно новым явлением для Финляндии.

Маттс и еще несколько крановщиков стали частными предпринимателями, в задачи которых входила погрузка-разгрузка грузов в порту. Несмотря на приватизацию крановой деятельности, сами краны оставались в собственности порта.

«Я был совладельцем предприятия Mechanic Cargo Loading Service, известного также как Oy MeCarLos Ab. Мое предприятие отвечало за работы в глубоком порту, а за территорию основного порта отвечали собственные крановщики порта. При необходимости мы помогали друг другу», – говорит Маттс.

Чтобы попасть на свое рабочее место на двадцатитрехметровой высоте, Маттсу нужно было подняться на 111 ступенек. Этот «маршрут» Маттс преодолел несчетное количество раз. Чем выше кран, тем больше ступенек приходится преодолевать, чтобы попасть в кабину. К счастью, Маттс никогда не страдал боязнью высоты – ведь это несовместимо с профессией крановщика.

«Мне нравилась моя профессия. Портовые операции совершили громадный скачок за те сорок с лишним лет, которые я проработал в порту», – рассказывает Маттс Мёллер. Во внеслужебное время Маттс выступал в качестве солиста нескольких оркестров. Картины на стенах в его доме свидетельствуют о важной роли различных направлений искусства в его жизни.

Renewing the crane service contract with Mecarlos.
From left: Port Director Torbjörn Witting, Head of Development Jyrki Roukala, crane drivers Raimo Piilola and Matts Möller.

Процедура подписания нового договора об обслуживании подъемных кранов с компанией Mecarlos. Слева направо: директор порта Турбьёрн Виттинг, начальник отдела развития Юрки Роукала, машинисты-операторы подъемных кранов Раймо Пийлола и Маттс Мёллер.



потом его переименовывают в «Коккола». В городе случается крупный пожар, в ходе которого огонь погребил 21 дом.

1877

В Юкспихлая планируется провести конкурсу. Однако в ожидании железной дороги от этой идеи отказываются.

1878

В 1876 году в Соединенных Штатах появляется телефон, и жители Коккола не хотят отставать. Между ратушей и гостиницей «Хиетала» проводят телефонную линию. Очевидно, на тот момент это самая северная телефонная линия в мире.

1879

Указ о свободе промышленности разрешает любому заниматься торговлей где угодно.

1880

В Юкспихлая сооружается первый береговой причал и необходимые помещения для растаможивания. Строится дом для таможенного смотрителя. Для освещения портовой территории устанавливаются два фонаря.

1881

На складской территории в Халкокари грузят деготь. Здесь находятся 14 складов для хранения дегтя и 17 других складских помещений, длина самого большого из которых составляет 60

1869

The imperial customs committee asks for an investigation as to when Ykspihlaja was pronounced the Port of Kokkola. Thanks to the newly built quay, the Port of Ykspihlaja begins to be utilized more effectively than ever before.

Gamlakarleby Skepps- och Varfsbolag [Kokkola Ship and Shipyard Company] applies for a plot of land for a repair shop and coal bunker.

1870

The city's population reaches 1,977 people, and there are 4,621 inhabitants in the rural district.

1871

In the Halkokari storage area, tar is loaded; there are 14 storehouses for tar and 17 warehouses, of which the largest is 60 meters long.

1872

Gamlakarleby Segelförening [Kokkola Sailing Association] is established.

1873

Tradesman Julius Löwenmark and several other merchants apply for a piece of land for the construction of a shipyard.

The oil fire at Ykspihlaja

At least nine million liters of gasoline and petroleum, as well as a great deal of fuel oil, was destroyed in the flames of an explosive fire that broke out in the pump house of Esso's oil depot at Ykspihlaja. It was early Wednesday morning, at approximately 3 a.m., on May 23, 1973. The fire continued with undiminished speed over the day, and could not be extinguished even if fire departments from the entire Vaasa region and a fire control car from Helsinki were dispatched to the scene. Eleven out of a total of fourteen oil cisterns were destroyed.

The fire was the largest of its kind during Finland's postwar period. Total damages were estimated to cost at least ten million Finnish marks. The stored fuel had been insured to its full value. On that Wednesday evening, the insurance of the cisterns was unclear. Through the whole day, the depot area was a burning inferno. The flames rose almost a hundred meters into the sky, and the black smoke from the oil billowed out over the sea. The heat could be felt a kilometer away.

The total cistern capacity of Esso's oil depot at Ykspihlaja was 75.5 million liters. Prior to the fire breaking out, there were 27 million liters in the cisterns.

Нефтяной пожар в Юкспихлая

Не менее девяти миллионов литров бензина и сырой нефти, а также некоторое количество топлива коммунально-бытового назначения были охвачены взрывообразным пожаром, который произошел около трех часов ночи в среду 23 мая 1973 года на насосной станции нефтехранилища компании Esso в Юкспихлая. Бушевавший целый день пожар потушить не удалось, несмотря на прибытие нескольких пожарных бригад со всей губернии Вааса, а также передвижного штаба пожаротушения из Хельсинки. Пожаром были уничтожены одиннадцать из четырнадцати емкостей с нефтью и нефтепродуктами.

Это был крупнейший в Финляндии пожар такого рода за послевоенные годы. Размер ущерба оценивался не менее чем в десять миллионов марок. Запасы топлива были застрахованы на полную стоимость, но в отношении страхования емкостей в среду вечером еще были неясности. Территория нефтехранилища весь день представляла собой огромное пекло. Рвущиеся в небо языки огня достигали высоты почти сто метров, а над морем стелился черный дым горящей нефти. Жар от пламени можно было чувствовать даже на расстоянии километра.

Объем хранения емкостей нефтехранилища Esso в



At least nine million liters, or a third, were destroyed. The three cisterns that were saved contained diesel and fuel oil.

The city's fire department was dispatched at 3:10 a.m. Since the fire was in Esso's storage area, all departments in the city and surrounding municipalities were called. The multiple alarm was given around 4 a.m. and dispatched most of the fire departments in the Vaasa region. In an interview in the newspaper *Österbottningen* on May 24, Sulo Ölander said that they totaled around 20. Around a thousand people were engaged in the firefighting that Wednesday evening.

According to the fire chief, it was the pump house in Esso's area that was in flames when the first fire engine arrived on scene. From there, the fire quickly spread to the nearest cistern, which was situated right next to the pump house, within the protective concrete barrier surrounding the cisterns. The protective barrier practically melted from the heat created as cistern after cistern caught fire.

The Ministry of Trade and Industry appointed a commission with the purpose of investigating how the fire at the Ykspihlaja oil depot arose, as well as proposing preventive measures that could mitigate fire hazards for liquid fuels. At that time, there was no legislation regarding prevention and mitigation of fire hazards for inflammable liquid fuels in Finland.



Юкспихлая составлял около 75,5 миллионов литров. До возникновения пожара в емкостях находилось 27 миллионов литров нефти, из которых было уничтожено не менее девяти миллионов, или одна треть. В трех емкостях, которые удалось спасти от огня, находились дизельное топливо и топливо коммунально-бытового назначения.

В пожарное депо города сигнал о пожаре поступил в 3.10 ночи. Поскольку речь шла о пожаре на территории нефтехранилища Esso, сигнал поступил во все пожарные депо города и соседних муниципалитетов. Около четырех часов утра был подан общий сигнал тревоги, по которому выехала большая часть пожарных бригад губернии Вааса. «Прибыли два десятка пожарных бригад», – рассказал Суло Эландер в интервью газете *Österbottningen* 24 мая. «В среду вечером нас, принимавших участие в тушении, было около тысячи человек».

По словам начальника пожарной службы, насосная станция Esso горела, когда прибыл первый пожарный автомобиль. С насосной станции огонь быстро распространился на ближайшую емкость, расположенную за бетонной защитной стеной, окружавшей парк емкостей. Когда огонь начал перекидываться с одной емкости на другую, защитная стена практически расплавилась под воздействием высокой температуры.

Министерство торговли и промышленности создало комиссию по расследованию причин возгорания нефтехранилища в Юкспихлая. Комиссии было также поручено подготовить предложения о мерах по предотвращению угрозы возгорания жидких видов топлива. В 1970-х годах в Финляндии еще не было законодательства по предотвращению угрозы возгорания легковоспламеняющегося жидкого топлива.

The conflagration that broke out in Ykspihlaja at three in the morning on Wednesday 23rd May 1973 could have had fateful consequences. Oy M. Rauanheimo Ab's office was also threatened by the fire.

Сильный пожар, возникший в Юкспихлая в три часа ночи 23 мая 1973 года, мог иметь катастрофические последствия. Контора компании Oy M. Rauanheimo Ab тоже могла сгореть.

метров. В Юкспихлая планируется строительство портовой конторы. Город покупает гостиницу «Хиетала».

1882

Директор телеграфа в Коккола делает первый в Остроботнии междугородний звонок; сигнал передается по телеграфным проводам.

После подтверждения информации о строительстве железной дороги начинается подготовка к расширению порта Юкспихлая. Причал удлиняют на 25 саженей, а пакгауз переносят с берега Сунти в Юкспихлая. Устанавливаются новые телефонные аппараты. Производится ремонт дороги, ведущей в Юкспихлая. Город подает прошение о строительстве новых навигационных маяков и маяка на острове Танкар.

1883

Император утверждает решение Сейма о строительстве железной дороги Сейняйоки–Коккола–Оулу. Начинает выходить газета *Norra Posten*.

1884

Городской совет обсуждает план застройки портовой территории. Песчаный берег отводят под портовую деятельность, а виллы могут строиться у кромки леса и на берегу Потти. Тервахови планируется разместить к северу от портового причала. В резуль-



Otto Rodén's house on Isokatu. The inset shows Maria née Walin and Otto Rodén, with one of the Walin brothers-in-law. A picture typical of the era, dating from ca. 1890.

Дом Отто Родена на улице Исокату. На маленькой фотографии Мария (в девичестве Валин) и Отто Роден. В середине – брат Марии. Эта типичная для своего времени фотография была сделана примерно в 1890 году.

Oy M. Rauanheimo Ab

On April 7, 1884, office worker Otto Waldemar Rodén submits the following application to the registry office in Kokkola:

7 апреля 1884 года клерк Отто Вальдемар Роден отправил в Магистрат города Коккола следующее заявление:

"Enär jag hedrats med förtroendet att blifva agent för åtskilliga ångbåtar är jag iföljd deraf sinnad att, denna vår vid första öppet vatten eller då, när seglationen börjar, härstädes idka borgerlig näring, omfattande ångbåts expeditions agentur, kommissions och speditioners affärer, ävensom handel med låfgivna handelsvaror; Och har jag äran, jemlikt stadgandet 2 paragraf av Hans Kejsrerliga Majestäts Nådiga Förordning, angående näringarna i landet, gifven den 31 Mars 1879, hos Magistraten härom ödmjukast anmäla, i vilket avseende bifogas bevis öfver min ålder och fräjd. Det torde i övrigt vara wälloflige Magistraten bekand, att jag råder öfver mig sjelf och min egendom."

Gamlakarleby April 7, 1884
Otto Waldemar Rodén



The approval of the burghers is dated the very same day. With that, operations begin for the corporation that in different forms over 130 years has developed into the area's leading company in the fields of vessel clearance, shipping, and stevedoring. Today, in 2014, Oy M. Rauanheimo Ab operates in Kokkola and Hamina. The company, led by Joakim Laxåback, employs around 150 people, and turnover is estimated to approach 75 million euros this year.

Otto Rodén is 24 years old and unmarried when he begins his work as a steamship and forwarding agent. He gets started through his previous employer Sten Ferdinand Westerstråhle, who is in the forwarding and agency business. Rodén serves as an office clerk for Westerstråhle, who dies in 1883. Otto Rodén, who has worked in other

В тот же день Магистрат утвердил заявление. Так начало свою деятельность предприятие, из которого за 130 лет его существования вышли ведущие предприятия региона, работающие в области кларирования судов, а также экспедиторских и стивидорских услуг. Сейчас, в 2014 году компания Oy M. Rauanheimo Ab работает в Коккола и Хамина, и ею руководит Йоаким Лаксобак. В компании занято около 150 сотрудников, а коммерческий оборот компании в этом году, по оценкам, составит 75 миллионов евро.

Начиная работу в качестве судового агента и экспедитора, Отто Роден был еще не женат, и ему было всего 24 года. Перед этим он работал клерком в конторе компании, занимавшейся экспедиторской и агентурной деятельностью и принадлежавшей Стену Фердинанду Вестерстролу.

The Lineage of Otto Rodén

Otto Rodén's paternal grandfather, Michael Eriksson, moved to Kokkola in 1818. He was born in 1792 and came from Laukaa parish. In the early 1800s, one of the few officially permitted markets in the countryside was held annually in Laukaa parish. This market was frequented by merchants from Kokkola, and permanent commercial networks developed between them and the farmers.

The farmers brought their goods to the merchants' warehouses in the city. Through this trade, Michael Eriksson met the merchant Jacob Hongell, who employed him as a farmhand. Soon after, Michael began work in Kokkola's burgeoning maritime industry, and became a shipwright. He married in 1821 and took the family name Rotainen.

When he began working as a shipwright, he changed his name to Ruten. The name Ruten is also mentioned in church records. The couple had four children: three daughters and a son, Michel Fredrik, who was born in 1827. Michael Eriksson/Ruten died in Kokkola in 1831, he was only 39 years old. When he died, all his children were still minors. The eldest was eight, and the youngest only one. The children grew up in modest circumstances.

Mikael (Michel) Fredrik chose the seaman's path, which was natural considering his father's occupation. He was educated as a skipper, or ship's captain, and as a young man he commanded a schooner in the Lübeck-trade. Later, he was commander of Gamlakarleby skepps- och varfsbolag's [Kokkola Ship and Shipyard Company's] second largest long-distance sailing vessel, the barque Salama, indicating that he was both a talented and trusted commander.

Mikael Fredrik married in 1856, and took the family name Rodén. There were three children born to the family: Karl Fredrik (1858), Otto Waldemar (1860), and Selma Helena (1864), but she died in infancy. During his later years, until 1888, Mikael Fredrik Rodén served as Ykspihlaja's harbormaster. He died in 1901, afflicted with severe rheumatism. During Mikael Fredrik's time, the Rodén family achieved a certain social status.

The son Karl Fredrik followed in his father's footsteps, and in 1895, he passed the Sea Captain's Exam at Oulu's School of Navigation. In all likelihood, he served on a ship from Kokkola to South America, and died a bachelor in Rio de Janeiro in 1899.

Otto Waldemar Rodén did not choose a nautical life, but he carefully followed developments within trade and communication. He realized that far-sighted investment in Ykspihlaja Port created conditions for growth in both trade and shipping.

Otto received a commercial education, experience in other regions, and found a job as a clerk for Sten Ferdinand Westersträhle, who

managed shipping and shipping agent activities in Ykspihlaja. When Westersträhle died in 1883, Otto Rodén was well prepared to take over.

On April 7, 1884, he began as an independent businessman, and handed in a business application under his own name to the registry office in Kokkola. He received the green light, and with that, the foundation was laid for a business that has operated in many different forms in the Ykspihlaja Port.

In the year 1886 he married Maria Johanna Walin, daughter of merchant Carl Gustaf Walin. The marriage meant that Otto Rodén entered the city's leading social circles. When the merchant Valin died, it's possible that Otto Rodén took over his father-in-law's wool business, which increased in income and success during the following years.

After ten years of work, Otto Rodén was established as one of the city's leading businessmen and burghers. In time, he began to represent the large shipping companies in both the Nordic countries and Europe. The brokerage and stevedoring industries grew as well.

As a well-regarded burgher and successful businessman, Rodén was entrusted with many municipal offices. He was a member of the City Council, member of the drätselkammare (a municipal financial body), and manager of the municipal liquor control board. He served as vice-

president of the Kokkola Business Association, local manager of Nyland's Aktiebank, and as English vice-consul.

Otto Waldemar Rodén died suddenly on March 15, 1908, at the age of only 48. At the time of his death, his company was Kokkola's paramount business in the ship brokerage and shipping industry.



View inside Ab Otto Rodén Oy's office.

Интерьер конторы компании Ab Otto Rodén Oy.

Отто Роден и его биография

Дед Отто Родена Микаэль Эрикссон переехал в Коккола в 1818 году. Микаэль Эрикссон родился в 1792 году в волости Лаукаа. В первой половине 19 века в Лаукаа ежегодно устраивалась одна из редких ярмарок, официально разрешенных в сельских районах. На нее приезжали также купцы из Коккола, и между ними и крестьянами возникали тесные связи.

Крестьяне возили свои товары в город на склады купцов. Через такие связи Микаэль Эрикссон познакомился с купцом Якобом Хонгеллом, который принял его на работу батраком. Вскоре Микаэль устроился корабельным плотником. Он вступил в брак в 1821 году и взял фамилию Ротайнен.

При переходе на работу в корабельную отрасль он изменил фамилию на Рутен (Ruten). В церковной книге фамилия записана также как Routen. У супругов родилось четверо детей: трое девочек и один мальчик по имени Микаэль Фредерик (род. в 1827 г.). Микаэль Эрикссон / Рутен умер в 1831 году в Коккола уже в возрасте 39 лет. Все его дети были тогда еще несовершеннолетними: старшему было 8 лет, а самому младшему 1 год. Дети росли в скромных условиях.

Микаэль (Микель) Фредрик выбрал морскую профессию, что было естественно с учетом профессии отца. Он выучился на шкипера (капитана) и уже в молодом возрасте работал капитаном шхуны, ходившей в Любек. Позднее он командовал барком *Salama* ("Молния") – вторым по величине судном судоходной компании *Gamlakarleby skepps- och varfsbolag* – что говорит о нем как об умелом и надежном капитане.

Микаэль Фредерик вступил в брак в 1856 году и взял фамилию Роден. В семье родилось трое детей: Карл Фридрих (род. в 1858 г.), Отто Вальдемар (род. в 1860 г.) и Сельма Хелена (род. в 1864 г.), умершая в младенчестве. В последние годы своей карьеры до 1888 года Фредрик Микаэль Роден работал начальником порта Юкспихлая. В 1901 году он скончался от тяжелой формы ревматизма. При жизни Микаэля Фредрика семья Роденов достигла определенного социального статуса.

Сын Карл Фредрик пошел по стопам отца и в 1895 году получил специальность морского капитана в мореходном училище Оулу. Предполагается, что он отправился в Южную Америку на судне из Коккола и

умер холостым в Рио-де-Жанейро в 1899 году.

Отто Вальдемар Роден не выбрал профессию моряка, но внимательно следил за тем, что происходило в торговле и мореплавании. Он понимал, что дальновидные вложения в порт Юкспихлая создадут предпосылки для нового активного развития торговли и мореплавания.

Отто получил торговое образование, прошел практику в разных местах и получил работу конторщика у Стена Фердинанда Вестерстролле, занимавшегося экспедиторской и агентской деятельностью. После смерти Вестерстролле в 1883 году Отто Роден был готов взять на себя управление делами.

7 апреля 1884 года он начал свою деятельность как независимый коммерсант, подав заявление о регистрации предприятия в магистрат города Коккола. Магистрат дал разрешение и тем самым была заложена основа деятельности, которая в разных формах продолжается в порту Юкспихлая по сей день.

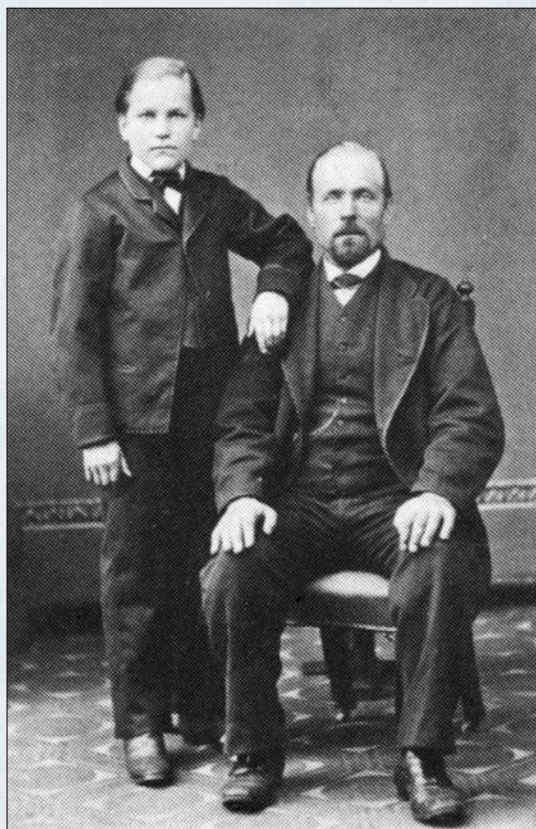
В 1886 году Отто Роден женился на дочери купца Карла Густава Валина Марии Йоханне Валин. Брачный союз открыл Отто Родену доступ в высшие круги города. После смерти купца Валина Отто Роден, возможно, взял под управление магазин пряжи своего свекра, в последующие годы увеличивший прибыль и активы.

Через десять лет Отто Роден уже был одним из ведущих коммерсантов и буржуа в городе. Со временем он стал представлять крупные судоходные компании в Северных странах и на Европейском континенте. Также получили развитие брокерские и стивидорные операции.

На Родена, как успешного предпринимателя с хорошей репутацией, было возложено множество почетных и ответственных обязанностей. Он избирается членом городского совета, членом казначейской палаты, а также директором

муниципальной алкогольной компании. Работает заместителем председателя Купеческой гильдии, управляющим местного отделения банка *Uudenmaan Osakepankki*, а также вице-консулом Англии.

Отто Вальдемар Роден внезапно скончался в возрасте 48 лет 15 марта 1908 года. На тот момент его компания была ведущим судовым брокером и экспедитором в городе.



Sea captain Mikael Fredrik Rodén and his son Otto.

The picture dates from 1873.

Капитан Микаэл Фредрик Роден с сыном Отто. Фотография 1873 года.

1874

The Kokkola Trade Association requests permission to cut lumber for the covering of steamship and loading quays in Ykspihlaja. The construction of Hotel Hietala begins and is completed a couple of years later.

1875

An open shed with a shake roof is built near Tjärhovet to store goods bound for the city.

Gamlakarleby Ångbåtsaktiebolag [Kokkola Steamboat Incorporated] is formed to outfit steamships and operate routes between Saint Petersburg and Finnish sea-ports, in addition to serving the Baltic and southern portion of the Gulf of Bothnia. That same year, an iron steamship is purchased from London. Originally, the ship was christened The Black Guardian, but the name is changed to Kokkola.

A larger fire breaks out in the city and 21 houses are damaged.

1877

A horse-drawn railroad is planned for Ykspihlaja. The plans are tabled while waiting for steam locomotives.

regions and attended business school, is well prepared for new challenges.

As early as 1885 he advertises extensively in the newspaper Norra Posten under the heading "Steamship Passages". This he did partly alone, and partly with John W. Hagan, who was a well-known burgher in the city. Consul Hagan is the director of Nordiska Aktiebanken's [The Nordic Limited Share Bank] regional office and is active within several different areas. Among other things, he is involved when the first telephone connection is strung between the city hall and Hotel Hietala in Ykspihlaja. During the 1880s, the company Alex Damström also advertises as a steamship agency alongside its main business.

After ten years of operations, Otto Rodén is an established businessman and an esteemed burgher in the city. His company represents all of the large shipping lines in the Nordic countries and the continent. At the end of the 1880s, he takes part in the ship brokerage and stevedoring industry, but he suddenly dies on March 15, 1908, only 48 years old, on the verge of the period when the handling of lumber becomes the dominant business in the port by volume. At the time of his death, the Otto Rodén company is Kokkola's leading business in the ship brokerage and forwarding industry.

Ab Otto Rodén Oy

Otto Rodén's son Astley W. Rodén is 20 years old when his father passes away. After finishing middle school in his hometown, he attended business academy in Hamburg, from which he received his diploma in 1905. After returning home he worked under his father's guidance for three years. For eleven years, until 1919, he continues with the business as the sole owner, under the name Otto Rodén & Son from 1912 onwards. During the sailing season, the office is located in the summer house that the father built in Ykspihlaja.

Astley W. Rodén has a comet-like career and climbs the social ladder. In 1911 he takes over his father's earlier post as director of Nylands Aktiebank's office. Three year later he is appointed vice consul and represents three consulates, namely the Swedish, the Danish, and the Dutch. In 1916 he established Yxpila Stevedoring Co. for the bundling of unprocessed lumber. The unloading and forwarding of Pargas Kalkbergs Ab's cement and lime shipped to the ports in the Gulf of Bothnia is developed into regular traffic.

In 1919, the business expands and ownership widens. Ab Otto Rodén Oy is established after some business transactions. It begins with Ab Trade Oy, a typical trading

В 1883 году Вестерстролле скончался. Поскольку у Отто Родена был опыт работы в других городах и экономическое образование, у него были все предпосылки для того, чтобы начать работу в собственной компании.

Еще в 1885 году Отто Роден начал публиковать рекламные объявления о различных услугах, связанных с судоходством, в газете «Норра Постен» под заголовком «Дела пароходные». Часть объявлений он печатал один, часть – совместно с директором конторы банка Pohjoismaiden Osakerankki в Коккола консулом Джоном В. Хаганом, активно проявившим себя во многих областях. Хаган, в частности, принимал участие в строительстве первой телефонной линии между городской ратушей и гостиницей «Хиетала» в Юкспихлая. В 1880-х годах компания «Алекс Дамстрём» рекламировала себя не только как торговую компанию, но и как судового агента.

В течение десяти лет деловой деятельности Отто Роден зарекомендовал себя в качестве уважаемого бизнесмена и мещанина. Его предприятие являлось представителем всех крупных судоходных компаний Северных стран и стран материковой Европы, занимавшихся рейсовыми перевозками. В конце XIX века он также начал заниматься судовым брокерством и стивидорской деятельностью, однако скоропостижно скончался 15 марта 1908 года в возрасте всего 48 лет, на пороге эры, когда обработка лесоматериалов начала занимать основное место в деятельности порта. В то время его компания была ведущим судовым брокером и поставщиком экспедиторских услуг.

Компания Ab Otto Rodén Oy

Сыну Отто Родена Астлею В. Родену было всего 20 лет, когда его отца не стало. По окончании средней школы в родном городе он отправился в Гамбург учиться в торговой академии, которую он с успехом закончил в 1905 году. По возвращению домой он успел три года проработать под



Otto Rodén's summer villa, which became the company office.
Летняя вилла Отто Родена, ставшая конторой компании.

Consul Astley W. Rodén

Astley Waldemar Rodén was born on August 30, 1887 and died on April 17, 1948. His parents were Otto Rodén and Maria Walin, and he married Mary Wihlman. Rodén attended school for only seven years, but continued his studies at Hamburg business academy, from where he graduated in 1905.

When he returned to his hometown, Astley W. Rodén started work in his father's shipbroker and forwarding firm. The business passed to him in 1908 upon the unexpected death of his father; Astley was then only twenty. The business was re-named Oy Otto Rodén Ab, and Astley was its principal owner. He was also a partner in the timber and agency business Heidenberg, Uunila & Co.

In 1915, he joined forces with Armas Pohjanpalo to found the Yxpila transport business. In addition, he was involved in establishing Ab Trade Oy and the stevedoring and forwarding company Ab Yxpila Stevedoring Co. Ltd. (YSC). In 1935, he was YSC's sole owner apart from C.A. Uunila's modest share. During the Second World War, Germany's armed forces brought considerable amounts of equipment and goods to Finland via Ykspihlaja. Rodén's business cluster dealt with all the unloading and forwarding, and the operation generated a substantial surplus.

In his final years, Rodén considered selling the entire business cluster, but he passed away before he could put his intention into practice. His widow Mary served as chairman of the businesses' boards of directors until her death in 1953. In 1954, the shares of Ab Otto Rodén Oy and YSC passed to M. Rauanheimo Oy, and that was the end of the Rodén family's role as a leading influence in the sector.

Astley W. Rodén served as branch manager of Uudenmaan Osakepankki bank. He was a member of the board at Kokkolan Puhelin Oy, Ab Österbottningen, Kokkolan Panimo Oy, Seurahuone, Pitwood Ab, Kokkolan Ravintola Oy and the Federation of Finnish Stevedores. In addition, he was chairman and partner of Gamlakarleby Rederi Ab shipping company. Rodén was viewed as a skilled, tough and enterprising businessman. He was systematic, very authoritative and always maintained a certain distance from people outside his circle of friends.

Rodén was an activist during the years of [Russian] oppression, and he was elected director of Kokkola civil guard. He backed the Lapua Movement and was an active member of the board of the local section. In addition, he was a town councillor and member of the town board and transport and harbour boards.

For this merits, Astley W. Rodén was awarded the Cross of Liberty 4th class with swords, the Order of the White Rose of Finland, 1st class, the Estonian Cross of Liberty, the Knight's Cross of the German Eagle and civil guards' cross. He served as vice-consul of Sweden, Denmark and the Netherlands, and was awarded the Swedish Royal Order of Vasa, Knight 1st class, and the medal of the Order of the Dannebrog.



Консул Астлей В. Роден

Астлей Вальдемар Роден родился 30 августа 1887 года, а умер 17 апреля 1948 года. Его родители – Отто Роден и Мария Валин. Астлей В. Роден был женат на Мари Вильман. Роден закончил всего семь классов школы, но продолжил свое обучение в Гамбургской торговой академии, которую закончил в 1905 году.

По возвращении в родной город Астлей В. Роден начал работать в компании своего отца, занимавшейся судовым маклерством и экспедиторскими услугами. В 1908 году в связи с внезапной смертью отца компания перешла к Астлею, которому в то время было всего 20 лет. Компания была переименована в Oy Otto Rodén Ab, и Астлей стал ее главным владельцем. Роден также владел акциями компании Heidenberg, Uunila & Co, занимавшейся лесоматериалами и агентскими операциями.

В 1915 году вместе с Армасом Похьянпало Астлей основал транспортную компанию Yxpila transportbolag. Кроме того, он принимал участие в основании компании Ab Trade Oy, а также стивидорно-экспедиторской компании Ab Yxpila Stevedoring Co Ltd (YSC). В 1935 году он являлся единственным владельцем YSC, если не считать небольшой доли акций, принадлежавшей С.А. Уунила. Во время Второй мировой войны немецкие войска перевозили в Финляндию огромное количество товаров через порт Коккола. Компании Астлея Родена занимались разгрузкой товаров и оказывали экспедиторские услуги, принося своему владельцу большую прибыль.

В последние годы своей жизни Роден подумывал о продаже группы компаний, однако он скончался, не успев претворить свои планы в жизнь. Его вдова Мари являлась председателем правления компаний вплоть до своей кончины в 1953 году. В 1954 году акции компаний Ab Otto Rodén Oy и YSC перешли к компании M. Rauanheimo Oy. На этом закончилась роль Роденов как влиятельнейшей семьи в этой сфере деятельности.

Астлей В. Роден также руководил конторой банка Uudenmaan Osakepankki. Кроме того, он являлся членом правления таких компаний, как Kokkolan Puhelin Oy, Ab Österbottningen, Kokkolan Panimo Oy, Seurahuone, Pitwood Ab, Kokkolan Ravintola Oy и Федерации стивидорных компаний Финляндии. Он также был генеральным директором и акционером судоходной компании Gamlakarleby Rederi Ab. Родена считали искусным, жестким и инициативным бизнесменом. Он был последовательным, чрезвычайно престижным и всегда сохранял дистанцию с людьми, не входившими в круг его друзей.

Роден был ярким противником русификации Финляндии и был выбран командиром Охранного корпуса (Шюцкор) в Коккола. Он поддерживал движение Лапуа и являлся активным членом правления местного отделения этого движения. Кроме того, он был членом городского совета, а также членом транспортной и портовой комиссий при городском управлении.

За свои заслуги Астлей В. Роден был награжден Крестом 4-го класса с мечами Ордена Креста Свободы, медалью 1-го класса Ордена Белой Розы Финляндии, Крестом Свободы Эстонии, Крестом заслуг Ордена Германского Орла и Крестом заслуг Шюцкора. Он являлся вице-консулом Швеции, Дании и Голландии, был посвящен в рыцари шведского королевского Ордена Вазы и награжден медалью Ордена Даннеброг.

1878

The telephone is put into use in the USA in 1876, and the inhabitants of Kokkola are on the alert. A telephone line is strung between the city hall and Hotel Hietala in Ykspihlaja. In all likelihood, it is the world's northernmost telephone line.

1879

The Freedom of Trade Act is established and allows trade in all of Finland between any parties.

1880

The first shore quay in Ykspihlaja is built, as well as essential customs facilities. In addition, a house for the customs officer is built. The port area is illuminated with two lamps.

1881

Tar is loaded in the Halkokari storage area. There are 14 storehouses for tar and 17 additional warehouses. The largest building is 60 meters long.

A port office is being planned in Ykspihlaja. The city buys the Hotel Hietala.

1882

The telegraph manager in Kokkola makes the first long-distance call in Ostrobothnia via telegraph lines.

company that is to deal in export and import goods. But the company cannot be registered, as the name is already taken.

On January 4, 1920, Astley Rodén announces to the other operators that he is willing to transfer the entirety of Otto Rodén & Son to the new company registered as Ab Otto Rodén Oy. After several transactions, Astley W. Rodén has 410 shares or 32.8 percent of the company. Operations have expanded and now include trade. Astley Rodén is elected president. A branch office is opened in Helsinki, but is closed after a short time.

Even though the trade is profitable for several years, it is discontinued in 1925. This is due in part to pressure from the National Wholesale Association, and the company returns to its earlier operations. The final result is that Astley W. Rodén owns the majority of company shares in 1930. The discontinuation of trade is compensated for by an increase in the forwarding and bundling of unprocessed and sawn lumber.

Gamlakarleby Rederi AB

Astley W. Rodén is looking for new challenges. The establishment of Gamlakarleby Rederi Ab [Kokkola Shipping Company Inc.] is an attempt to utilize the knowledge of shipbuilding in the region. The operators are perhaps inspired by nostalgia, but also by trade conditions after World War I indicating that there is a demand for sailing vessels equipped with auxiliary engines. The steamships are indeed taking over, but it feels challenging to give it a go.

Gamlakarleby Rederi Ab is established on May 21, 1917. The primary business idea is to build vessels and sell them for a healthy profit. Rodén is naturally the main stakeholder in the company. The shipyard is built at Potti in Ykspihlaja. When the state of the market is good, they aim to sail under their own ownership. In a relatively short period of time, the schooners Mars, Mercurius, Tankar, Anders Chydenius, and Yxpila are built.

The last and largest ship, the Yxpila, is built in 1920. The ship has a capacity of 900 dwt. It is a beautiful ship with good sailing features, and is most likely the last sailing ship built in Finland. As late as the 1930s, the ship, based in Rauma, can be seen loading lumber in its old home port.

The stevedoring and shipping industry

In February 1929, leading businessmen within the region's lumber industry decide to establish a joint company named Ab Yxpila Stevedoring Co. Ltd. for the shipping and bundling of unprocessed and sawn lumber. The share-

началом отца. После его кончины Астлей вел бизнес в качестве единственного владельца фирмы вплоть до 1919 года. В 1912 году компания была переименована в Otto Rodén & Son. В течение судоходного периода контора фирмы располагалась на вилле, построенной Отто Роденом в Юкспихлая.

Карьера Астлея В. Родена стремительно развивалась, и он взбирался все выше по общественной лестнице. В 1911 году он занял должность директора отделения банка Uudenmaan Osakepankki в Коккола, которая когда-то принадлежала его отцу. Спустя три года он стал именоваться вице-консулом и впоследствии представлял три консульства – шведское, датское и голландское. В 1916 году он основал компанию Yxpila Stevedoring Co, которая стала заниматься погрузкой древесины. Отдельным направлением экономической деятельности стали разгрузка и экспедирование цемента и извести, производившихся компанией Paraisten Kalkkivuori Osakeyhtiö и доставлявшихся в порты Ботнического залива.

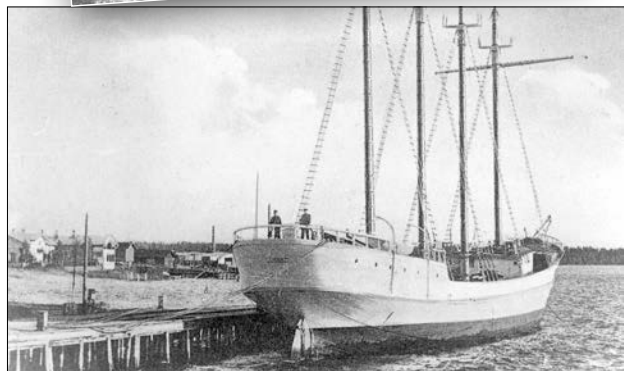
Сфера деятельности и база собственности компании расширились в 1919 году. Компания Ab Otto Rodén Oy возникла не с первой попытки. Вначале планировалось основать Ab Trade Oy, типичную экспортно-импортную компанию. Однако это наименование было уже занято.

4 января 1920 года Астлей В. Роден объявил остальным акционерам о своем желании передать весь бизнес компании Otto Rodén & Son новой фирме, которая была зарегистрирована как Ab Otto Rodén Oy. После ряда экономических транзакций Астлей В. Роден стал владельцем 410 акций компании, что составляло 32,8 процентов от ее уставного капитала. Сфера деятельности компании была расширена и стала включать торговлю. Астлей В. Роден был избран генеральным директором. В Хельсинки был открыт филиал, который, впрочем, спустя некоторое время закрылся.

Хотя торговое отделение и приносило доход в течение нескольких лет, в 1925 году оно было закрыто, отчасти из-за давления Союза оптовиков, и компания вернулась к своей обычной деятельности. В результате этих событий к 1930 году Астлей В. Роден владел большей частью акций компании. Концентрация усилий на стивидорской деятельности и экспедировании круглых лесоматериалов и пиломатериалов компенсировали убытки, понесенные из-за закрытия торгового отделения.

Пароходство Gamlakarleby Rederi AB

Астлей В. Роден начал искать новые области деятельности. В частности, было основано пароходство Gamlakarleby



Completed in 1920, the Yxpila was the biggest and, at the same time, the last vessel built at the Gamlakarleby Rederi Ab shipping company.
«Юкспила» 1920 года – последнее и самое крупное судно, построенное на судостроительной верфи Gamlakarleby Rederi Ab.

capital of 300,000 marks (300 shares of 1000 Finnish marks) is divided in the following manner:

– Astley W. Rodén	102 shares
– Fridolf Heidenberg	69 shares
– Arthur Uunila	69 shares
– Gunnar Björklund	30 shares
– Alexander Rudbäck	15 shares
– Leonard Källström	15 shares

The intention is to combine powers in a common company by coordinating capital and knowledge of the industry. The company develops rapidly and dominates the handling of lumber in Ykspihlaja until World War II. Rodén owns two companies from before which are to be included in the new company. In 1916 he established Yxpila Stevedoring Co. (YSC), with which he stevedores in Ykspihlaja and the outer ports of Möllersvik and Himanka. In 1915 he has, along with Armas Pohjanpalo, established Yxpila Transportbolag [Ykspihlaja Transport Company] for the transportation of goods, loading, and unloading.

Rederi Ab, которое позволило использовать давние традиции кораблестроения в регионе. Возможно, на решение акционеров повлияла ностальгия, но дело было еще и в послевоенной конъюнктуре, создавшей спрос на моторные парусники. Правда, все более широкое распространение получали пароходы, но Роден решил рискнуть.

Пароходство Gamlakarleby Rederi Ab было основано 21 мая 1917 года. Основной целью предприятия была постройка судов на продажу, что должно было приносить хороший доход. Разумеется, Астлей В. Роден стал главным акционером. Судостроительная верфь была построена в порту Потти Юкспихлая. При благоприятной конъюнктуре часть судов должна была также плавать под собственной маркой пароходства. Шхуны Mars, Mercurius, Tankar, Anders Chydenius и Yxpila были построены за довольно короткий срок.

Последняя, самая большая шхуна Yxpila была построена в 1920 году. Ее дедвейт составлял 900 тонн. По своим характеристикам это был добротный, красивый корабль, который, по всей видимости, стал последним из построенных в Финляндии парусников. Шхуна была зарегистрирована в Раума. Еще в 30-е годы ее можно было увидеть в родном порту при погрузке лесоматериалов.

Экспедиторская и стивидорская деятельность

Ведущие предприниматели края, занимавшиеся обработкой лесоматериалов, основали в феврале 1929 года совместную компанию Ab Yxpila Stevedoring Co. Ltd для осуществления стивидорской деятельности и экспедирования круглых лесоматериалов и пиломатериалов. Акционерный капитал в 300 000 марок (300 акций по 1 000 марок) был распределен следующим образом:

– Астлей В. Роден	102 акции
– Фридольф Хейденберг	69 акций
– Артур Уунила	69 акций
– Гуннар Бьёрклунд	30 акций
– Александер Рудбэк	15 акций
– Леонард Кяльстрём	15 акций

Предполагалось собрать все силы – капитал и ноу-хау – в единую компанию. Предприятие быстро развивалось и оставалось в Юкспихлая лидером по обработке лесоматериалов вплоть до Второй мировой войны. Две компании, ранее принадлежавшие Родену, были присоединены к новому предприятию. Еще в 1916 году он основал компанию Yxpila Stevedoring Co (YSC), которая занималась стивидорской деятельностью в Юкспихлая, а также во внешних портах Мёллерсвик и Химанка. В 1915 году Роден и Армас По-

тате Тервахови все же располагается неподалеку от Колумьяки у дороги, ведущей в Юкспихлая.

Начальником порта работает морской капитан Карл Окерберг. Вслед за ним на эту должность приходит капитан Микаэль Фредрик Родэн, отец Отто Родэна. Он работает начальником порта вплоть до 1888 года.

1885

24 октября в 4 часа пополудни ложится на шпалы последний рельс самой северной железной дороги Европы – Сейняяоки–Коккола. Государство также строит ветку до Юкспихлая и железнодорожную платформу в порту.

«17 октября газета Norra Posten сообщает об опасности, грозящей пешеходам на некоторых улицах города. Стало опасно для жизни повернуть за угол: возницы гоняют на большой скорости по средам и субботам, а также в те дни, когда лошадей везут на пароходах в Швецию». На островах Трутклиппан и Хунгробергет устанавливаются небольшие маяки. В одном из отчетов говорится о прогрессирующем обмелении порта из-за подъема почвы. Возле причалов глубина составляет 12–13 футов. Никаких мер не принимается.

1886

Завершается строительство портовой

Master C.A. Uunila

Carl Artur Uunila was born on July 4, 1887 in Nedervetil, and died on July 12, 1954. Early in his life, he moved with his parents to Kokkola, where he went to school and took his matriculation examination at Privata svenska samskolan [The Private Swedish Co-educational School]. After studying at the University of Helsinki, he received his bachelor's degree in 1912. The following year he earned his master's degree in pedagogy. For several years, he worked as a teacher in both Pietarsaari and his hometown.

Uunila left teaching and found his way into the lumber and stevedoring business. He was there for the establishment of Heidenberg, Uunila & Co. and was one of the leading forces in the company that was dissolved in 1931. After that, he joined the newly founded Ab Otto Rodén Oy and became a shareholder and director of Ykspihlaja Stevedoring Company.

During the 1930s, Uunila was one of Astley Rodén's closest co-workers and a member of the company board. Both men had a strong personality and a natural, commanding presence. This led to the end of their cooperation in 1939. In 1943, Uunila received a leading position with Adolf Lahti & Co., where he worked until his death in 1954.

C.A. Uunila was active in the White Guard movement. He was there when the White Guard was organized and was elected member of staff and leader of one of the three platoons. He was involved in the smuggling of weapons that in November 1917 were offloaded from the German steamship Equity. During the occupation of Kokkola, his platoon secured the area to the west of the city and the warehouses at Skrammelbacken.

When the Kokkola Volunteer Corps reached Tampere it was under Uunila's leadership. When the local White Guard was divided by language, Uunila was chosen as a member of staff for the Swedish division. He served as the local leader and remained as staff member until 1944. During the years 1939–40 he served as district leader, and 1941–43 he worked as wartime staff for the Vaasa White Guards district.

C.A. Uunila was a board member of the local division of the Lapua Movement that was established in January 1931. He was a member of the City Council, the borough finance department, and the municipal board. He also served as alternate for the city manager in 1937–41. Uunila was an honorary member of Sällskapsklubben [The Fellowship Club] and a Latvian vice-consul. During the Finnish Civil War he was second lieutenant and was later promoted to reserve lieutenant. He was assigned the Cross of Liberty, with and without a sword, and was appointed Knight of the Order of the Lion of Finland, and was awarded the White Guards' medal for merit.

Магистр К. А. Уунила

Карл Артур Уунила родился 04.07.1887 в Алаветели (швед. Недерветиль) и умер 12.07.1954. Он в раннем возрасте переехал с родителями в соседний город Коккола и там ходил в школу. Уунила окончил в Коккола частную шведскую школу совместного обучения. В 1912 году он получил степень бакалавра гуманитарных наук в Хельсинкском университете. В следующем году он получил степень магистра педагогических наук. Он несколько лет работал преподавателем в Пиетарсаари и Коккола.

Уунила оставил преподавание и решил заняться коммерческой деятельностью в области лесоматериалов и перевалки грузов. Он был одним из основателей и руководителей компании Heidenberg, Uunila & Co. В 1931 году компания была ликвидирована. После этого он принял участие в деятельности только что основанной Ab Otto Rodén Oy и являлся акционером и руководителем Ab Yxpila Stevedoring Co.

В 1930-х годах Уунила был одним из ближайших коллег Астлея Родена и членом дирекции компании. Оба этих человека обладали сильным характером и природным авторитетом. Это, в свою очередь, повлияло на прекращение сотрудничества в 1939 году. В 1943 году Уунила получил руководящую должность в компании Adolf Lahti & Co, где работал до самой смерти, т.е. до 1954 года.

К. А. Уунила был активным членом Охранного корпуса Финляндии (шюцкора). Он участвовал в основании шюцкора и был избран командиром одного из взводов и членом штаба. Уунила входил в группу, участвовавшую в контрабанде оружия – в ноябре 1917 года оружие было выгружено с немецкого парохода Equity. В запланированной атаке по освобождению Коккола его взвод захватил западные районы города и склад в районе Мянтюкангас (тогда Скраммельбакен).

Под командованием Уунила освободительные войска из Коккола прибыли в Тампере. Уунила был избран членом штаба шведскоязычного подразделения, поскольку тогда местный шюцкор делился по языковому признаку. Он являлся местным командующим и оставался членом штаба до 1944 года. В 1939–1940 годах он являлся начальником округа, а в 1941–1943 годах работал в военном штабе шюцкора по округу Вааса.

К.А. Уунила вошел в состав правления местного отделения Движения Лапуа, основанного в январе 1931 года. Он являлся членом городского совета, казначейской палаты и городского правительства, а также заместителем мэра города в 1937-1941 годы. Уунила был почетным членом клуба Sällskapsklubben и вице-консулом Латвии. Во время освободительной войны он имел звание младшего лейтенанта, а позднее получил звание лейтенанта запаса. Уунила был награжден Орденом Креста Свободы без мечей (за гражданские заслуги) и с мечами (за боевые заслуги), а также номинирован на орден Льва Финляндии и награжден медалью шюцкора за заслуги.





**Pitwood being loaded onto a vessel at Ykspihlaja in 1931.
Погрузка балансовой древесины в порту Юкспихлая в 1931 году.**

In 1916, Heidenberg, Uunila, and Rodén established a business for lumber agents called Heidenberg, Uunila & Co. The company is focused on receiving and supplying lumber to foreign buyers. The operation also includes the shipping of unprocessed lumber. Cooperation with Ab Otto Rodén Oy and Yxpila Stevedoring Co. is close. The company will later be acquired by YSC.

Master C.A. Uunila is one of the mainstays of the company up until the outbreak of the Winter War. Astley W. Rodén is appointed president, and Uunila, Heidenberg, and Björklund are appointed permanent board members. Obviously, Rodén becomes the dominant personality in the company.

YSC continues operations and takes over its predecessor's shipping and stevedoring contract. The business gets a flying start and its lumber operations include the whole range of shipping and bundling. Towing at sea comes to make up a fairly large proportion of operations during the 1930s, and the floating of lumber along the Ostrobothnian rivers is significant.

The towing fleet grows. At its greatest, it includes 5–6 seagoing steam-powered tugboats and 15 diesel-powered tugboats and motorboats. Iisalmen Puutavara Oy, the largest exporter of sawn lumber through Ykspihlaja at

хьянпало основали компанию Yxpila Transportbolag, занимающуюся грузовыми перевозками, а также погрузкой и разгрузкой судов.

В 1916 году Хейденберг, Уунила и Роден основали агентство по лесоматериалам Heidenberg, Uunila & Co. Компания занималась приемкой лесоматериалов и их передачей зарубежным покупателям, а также экспедированием круглых лесоматериалов. Предприятие тесно сотрудничало с компаниями Ab Otto Rodén Oy и Yxpila Stevedoring Co. Впоследствии оно слилось с компанией YSC.

Основной движущей силой предприятия вплоть до начала Зимней войны был магистр К.А. Уунила. Астлей В. Роден был назначен исполнительным директором, а Уунила, Хейденберг и Бьёрклунд – действительными членами правления. Роден, разумеется, был доминирующей фигурой в компании.

Компания Yxpila Stevedoring Co продолжала свою деятельность, и контракты ее предшественников на стивидорские и экспедиторские работы перешли к ней. Дела предприятия быстро шли в гору, и оно могло самостоятельно обслуживать все стадии стивидорской деятельности и экспедирования лесоматериалов. В 1930-х годах больших масштабов достигли буксирование лесоматериалов до моря и сплав леса по рекам Остроботнии.

конторы. Отграничивается территория, на которой могут располагаться склады. В газете Norra Posten регулярно печатаются объявления о пароходах, которые в сезон прибывают в Юкспихлая по расписанию и перевозят пассажиров и багаж. Пассажирскими перевозками занимаются как шведские, так и финские пароходства. Статистика указывает на увеличение числа проводок судов с 90 в 1885 году до 130 пятью годами позже. Карл Риска открывает в Юкспихлая экспедиторскую компанию. Коккола переходит на хельсинкское время (+ 7 минут).

1888

Вступает в силу новый свод портовых правил. Последний барк из Коккола, «Молния», терпит кораблекрушение у берегов Дании. В 1888–1891 годах капитан Туре Левелиус исполняет обязанности начальника порта. Его предшественником был Микаэль Фредрик Родэн. Склады для хранения дегтя, расположенные в Халкокари, переносят к Колумьяки, куда уже был перенесен Тервахови после строительства железнодорожной ветки до Юкспихлая. Строительство железной дороги знаменует собой начало промышленной эпохи в порту Юкспихлая. Представитель братьев Нобель, Карл Фин-

When the long-awaited railroad is confirmed, preparations are made for extending the port in Ykspihlaja. The quay is lengthened by 25 fathoms, and the loading house is moved from the Sound's shore to Ykspihlaja. New telephone equipment is installed and the road to Ykspihlaja is improved. The city applies for new lighthouse lights, and a new lighthouse for Tankar.

1883

The Czar ratifies the State Diet's decision to build a railroad between Seinäjoki, Kokkola, and Oulu. The newspaper *Norra Posten* is founded.

1884

The planning of the port area is discussed in the city council. The field by the port's shore is reserved for port operations, and the summer houses will be placed by the edge of the forest and at the shore near Potti. The Tjärhovet [tar works] is destined for the northern side of the port quay. The tar works are finally placed close to Skrammelbacken, by the railroad leading to Ykspihlaja.

Captain Karl Åkerberg serves as the harbormaster. He is



The port of Ykspihlaja has been an important workplace for the people of Öja. Before the age of motoring, they came to Ykspihlaja on boats and anchored alongside the port office. This picture taken in 1926 or 1927 shows From left: Albin Sjöblom, Bertel Granholm, Bertel Kortell, Verner Blomqvist, Evald Wikström, Lennart Broberg, Edvin Sandvik, Helge Sjöblom, Albin Gunell, Birger Wiklund, Birger Eklund, Martin Blomqvist, Helmer Eklund, Gunnar Blomqvist and Helge Eklund.

Порт Юкспихлая был для жителей муниципалитета Ёя крупным работодателем. До распространения автомобилей они приезжали в Юкспихлая на лодках, которые оставляли на причале у портовой конторы. На фотографии, сделанной, предположительно, в 1926 или 1927 году, слева направо: Альбин Шёблум, Бертель Гранхольм, Бертель Кортелл, Вернер Блумквист, Эвальд Викстрём, Леннарт Бробери, Эдвин Сандвик, Хельге Шёблум, Альбин Гунелл, Биргер Вилкунд, Биргер Эклунд, Мартин Блумквист, Хельмер Эклунд, Гуннар Блумквист и Хельге Эклунд.

the time, has large storehouses in the port and engages YSC as their forwarding agency.

The depression hits

The worldwide depression triggered by the stock market crash in New York in 1929 reaches our latitude as well. Naturally, the years 1931 and 1932 become a dark period in the company's history. Now it is a matter of adjusting operations to the situation that has arisen. The workers are employed short-term for every loading and unloading job.

Even the permanent organization is looked over. Salaries are reduced and efforts are made to find employment elsewhere for workers who have to leave. In the spring of 1933, long-time colleague Fridolf "Pigge" Heidenberg resigns and accepts the position of director for Wilkman & Lenander and the associated Ab Federation Stevedoring Ltd. in Pietarsaari.

The inhabitants of Kokkola have significant influence in these companies. Astley W. Rodén is a major shareholder, and along with pharmacist Wilkman in Nykarleby he owns majority shares in the companies. Heidenberg has smaller

Количество буксиров росло. Одно время в распоряжении пароходства находилось 5-6 паровых морских буксиров и до 15 дизельных буксиров и моторных судов. Самым крупным экспортером пиломатериалов в порту Юкспихлая было в то время предприятие *Iisalmen Puutavara Oy*. У него были большие склады в порту, а экспедитором была компания YSC.

Экономический спад

Начавшийся в 1929 году с обрушения Нью-Йоркской фондовой биржи спад в мировой экономике дошел и до северных широт. 1931 и 1932 годы стали мрачными страницами в истории компании. Ей пришлось приспособливаться к сложившейся ситуации: рабочих нанимали индивидуально и на короткий срок, только на время погрузки-разгрузки судов.

Постоянные должности также подверглись пересмотру. Зарплаты снизили, а уволенным сотрудникам постарались найти рабочее место за пределами компании. Фридольф «Пигги» Хейденберг, много лет проработавший в компании, уволился весной 1933 года и возглавил компанию Wilkman & Lenander и входившую в ее состав фирму

shares in the companies as well.

The recovery starts in 1933, and the following years are expansive and profitable. During the shipping season, YSC is the largest employer in the area. But the operations demand capital, and the changes in ownership structure follow the same patterns as Ab Otto Rodén Oy during the 1920s.

Issuance and share transfers result in Astley W. Rodén, and companies owned by him, owning all the shares in YSC at the end of 1935; with the exception of a small share held by C.A. Uunila, who still works within the company. Around this time, Ab Otto Rodén Oy and YSC establish a combine with shared owners and management.

Different operators on the market

However, Otto Rodén is not the only king of the hill. Consul Carl Riska, born in 1861 and of the same age as Rodén, resumes in 1901 the forwarding business he began in 1886. There is room for the both of them, and Riska continues his business until his death in 1924. His son Karl Riska continues with the business for a few years. Riska's business established the foundation for new operators on the market.

Ab Federation Stevedoring Ltd в Пиетарсаари.

Выходцы из Коккола занимали в этих компаниях влиятельные позиции. Астлей В. Роден вместе с аптекарем Вилкманом из Усуикарлепуу владел контрольным пакетом акций. Некоторое количество акций находилось также во владении Хейденберга.

В 1933 году кризис подошел к концу, и последующие годы были временем расширения деятельности и хорошей прибыли. Во время судоходного периода компания YSC была самым крупным работодателем. Но для деятельности требовался капитал, и в компании провели структурные изменения по тому же образцу, что и в компании Ab Otto Rodén Oy в 20-е годы.

В результате выпуска и передачи акций Астлей В. Роден и принадлежавшие ему компании владели к концу 1935 года всеми акциями YSC, за исключением небольшой части акций, принадлежавшей долго проработавшему в компании К.А. Уунилы. С тех пор компании Ab Otto Rodén Oy и YSC стали концерном с единым владельцем и руководством.

На рынке действует несколько операторов

Однако Отто Роден не был единоличным «царем горы».



The Hietala hotel stood empty for a while until the Chamber of Finance rented it in March 1926 to Yxpila Stevedoring Company (Rodén).

Гостиница «Хиетала» некоторое время пустовала, пока в марте 1926 года ее помещения не арендовала финансовая палата для компании Yxpila Stevedoring Company (компания Родена).

нилы из Вааса, устанавливает в Юкспихлая резервуар для хранения керосина объемом 40 000 канистр, или 100 000 литров. Порт Вааса слишком мелководен для танкеров компании.

1889

Завершается строительство маяка на острове Танкар. В Коёклакен устанавливают газово-керосиновую лампу. Производится реконструкция четырех небольших маяков на островах Трутклипан и Хунгробергет. В Юкспихлая открывается пароходная компания, планирующая заниматься морскими перевозками. Компания покупает пароход «Фэнрик Стол», но деятельность оказывается нерентабельной, и пароход продают.

1890

Городское собрание постановляет установить боны для борьбы с волнами и заилением порта.

1891

В 1891–1895 годах должность начальника порта занимает капитан Виктор Аксельквист. Устанавливается телефонное сообщение с Пиетарсаари и Вааса. Это повышает качество связи в Юкспихлая.

1893

К югу от портовой конторы строится лоцманский домик.

Sea Captain David Eklöf

David Eklöf was born in Sweden, where he attended school and trained as a ship's officer. He led a varied life on the open ocean, and as a sea captain, commanded several vessels. He also worked as a navigation instructor, and while in America, he supervised shipbuilding.

When he first came to Finland, David Eklöf arrived in Kotka, but soon after he was hired by Karl Riska, who managed a shipping company in Ykspihlaja. After that, he and Adolf Lahti from Oulu established Adolf Lahti & Co. in Ykspihlaja. The company was later called Ab D. Eklöf & Co.

His greatest hobby was photography, and numerous photos in his archive bear his signature. Building miniature model ships was his passion in his autumn years. He did not build models of steamships, but sailing ships; everything from Boyert boats to the final, and most beautiful, varieties of full-rigged ships.

He built ten model ships for the K.H. Renlund Museum. In addition, he crafted a half-built model in order to illustrate how the ships had been constructed, with frames and the like. The first model ship that he built for the museum was the brig Navarino from 1862.

Eklöf built the model ships in mahogany, which is difficult, but at the same time rewarding, to work with. An easier material to work with is Finnish alder, David Eklöf explained in an interview in the local newspaper Öb on March 1, 1963.

David Eklöf was born in Sweden on August 21, 1882, and died in Kokkola on September 7, 1968.



Капитан Давид Эклёф

Давид Эклёф родился и окончил школу в Швеции. Он также получил там специальность капитана. Эклёф прожил яркую жизнь, он бороздил Мировой океан и работал морским капитаном на нескольких судах. Кроме того он работал преподавателем навигации, а также кораблестроительным инспектором в Америке.

Первым финским городом для Давида Эклёфа была Котка, но через некоторое время он получил работу у Карла Риска, руководившего экспедиционной компанией в Юкспихлая. После этого Эклёф вместе с Адольфом Лаhti из Оулу основал в Юкспихлая компанию Adolf Lahti & Co. Позднее компания сменила название на Ab D. Eklöf & Co.

Эклёф любил фотографию, и многочисленные архивные снимки имеют его подпись. В преклонном возрасте он увлекся постройкой масштабных моделей кораблей. Однако не моделей пароходов, а только парусников, включавших всё – от катамаранов до самых современных в его время и красивых парусных судов с полным такелажем.

Эклёф построил десять масштабных моделей для музея К.Х. Ренлунда. Он также изготовил незавершенную модель для того, чтобы лучше показать конструкцию корабля со шпангоутами и прочими деталями. Первой масштабной моделью, сделанной Эклёфом для музея, был бриг "Наварино" 1862 года.

Он изготавливал модели из красного дерева, которое с трудом поддается обработке, но в остальном является благодарным материалом. С финской ольхой работать легче, – сказал Давид Эклёф в интервью местной газете Öb от 1.3.1963.

Дэвид Эклёф родился 21 августа 1882 года в Швеции и умер 7 сентября 1968 года в Коккола.

Having commanded numerous different vessels for many years, Sea Captain David Eklöf founded Ab D. Eklöf Co in 1927. Article in Österbottningen.

Проработав многие годы капитаном на разных кораблях, Давид Эклёф основал компанию Ab D. Eklöf Co в 1927 году. Статья из газеты Österbottningen.

Director Fridolf Heidenberg

Fridolf "Pigge" August Bernadotte Heidenberg (1883–1938) was the son of Gustaf Napoleon Bernadotte Heidenberg and Matilda Sofia Hagberg. He was married to Annie Evelina Nyström and grew up in Kokkola, where he attended school. At a young age he served in many foreign lumber companies and received a thorough education in the industry.

When a number of Finns at the beginning of the 1900s struck out for Misiones in Argentina to found a Finnish colony, Fridolf Heidenberg accompanied them and spent a few years there. He then returned to his homeland via North America, but by no means was that the only journey he made. Another time after that he visited New York. He made a business trip to Egypt and Palestine as well, a trip that broadened Heidenberg's intellectual horizon as both a businessman and individual.

From 1915 on he was a partner in the firm Heidenberg, Uunila & Co., and a collaborator and member of the board of directors at Ab Yxpila Stevedoring Company Ltd. In the spring of 1933 he moved to Pietarsaari, where he became a director for Ab Federation Stevedoring Limited. He stayed at that post until his death.

When the nation grew alarmed and the White Guard was formed, Heidenberg was one of the first to volunteer. He was one of the initiators of the Kokkola White Guard and participated with distinction in the Finnish Civil War. This is evidenced by the White Guards' Medal and the Tampere Medal. He later remained a loyal friend of the White Guard concept. He was a member of the White Guard, first in Kokkola and later in Pietarsaari, until his death.

He also found municipal life interesting. For several years Heidenberg was part of the taxation and unemployment committee, and he also served as quartermaster of the city's properties. As an eager volunteer firefighter he advanced to the rank of vice brigade chief within the Gamlakarleby FBK [Kokkola voluntary fire brigade]. After the move to Pietarsaari, he became a member of the port commission.

Wherever Fridolf Heidenberg went, he earned devotion and friendship thanks to his humane and kindhearted nature. He possessed the gift of humor, and let his wit flow in all the circles which he moved in. He made the motto "Man should be cheerful and kind" his own. Therefore he let these characteristics compete among themselves in his cheerful mind and kind heart.



Директор Фридольф Хейденберг

Родителями Фридольфа «Пигге» Августа Бернадотте Хейденберга (1883–1938) были Густаф Наполеон Бернадотте Хейденберг и Матильда София Хагберг. Фридольф Хейденберг вырос и окончил школу в Коккола. Он был женат на Анни Евелине Нюстрём. В молодости Хейденберг работал в нескольких иностранных компаниях, занимавшихся лесоматериалами, и досконально изучил эту отрасль.

Когда небольшое сообщество финнов решило переселиться в начале XX века в провинцию Мисьонес в Аргентине, Хейденберг присоединился к ним и провел в финской колонии несколько лет. На родину он вернулся через Северную Америку, и эта длинная поездка оказалась далеко не последней. Впоследствии он еще раз побывал в Нью-Йорке. Кроме того, он совершил поездку в Египет и Палестину, и это путешествие расширило его кругозор и как человека, и как бизнесмена.

С 1915 года Хейденберг стал акционером общества Heidenberg, Uunila & Co, а также сотрудником и членом правления компании Ab Yxpila Stevedoring Company Ltd. Весной 1933 года он переехал в Пиетарсаари и стал директором компании Ab Federation Stevedoring Limited. В этой должности он и проработал до самой смерти.

Когда в стране стало беспокойно и началось формирование Охранного корпуса Финляндии (Шюцкёр), Хейденберг был одним из главных инициаторов формирования его отделения в Коккола. Он достойно проявил себя на освободительной войне, о чем свидетельствуют медаль Охранного корпуса и медаль, отлитая в память о взятии Тампере. Хейденберг и в дальнейшем оставался преданным сторонником дела шюцкор. Он состоял в этом движении до самой смерти – сначала в своем родном городе, а затем в Пиетарсаари.

Муниципальные дела также интересовали Хейденберга. В течение многих лет он был членом комиссии по делам налогов и безработицы, а также занимался инвентаризацией городского движимого имущества. Хейденберг также был активным членом пожарной команды и занимал должность заместителя директора общества пожарных-добровольцев в Коккола. После переезда в Пиетарсаари он стал заметной фигурой в портовом комитете.

Благодаря своему гуманистическому и доброжелательному настрою Фридольф Хейденберг повсюду завоевывал доверие и дружеское расположение людей. Он обладал хорошим чувством юмора и умел создать неформальную атмосферу в любой обстановке и компании. Он был живым воплощением девиза «Человек должен быть добрым и веселым». Эти качества всегда жили в нем – в его веселом уме и добром сердце.

succeeded by Captain Mikael Fredrik Rodén, who serves as harbormaster until 1888. Mikael Rodén is Otto Rodén's father.

1885

On October 24, at four o'clock in the afternoon, the last spike of Europe's northernmost railroad section, Seinäjoki-Kokkola is driven in. Meanwhile, the state has built a branch line to Ykspihlaja, and a railroad quay at the port.

Lilliputian and Hungroberget are equipped with small lighthouses (navigation lights). In a report, it is established that the port is becoming increasingly shallow due to post-glacial rebound. The depth by the quays reaches 12–13 feet. No preventative measures are undertaken.

1886

The port office is ready. The areas for warehouses are finalized.

Norra Posten runs ads for coastal steamers which regularly put in at the Port of Ykspihlaja with goods and passengers. Shipping companies in both Sweden and Finland handle traffic to everyone's satisfaction. Statistics show that

In January 1927, businessman Adolf Lahti of Oulu and Captain David Eklöf of Kokkola hand in two business applications to the registry office together. One of them concerns ship brokerage and forwarding operations, and the other loading and unloading operations under the company name Stuveribolaget D. Eklöf & Co. It is possible that David Eklöf had worked in Riska's company.

The newly established companies take over Riska's property, and in all probability the shipping equipment as well, in Ykspihlaja. Adolf Lahti's share is later acquired by businessman Verner Mattson. In 1932, the two general partnerships are converted into a limited company under the firm Adolf Lahti & Co. Yxpila Ltd. D. Eklöf Oy, with David Eklöf as chairman and president.

Fairly soon, however, differences of opinion arise between the main shareholders. This leads to David Eklöf leaving the company and management being taken over by Verner Mattsson. The company name is changed to Ab Adolf Lahti & Co. Yxpila Ltd. Oy. In 1938, Mattson acquires all shares in the company.

When this competitive situation arises, YSC tries to bring about an agreement to restrict competition, based on an allocation of quotas for the forwarding and stevedoring operations, as well as uniform pricing of services. The result is poor, and Adolf Lahti & Co. asserts its position and becomes a permanent competitor.

David Eklöf continues operating as a ship broker on his own for some time, but after a few years he sells his company to Ab Otto Rodén Oy, which maintains it as a dormant company. Three establishments from 1915 can be mentioned in connection with this. These are made by Lars Krogius and Victor Ek from Helsinki, as well as John Nurminen from Rauma, who open branch offices in the city. These new establishments are a result of the outbreak of World War I in 1914, and the German blockade of the Baltic Sea.

This leads to increasing transshipment from the Allied Powers, via Sweden and the Ostrobothnian ports, to Russia.

В 1901 году сверстник Родена консул Карл Риска, тоже родившийся в 1861 году, вдохнул новую жизнь в стивидорную компанию, основанную им в 1886 году. Места хватило обоим, и Риска управлял компанией вплоть до своей смерти в 1924 году. Его сын, Карл Риска, продолжал дело отца в течение нескольких лет. Компания Риска послужила основой для новых начинаний.

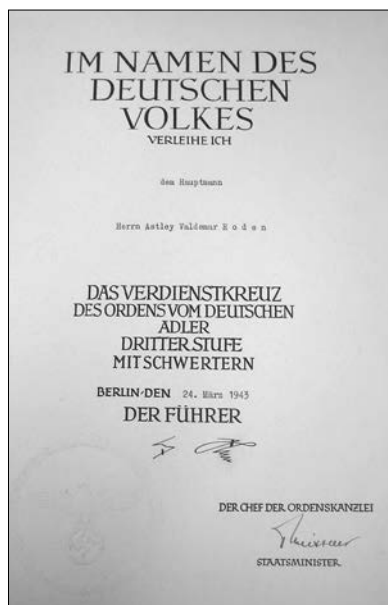
В январе 1927 года предприниматель из Оулу Адольф Лахти и морской капитан из Коккола Давид Эклёф подали совместное заявление в магистрат о начале новой предпринимательской деятельности. Одна часть заявления касалась агентирования судов и экспедиторских услуг, а вторая – погрузочно-разгрузочных работ под фирменным наименованием Stuveribolaget D. Eklöf & Co. Вполне возможно, что Давид Эклёф ранее работал в компании Риска.

Эти новые компании расположились в помещениях компании Риска в Юкспихлая и, по всей видимости, получили в свое распоряжение экспедиторское оборудование компании. Позже предприниматель Вернер Маттсон выкупил долю Адольфа Лахти. В 1932 году компании слились в акционерное общество Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd D. Eklöf Oy. Давид Эклёф исполнял обязанности председателя правления и исполнительного директора.

Довольно скоро между основными акционерами возникли разногласия. Давид Эклёф покинул компанию, и руководство перешло к Вернеру Маттсону. Название компании сменилось на Ab Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd Oy. В 1938 году Маттсон выкупил все акции компании.

В сложившейся конкурентной ситуации компания YSC пыталась заключить договор, направленный на ограничение конкуренции. Суть предложений заключалась в установлении квот на стивидорскую и экспедиторскую деятельность, а также в гармонизации преискурантов на услуги. Из этой затеи фактически ничего не вышло, и компания Adolf Lahti & Co сохранила свои позиции и стала постоянным конкурентом YSC.

Давид Эклёф еще некоторое время продолжал заниматься агентированием судов, но через год продал свою ком-



Rodén's companies were a resounding success in the war years, when the German troops in the country needed supplies of equipment and goods. Thank-you letter from Adolf Hitler.

В годы войны, когда немецким войскам, находившимся на территории Финляндии, необходимо было поставлять товары и припасы, компании Родена преуспевали. Письмо благодарности от Адольфа Гитлера .

Managing Director Justus Kurtén

Justus "Korre" Kurtén was born in Öja on October 11, 1904, and died on February 15, 1942, during a ski trip in the Ykspihlaja forest. He was the son of Johannes and Amanda Kurtén, from Lillkrokvik. Justus Kurtén was married to Verna Wihlman.

After finishing middle school, he was employed by Ab Otto Rodén Oy and Ab Yxpila Stevedoring Co. Ltd. Through competence, diligence, and energy he worked his way into a managerial position. Studying on his own, he improved his knowledge of the industry. Thanks to his good language skills, he acquired expert knowledge that was useful to both himself and the companies he worked for.

During a fact-finding trip to England he acquired practical and theoretical insights into the holistic management of operations in Ykspihlaja. This led to him eventually taking his place as president of the Ykspihlaja companies and playing a major role in regional business life.

Besides his position as president of the shipping companies, he was the president of Karleby Pälstdjursfarm [Kokkola Fur Farm], Ab David Eklöf & Co., and served as secretary of the local trade association for several years. Justus Kurtén's sudden death in 1942, when he was only 38 years old, was a great personal loss for his brother-in-law Astley Rodén, as well as for the companies that he worked with.

Kurtén successfully participated in the struggles at the front during the Winter War. During the Continuation War, he was commanded to serve on the home front. As a loyal person, he was ready to serve, and he did not hesitate to help his fellow man.

Justus Kurtén was known to be a friend of nature. He appreciated its attractions and life-affirming characteristics. It was a cherished diversion for him to seek solace in nature in his free time. He was alone in the forest's deep arms when, unnoticed, he slipped into that long peaceful rest and felt the wind whisper in the evergreen's crowns.



Исполнительный директор Юстус Куртэн

Юстус «Корре» Куртэн родился в Ёя 11 октября 1904, а умер во время лыжной прогулки в лесу Юкспихлая 15 февраля 1942 года. Его родителями были Йоханнес Куртэн и Аманда Куртэн, урожденная Лиллкрюквик. Юстус Куртэн был женат на Верне Вильман.

После окончания средней школы Юстус Куртэн начал работать в компаниях Ab Otto Rodén Oy и Ab Yxpila Stevedoring Company Ltd. Благодаря своей практичности, усердию и энергичности Куртэн смог в итоге дослужиться до директора. Он самостоятельно изучал область и благодаря знанию иностранных языков усваивал новую информацию, что приносило большую пользу и ему самому, и компаниям, в которых он работал.

В учебной поездке в Англию он приобрел практические и теоретические знания о различных отраслях экономической деятельности, которые удачно сложились в единое целое. В качестве исполнительного директора предприятий в Юкспихлая он постепенно завоевал влиятельное положение в экономической жизни региона.

Помимо экспедиторских предприятий Куртэн в течение нескольких лет занимал должность исполнительного директора на предприятии по разведению пушных зверей Karleby Pälstdjursfarm и в компании Ab David Eklöf & Co, а также исполнял обязанности секретаря в объединении торговцев. Неожиданная

кончина Юстуса Куртэна в 1942 году, в возрасте всего 38 лет, была большим ударом для его шурина, Астлея Родена, а также для компаний, в которых он работал.

В Зимнюю войну (Советско-финская война) Куртэн служил на фронте. Во время Войны-продолжения он был командирован в тыл. Как ответственный человек, он хотел служить и всегда старался помогать людям.

Юстус Куртэн очень любил природу и ценил ее красоту и благотворное влияние на человека. В свободное время он с удовольствием бродил по полям и лесам, это было его главным увлечением и источником энергии. В одиночестве он любил забираться в самую чащу леса и наслаждаться шумом ветра в сосновых кронах.

the number of pilotings increased from 90 to 130 between 1885–1890.

Carl Riska begins forwarding operations in Ykspihlaja.

The city switches to Helsinki time (+ 7 min).

1888

The new port regulations are put into action.

The city's last barque Salama sinks off the coast of Jutland.

Captain Thure Levelius serves as harbor master from 1888–1891. He succeeds Mikael Fredrik Rodén.

The storehouses for tar on Halkokari are moved to the area by Skrammelbacken, where the Tjärhovet was relocated to when the branch line to Ykspihlaja was put into use. With the railroad, the industrial era begins in the Port of Ykspihlaja.

1888

A representative of the Nobel brothers, Vaasa resident Carl Finnilä (Kokkola) constructs a petroleum cistern of 40,000 "kanor", or 100,000 liters, in Ykspihlaja, since the Port of Vaasa is too shallow for the company's tankers.

Traffic is the greatest through Tornio, but Kokkola also handles a portion of the goods flow. This transshipment ceases with the October Revolution in 1917, after which the forwarding agents from southern Finland discontinue their branch offices.

The war years and the post-war period

The war years paralyze normal imports and exports, naturally affecting stevedoring and shipping operations. Rodén's group of companies compensates for a large part of these reductions by importing essentials for the German troops stationed in Finland. The trade is fairly extensive and the unloading and forwarding are dealt with solely by Ab Otto Rodén Oy and YSC. During 1941–43 port operations result in a substantial surplus.

In 1942 Astley W. Rodén's brother-in-law Justus "Korre" Kurtén dies and is replaced as office manager by Consul Birger Stenhagen. After Astley W. Rodén's death in 1948, Stenhagen serves as president until 1953. Stenhagen is a calm, loyal contributor with knowledge of the industry, who makes a solid administrative addition to the company.

The armistice results in a prompt end of the German

панию акционерному обществу Ab Otto Rodén Oy, которое сохранило ее лишь номинально. В этой связи можно вспомнить и о трех других новичках 1915 года. Это были Ларс Крогиус и Виктор Эк из Хельсинки и Джон Нурминен из Раума, каждый из которых открыл филиал своей компании в Коккола. Причиной для этого послужила разразившаяся в 1914 году Первая мировая война и морская блокада Финского залива немцами.

Из-за этой блокады транзитные перевозки из западных стран в Россию через порты Швеции и Остроботнии возросли. Большинство транзитных перевозок шло через Торнио, но кое-что попадало и в Коккола. После Октябрьской революции 1917 года поток транзитных перевозок иссяк, и экспедиторы из Южной Финляндии закрыли свои филиалы в Коккола.

Война и послевоенные годы

В военные годы обычная экспортно-импортная торговля была парализована, что не могло не сказаться на стивидорной и экспедиторской деятельности. Концерн Родена компенсировал потери за счет поставок снаряжения и припасов находившимся в стране немецким войскам. Объемы пе-



Passenger traffic in full swing, with a passenger waiting on the quay.
Пассажирские перевозки идут полным ходом. Пассажиры ждут на причале.

Consul Mauri Rauanheimo

Mauri Kaukovalta Rauanheimo (1902–1938) was the founder of the company M. Rauanheimo Oy in Petsamo. He was the son of newspaper publisher, consul, Member of Parliament, and author Axel Gustaf Leonard Järnefelt (1871–1932) and his wife, Johanna Mariana Nylund (1872–1918). In 1906, the family changed their family name to Rauanheimo in order to sound more Finnish.

Mauri Rauanheimo was a young and energetic businessman. He established a brickyard in Petsamo, a region that was developing quickly. He was also active within Petsamo's local government, and served as Norway's vice-consul.

When sea trade with Linhammar began, he initially worked as a representative for the Maritime Board. In 1932, he became Petsamo's first harbormaster and pilot manager. Being as energetic as he was, he expanded his business to include the clearance and loading of vessels.

This young man's promising future was interrupted by his early death in 1938. He was only 36 years old. Shortly after this, his widow Lisa Rauanheimo Ragnar Nordström offered to buy M. Rauanheimo Oy. The deal was done, and there was one less competitor in the small port of Linhammar.

After Finland had lost Petsamo to the Soviet Union in 1944, M. Rauanheimo Oy's business relocated to Kokkola in 1945. There the company served under Ragnar Nordström as port operator, and as a shipping company during the 1960s. The company remained in the family's possession until the spring of 1983, when it was sold to Oy Auto-Haro Ab. The tugboats Pontius and Tor were not included in the deal, but were relocated to Loviisa.



Mauri Rauanheimo began his business activity in Petsamo. Маури Рауанхеймо начал заниматься бизнесом в Петсамо.

Консул Маури Рауанхеймо

Маури Кауковалта Рауанхеймо (1902–1938) основал компанию M. Rauanheimo Oy в городе Петсамо. Его родителями были Аксель Густав Леонард Ярнефельт (1871–1932) и Йоханна Мариана Нюлунд (1872–1918). Отец Маури Рауанхеймо был журналистом, консулом, депутатом парламента и писателем. В 1906 году семья поменяла свою фамилию на финскую – Рауанхеймо.

Молодой энергичный бизнесмен Маури Рауанхеймо основал в стремительно развивавшемся городе Петсамо кирпичный завод. Кроме того, он принимал активное участие в деятельности городского правления, а также являлся вице-консулом Норвегии.

Когда началось морское сообщение с портом Лийнахамари, Маури Рауанхеймо работал представителем Управления мореходства. В 1932 году он был назначен первым капитаном порта и начальником лоцманов в Петсамо. Будучи человеком деятельным и энергичным, Маури Рауанхеймо стал также заниматься кларированием и погрузкой судов.

Однако многообещающая карьера молодого предпринимателя внезапно прервалась в 1938 году. Маури Рауанхеймо скончался, когда ему было всего 36 лет. Вскоре после этого его вдова Лиза Рауанхеймо предложила Рагнару Нурдстрёму купить компанию M. Rauanheimo Oy. Они заключили сделку, и в маленьком порту Лийнахамари стало на одного конкурента меньше.

В 1944 году Финляндия вынуждена была уступить Петсамо Советскому Союзу, а в следующем году деятельность компании M. Rauanheimo Oy была перенесена в Коккола. Находясь в собственности Рагмара Нурдстрёма, компания была портовым оператором, а в 1960-е годы – также и пароходством. M. Rauanheimo Oy принадлежала семье Нурдстрём вплоть до весны 1983 года, когда они продали ее акционерному обществу Oy Auto-Haro Ab. Буксиры «Понтиус» и «Тор» не входили в сделку, поэтому они были переведены в Ловийса.



1889

The lighthouse at Tankar is ready. The LPG lamp on Koöklacken and the small lighthouses (navigation lights) on Trutklippan and Hungroberget are improved.

Ykspihlaja Steamboat Company is established to engage in shipping. The company purchases the steamboat Fänrik Stål, but operations prove unprofitable and the ship is sold.

1890

In order to prevent the port from silting up, the city council decides to set out booms to decrease swell.

1891

Captain Viktor Axelqvist serves as harbormaster from 1891–1895.

Kokkola gains a telephone connection to Pietarsaari and Vaasa. This simultaneously improves contact to and from Ykspihlaja.

1893

A pilot house is built on the southern side of the port office.

1894

It is suggested that the old quay should be built on the sandbar. The harbormaster proposes dredging and the construc-



Loading of pitwood and other raw materials kept people occupied.

На работы по погрузке балансовой древесины и другого сырья требовались рабочие.

war trade via Ykspihlaja. Now there is a need to return to and develop pre-war operations based on sawn and unprocessed lumber. When Kemira Oy begins the production of artificial manure in Ykspihlaja in 1945, a quickly growing influx of potassium salt and phosphorite is handled by the port. This gives the stevedores a great opportunity to earn money.

Wartime was lucrative for the Rodén corporations, but the transition to peace is not easy. Astley W. Rodén is a fairly lonely man these days. His brother-in-law, Justus "Korre" Kurtén has passed away and former colleague C.A. Uunila is working with competitor Adolf Lahti & Co.

M. Rauanheimo comes to Ykspihlaja

The end of the war has also brought new competitors to Ykspihlaja. These are Oy Liinahamari Stevedoring Co. Ab and M. Rauanheimo Oy, both owned by the Nordström Group in Loviisa. These companies, which had been active in Petsamo, begin with stevedoring and shipping in Ykspihlaja. As the years go by, these companies become dynamic and dangerous competitors.

A large part of the wartime tugboat fleet has been liquidated, stevedoring operations have decreased, and the time has passed for towing at sea. The adjustment to peacetime has demanded resuming the handling of sawn lumber alongside Kemira's import goods. But Rodén does not take part in these operations completely again. In part, he lacks suitable collaborators.

He attempts to take part in the handling of sawn lumber by resurrecting the dormant Ab D. Eklöf & Co., which is owned by the combine. The owner of Iisalmen Saha Oy, Atte Aminoff, joins as a partner with 1/3 of the shares, as does businessman Teodor Hansson, who has become a



ревозок были весьма значительными, но компании Ab Otto Rodén Oy и YSC полностью обслуживали разгрузку и экспедирование. В 1941–1943 годах эта деятельность принесла немалую прибыль.

Шурин Астлея В. Родена Юстус «Корре» Куртен умер в 1942 году, и на его место директора конторы был назначен консул Бирген Стенхаген. После смерти Астлея В. Родена в 1948 году Стенхаген исполнял обязанности исполнительного директора вплоть до 1953 года. Стенхаген был тихим и лояльным работником, досконально знал свою область деятельности и внес существенный вклад в управление компанией.

Перемирие с Советским Союзом мгновенно остановило поставки военного снаряжения немецким войскам через порт Юкспихлая. Теперь нужно было возвращаться к довоенной деятельности – обработке круглых лесоматериалов и пиломатериалов – и развивать ее. Кроме того, в 1945 году компания Kemira Oy начала производить в Юкспихлая удобрения, в результате чего начал быстро расти экспорт калийной соли и фосфата-сырца. Это стало для стивидоров хорошим источником дохода.

Военные годы были довольно прибыльными для компании Родена, но возвращение к обычной мирной жизни складывалось непросто. Астлей В. Роден фактически остался к этому времени один. Его шурин Куртен умер, а бывший партнер Уунила работал у конкурентов, в компании Adolf Lahti & Co.

Начало деятельности компании М. Rauanheimo в Юкспихлая

С окончанием войны в Юкспихлая появились новые конкуренты. Здесь обосновались компании Oy Liinahamari Stevedoring Co Ab и M. Rauanheimo Oy, входившие в кон-

Consul Birger Stenhagen

Birger Fritjof Stenhagen was born on May 4, 1894 in Kokkola, and received his matriculation examination from Privata svenska samskolan [The Private Swedish Co-educational School] in Kokkola in 1913. He received his mercantile education at Högre svenska handelsläroverket [Higher Swedish Commercial School] in Helsinki, from which he graduated in 1915.

He was first employed by Ab Otto Rodén Oy in his hometown. In 1919, he transferred to the export company Alex Rudbäck. At the beginning of the 1920s, he moved to Adolf Lahti & Co. in Oulu, but he returned to his hometown in 1928, where he became office manager for the shipbroking, stevedoring, and forwarding company Ab D. Eklöf & Co.

In 1936 he became the district manager for the export company Paperipuu Oy. In 1942, Stenhagen was employed as office manager by Ab Otto Rodén Oy in Ykspihlaja, and worked as the company's president until 1953. After that, he was employed by Ab Tankar Steamship Co. Ltd.

For several years, Stenhagen served as both the Danish and Dutch vice-consul in Kokkola. From 1957, until he turned 70, he served as a district judge at Kokkola's city court. He also worked as an adjunct teacher of typewriting and accounting at Gamlakarleby handelsläroverk [Kokkola Business School], as well as an instructor of these subjects for the city's adult education center.

Consul Stenhagen was known as a responsible and dutiful man, who was well-liked by his employers and colleagues. Among his friends, he was appreciated for his good humor and strong memory. Birger Stenhagen died in Kokkola on June 29, 1968.



Консул Биргер Стенхаген

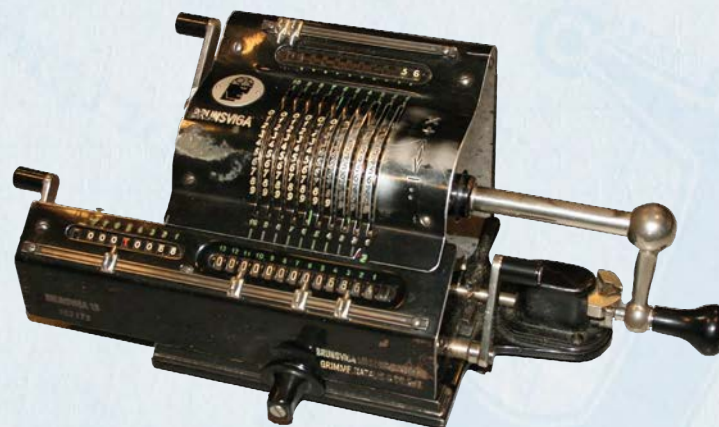
Биргер Фритйоф Стенхаген родился в Коккола 4 мая 1894 года. Он окончил частную шведоязычную гимназию в Коккола в 1913 году, после чего получил экономическое образование в шведскоязычном Высшем торговом училище в Хельсинки, закончив его в 1915 году.

Первым работодателем Стенхагена была компания Ab Otto Rodén Oy в его родном городе. В 1919 он перешел в экспортную компанию Alex Rudbäck. В начале 1920-х годов Стенхаген переехал в Оулу и поступил на работу в компанию Adolf Lahti & Co, но затем вернулся в родной город в 1928 году, получив место начальника конторы в компании Ab D. Eklöf & Co. Компания занималась судовым брокерством, а также стивидорной и экспедиторской деятельностью.

В 1936 году Стенхаген был избран региональным директором экспортного предприятия Paperipuu Oy. В 1942 году он получил место начальника конторы в компании Ab Otto Rodén Oy. Стенхаген проработал на должности исполнительного директора до 1953 года. Затем он перешел в компанию Ab Tankar Steamship Co Ltd.

Стенхаген в течение нескольких лет был вице-консулом Дании и Голландии в Коккола. С 1957 года и вплоть до 70-летия он был муниципальным советником городского суда. Стенхаген также работал почасовиком в Торговом училище Коккола и преподавал машинопись и бухгалтерское дело. Эти же предметы он преподавал и в городском образовательном центре для взрослых.

Консул Стенхаген был известен как ответственный человек, человек долга. Он пользовался большим уважением у своих работодателей и коллег. В дружеских кругах его ценили за позитивный жизненный настрой и прекрасную память. Биргер Стенхаген скончался 29 июня 1968 года в Коккола.



Managing Director Gustaf Åsmus

Gustaf Åsmus was born in the city of Kokkola and was loyal to his hometown until his death. After six years in Gamlakarleby svenska samskola [the Swedish Coeducational School in Kokkola], he volunteered for military service. Unfortunately, he was not demobilized before the outbreak of the Winter War, and his military service lasted until after the Continuation War in 1944.

During peacetime he continued the studies he had begun between the wars, and in 1945 he graduated from the business institute in Turku. After a few months' service in the agricultural department at SOK's office in Kokkola, he was hired as an office clerk and shipping agent by Adolf Lahti & Co. Ltd in Ykspihlaja in 1946.

He served in this capacity until 1949, when he became office manager of Kokkola's chromium leather factory in Rimmi. In 1952, he became office manager of Ab Otto Rodén Oy in Ykspihlaja. When the Nordström Group acquired the Rodén companies in Ykspihlaja in 1954, Gustaf Åsmus became the manager of David Eklöf Ab, which also was a part of the Group.

Åsmus remained at his post until 1960, when he founded his own company in Ykspihlaja under the name Gustaf Åsmus Ab. This company was a continuation of the Otto Åsmus Agency founded by his father, which Gustaf Åsmus took over and managed alongside his day job between 1954 and 1960.

The company Gustaf Åsmus Ab began with the bundling of unprocessed lumber, and expanded their business to different kinds of land and sea transportation. In 1962, the tugboat Eol was purchased to haul timber to Sweden, and in 1964, the Waija was acquired for the same purpose. Later, the Eol was stationed as harbor icebreaker and tugboat at the Port of Ykspihlaja. During summers, the boats were used for shipping.

Gustaf Åsmus and his company also managed overland shipping. Among other things, he transported Pargas Kalk's cement from Jakobstad to Kokkola and the district north of the city. As return freight he shipped wood chips to Schauman's factory on Alholmen.

Being musical and a good singer, Gustaf Åsmus was a natural member of Kokkola's Men's Choir. Among friends and acquaintances, he was appreciated for his effervescent good humor. Among entrepreneurs and business companions, he was appreciated for his honesty, efficiency, and enterprise.

Gustaf Åsmus was born on April 18, 1918 and died 11.12.2000.

Исполнительный директор Густаф Осмус

Густаф Осмус, коренной житель Коккола, был предан своему родному городу до самой смерти. Закончив шесть классов шведоязычной школы в Коккола, он отправился добровольцем на военную службу. К несчастью, он не успел закончить ее до начала Зимней войны, поэтому она продлилась вплоть до заключения перемирия с Советским Союзом в 1944 году.

После заключения мира Густаф Осмус продолжил учебу в торговом училище Турку, которую он успел начать в промежутке между Зимней войной и Войной-продолжением. Он закончил учебу в 1945 году. Густаф Осмус проработал несколько месяцев в сельскохозяйственном отделе Объединения кооперативов Финляндии (SOK) в Коккола, а в 1946 году его наняли конторским служащим и экспедитором в компанию Adolf Lahti & Co Ltd в Юкспихлая.

Густаф Осмус проработал на этой должности до 1949 года, а затем его назначили начальником отдела на завод по производству хромовой кожи, расположенный в деревне Римми. В 1952 году он перешел на должность начальника конторы в компанию Ab Otto Rodén Oy в Юкспихлая. После вхождения этой компании в состав концерна Nordström в 1954 году Густаф Осмус был выбран директором компании

David Eklöf Ab, принадлежавшей тому же концерну.

Густаф Осмус занимал эту должность до 1960 года, после чего он основал в Юкспихлая собственную компанию Gustaf Åsmus Ab. Эта компания продолжила дело агентства Otto Åsmus, основанного отцом Осмуса. В 1954–1960 годах Осмус вел дела этой компании параллельно со своей основной работой.

Компания Gustaf Åsmus Ab начинала со связки круглых лесоматериалов, а затем стала также заниматься различными видами наземных и морских перевозок. В 1962 году компания приобрела буксир «Эол» для транспортировки круглых лесоматериалов в Швецию. Для этой же цели в 1964 году был приобретен и второй буксир, «Вайя». «Эол» впоследствии использовался в порту Юкспихлая как портовый ледокол и буксир. В летний период суда использовались для морских перевозок.

Густаф Осмус и его компания занимались также наземными перевозками. Компания перевозила, в частности, цемент, произведенный предприятием Paraisten Kalkki, из Пиетарсаари в Коккола и в регионы к северу от него. На обратном пути машины везли щепу на завод Шаумана в Алхольма.

Густаф Осмус был музыкален, у него был красивый голос, и он пел в мужском хоре Gamlakarleby Manskö. В кругу знакомых и друзей он был известен своим веселым нравом. Предприниматели и деловые знакомые ценили его за его честность, эффективность и предпринимательскую жилку. Густаф Осмус родился 18.04.1918 и умер 11.12.2000.



significant exporter of sawn lumber after the war. Astley W. Rodén keeps 1/3 of the shares.

The aim is that YSC is to handle towing at sea with its remaining tugboats. The agreement becomes a half-measure for Rodén. Ab D. Eklöf & Co. does not receive enough agreements with outside unloaders, and the towing arrangements become untenable.

A good relationship is developed with Oy Yxpila Ab, of which YSC owns 25 percent of shares. The company was established directly after the war in order to resume Yhtyneet Sahat's sawmill operations in Ykspihlaja. Astley W. Rodén serves as the director for the company's establishment and manages to divide the shares among the city's businessmen. He also becomes the chairman of the board of directors. In 1946, Einar Boucht is employed as the president of the company.

Sawmill operations are developed and the company becomes a medium-sized operator; even working with the export of sawn lumber. The formation of the company is Astley W. Rodén's last active contribution to the city's trade and industry. During the final years of his life he is considering selling the entire group of companies. He conducts preliminary discussions with some contacts, but

церн Nordström из города Ловийса. Эти компании, ранее работавшие в Петсамо, начали заниматься в Юкспихлая стивидорной и экспедиторской деятельностью. Со временем они превратились в динамичных и опасных конкурентов.

Большая часть буксирного флота военных годов была ликвидирована, стивидорные работы сократились, а буксирование дальше по морю потеряло свое значение. В дополнение к обслуживанию грузов компании Kemira Oy одним из средств адаптации к условиям послевоенного времени была обработка круглых лесоматериалов. Но Роден не включился в работу с полной отдачей. Кроме того, у него не было подходящих работников.

Роден попытался решить проблему обработки круглых лесоматериалов, воскресив компанию Ab D. Eklöf & Co, входившую в состав концерна. В компании были произведены структурные изменения. Акции компании были поделены на три части, и новыми пайщиками стали владелец компании Saha Oy из Ийсалми Атте Аминофф и предприниматель Теодор Ханссон, который после войны стал крупным экспортером круглых лесоматериалов. Треть акций Астлей В. Роден оставил себе.

Предполагалось, что компания YSC с помощью оставшихся буксиров будет доставлять круглые лесоматериала

1894

Старый причал предлагается построить на песчаной отмели. В свою очередь, начальник порта предлагает провести очистку dna и постелить волнорез в районе Коёрна.

1895

Bröderna Friis – «Братья Фрийс» основывают в Юкспихлая металлургическое производство и мастерскую, в которых занято 600–700 человек.

1896

В 1896–1899 годах должность начальника порта занимает капитан Аугуст Кюнзель.

1898

Город на свои средства приобретает земснаряд. На смену газете Norra Posten приходит Österbottningen. Начинает также выходить газета «Коккола».

1899

Вступает в действие новый свод портовых правил и расценок. Город также получает право взимать плату с кораблей, погрузка-разгрузка которых осуществляется в Ньюхамне и Мэллерики. Многим, особенно Шауману, удалось благодаря этому избежать уплаты портовых пошлин за лесоматериалы.

1900

Начальником порта избирается Густаф Стрёмбэк. Он занимает эту должность вплоть до своего выхода на пенсию в 1933 году.



Director Sven Rustén in front of Shipping group's office. Директор Свен Рустэн перед офисом группы shipping.

Jaeger Officer Ragnar Nordström

Shipowner, Jäger Lieutenant Colonel Ragnar Nordström (1894–1982) was born in Loviisa, where he died on Christmas Day in 1982, at 88 years of age. Nordström joined the Jäger Movement in 1915 and belonged to the 27th Jäger Battalion. He took part in the Finnish Civil War in 1918. As a Jäger lieutenant and company commander, he was injured in combat at Lempäälä, where he lost his right arm.

In 1919 he resigned from the army with the rank of captain. After a little less than two years as Finnish consul in Gdańsk, Nordström returned to his hometown Loviisa. In 1923 he bought Lovisa Ångfartygs Ab [Loviisa Steamship Ltd]. This was the foundation of the shipping company, and the fleet was enlarged one by one. Commercial vessels came into the picture in 1927, and tankers in the 1950s. When the Nordström Group was at it largest, it owned a total of 22 vessels.

The business group was also engaged in the fishing industry, and was a pioneer within fishing and fish processing in Petsamo, which at the end of the 1930s operated under the name Finska fiskeri Ab. The company also fished for herring in Icelandic waters. During the interwar period, the shipping company possessed Finland's largest tonnage. During the war, Nordström was hit with larger losses than any other company in the industry. The company lost a total of 11 vessels.

In 1942 Oy Liinahamari Stevedoring Co. Ab and M. Rauanheimo Oy in Petsamo came under the ownership of the Nordström Group. During the war, the evacuation of the companies began. After a period in southern Finland, the companies relocated to Ykspihlaja. In May 1954, M. Rauanheimo Oy purchased a controlling interest in the Rodén companies. In 1962 the company group became the owner of Oy D. Eklöf & Co. Ab. Ten years later, Adolf Lahti & Co. and Oy Mattson Stevedoring Ab were transferred to Rauanheimo's ownership. In 1983, the Rauanheimo Group was sold to Oy Auto-Haro Ab. With that, the Nordström epoch ended in Ykspihlaja.

Ragnar Nordström's expertise was utilized in many ways during the wars of 1939–1944. In 1940 he was promoted to lieutenant colonel. Nordström was a sworn enemy of Bolshevism. After the outbreak of the Winter War, he went to Stockholm and helped supply weapons to the front in northern Finland. At the beginning of the Continuation War, he helped with developing the military administration of East Karelia, and during the conflict he held a high position within the administration.

Ragnar Nordström was a member of numerous company boards and executive committees. He was awarded many badges of merit for his work and contributions to society. In 1954, he was appointed the first honorary citizen of the city of Loviisa. The Jäger colonel had a commanding presence, was an appreciated guest in Kokkola, and a trip to the port in Ykspihlaja was a natural part of his visits.



Подполковник Егерского полка Рагнар Нурдстрём

Судовладелец и подполковник Рагнар Нурдстрём (1894–1982) родился в городе Ловийса и умер там же 25 декабря 1982 года в возрасте 88 лет. В 1915 году он присоединился к егерскому движению и стал служить в 27-ом егерском батальоне. В 1918 году Рагнар Нурдстрём участвовал в Гражданской войне. Будучи лейтенантом и командиром роты, он получил ранение в боях при Лемпяля и потерял правую руку.

В 1919 году Рагнар Нурдстрём покинул армию в ранге капитана. Проработав менее двух лет в качестве консула Финляндии в Гданьске, Рагнар Нурдстрём вернулся в свой родной город Ловийса. В 1923 году он купил компанию Lovisa Ångfartygs Ab, которая послужила основой для начала судостроительной деятельности. Компания работала успешно и выпускала судно за судном. В 1927 году началось строительство торговых судов, а в 1950-х годах – танкеров. В период своего расцвета судостроительный концерн Nordström владел двадцатью двумя судами.

Концерн также занимался рыбным хозяйством и был в Петсамо пионером в области рыбной ловли и переработки рыбы. В конце 1930-х годов эта деятельность велась под торговым наименованием Suomen Kalastus Oy. Компания также занималась ловлей сельди в водах Исландии. В промежутке между двумя войнами судостроительная компания была крупнейшей в Финляндии по тоннажу своих судов. В военные годы концерн Nordström пострадал сильнее других предприятий, работавших в области судостроения: он потерял 11 судов.

В 1942 году компании Oy Liinahamari Stevedoring Co Ab и M. Rauanheimo Oy, находившиеся в Петсамо, перешли в собственность концерна Nordström. В военные годы компании были в эвакуации. После Южной Финляндии они обосновались в Юкспихлая. В мае 1954 года акции предприятий Родэна перешли в собственность концерна M. Rauanheimo Oy. В 1962 году концерн купил компанию Oy D. Eklöf & Co Ab, а десять лет спустя – компании Adolf Lahti & Co и Oy Mattson Stevedoring Ab. В 1983 году концерн Rauanheimo был продан компании Oy Auto-Haro Ab. Так закончилась эра концерна Nordström в Юкспихлая.

Во время войны, в 1939–1944 годах, знаниям и навыкам Рагнара Нурдстрёма нашлось применение во многих областях. В 1940 году его повысили до ранга подполковника. Рагнар Нурдстрём был ярким противником большевизма. После начала Зимней войны он поехал в Стокгольм за оружием для северного фронта. В начале Войны-продолжения он участвовал в формировании военной администрации Восточной Карелии, в которой он занимал высокую должность в наступательный период войны.

Рагнар Нурдстрём был членом правлений и наблюдательных советов многих компаний. Он был награжден многочисленными медалями за заслуги и почетными наградами за деятельность на благо общества. Подполковник Рагнар Нурдстрём пользовался авторитетом, и его приглашали на многие мероприятия в Коккола. Посещение порта Юкспихлая было неотъемлемой частью его визитов.



Transportation of logs in the 1940s and a later view of the Harbor.

the idea is not realized during his lifetime. On May 17, 1948, Consul Astley W. Rodén dies at the age of 60.

The Rodén companies approach dissolution

After the death of Consul Astley W. Rodén, his widow, Mary, takes over his position as chairman of the board of directors. Birger Stenhagen becomes the president, and Astley Rodén's son Rolf "Pojo" Rodén the formal president, of YSC. During late fall in 1948, Sven Rustén also becomes attached to the company as managing clerk, but in all actuality he becomes the leading power in the companies.

Rustén is an energetic business leader with knowledge of the industry. He could have become the power the company needed. However, due to differences of opinion, he resigns a year later and becomes the president of competitor M. Rauanheimo Oy. Six years later their paths will coincide.

In 1951, serious discussions about selling YSC, along with its tugboats and other equipment, are held with, among others, Metsäliitto and Oy M. Rauanheimo's president Sven Rustén. Ab Otto Rodén Oy will continue with shipbroking and forwarding after this. These negotiations do not lead to any results.

At the beginning of 1952, Gustaf Åsmus takes up the position of president of YSC. The combine's finances have weakened after several bad years. Åsmus, who is an energetic businessman with knowledge of the industry, tries to develop the business. When Mary Rodén, chairman of the board for both Ab Otto Rodén Oy and YSC, dies in 1953, she is succeeded by Gustaf Åsmus.

Gustaf Åsmus and his brother Gunnar enter as significant shareholders. But the competitive environment and internal financial situation lead to the combine beginning



Транспортировка деловой древесины 1940-х годах и более поздняя фотография порта.

лы до моря. Но Роден не довел дело до конца. Компании Ab D. Eklöf & Co не удалось заключить достаточно контрактов со сторонними разгрузчиками, и в результате вся идея с буксировкой провалилась.

В то же время сотрудничество с компанией Oy Yxpilä Ab развивалось успешно. Компания YSC владела 25 процентами акций этой компании. Она была основана сразу после войны для продолжения лесопильной деятельности компании Yhtyneet Sahat Oy в Юкспихлая. Инициатором основания компании был Астлей В. Роден, которому удалось привлечь предпринимателей города в акционеры. Сам он стал председателем правления. На должность исполнительного директора в 1946 году был назначен Эйнар Бухт.

Лесопильная деятельность развивалась, компания начала экспортировать круглые лесоматериалы и стала на рынке игроком средней величины. Основание этой компании стало последним активным вкладом Астлея В. Родена в деловую жизнь города. В последние годы своей жизни он подумывал о продаже всего концерна. Он вел предварительные переговоры с рядом сторон, но покупателя при его жизни не нашлось. Консул Астлей В. Роден скончался 17 мая 1948 года в возрасте всего 60 лет.

Компании Родена. Начало конца

После смерти консула Астлея В. Родена его вдова Мэри стала председателем правления. Биргер Стенхаген стал исполнительным директором, а сын Родена Рольф «Пойо» Роден – формальным исполнительным директором компании YSC. В 1948 году в компанию был нанят прокурисом Свен Рустэн. На практике именно он стал главной движущей силой в развитии компании.

Свен Рустэн был энергичным руководителем, хорошо знавшим свою сферу деятельности. Он мог бы стать имен-

→ page / страница 135

В начале XX века в Юкспихлая заходит в среднем по 300 судов в год. Это награда за присущие местному населению предпринимательскую жилку и чутье. Порт работает бесперебойно, складских и технических помещений достаточно. В порту также имеются экспедиторско-маклерская контора, гостиница, магазин судовых принадлежностей, столовые и кафе. В начале века Вернер Маттсон организует регулярное паровое сообщение с Лулео. В городе проживает 2 648 жителей, в сельской коммуне – 5 387 жителей.

1901

Открывается канатопрядильная мастерская. Консулт Карл Риска, открывший экспедиторскую контору в 1886 году, снова начинает заниматься экспедиторской деятельностью и занимается ею вплоть до своей смерти в 1924 году. Сын Карла Риска продолжает дело своего отца еще в течение нескольких лет.

1902

Гостиница «Хиетала» становится рестораном, в котором не продают алкоголь.

1904

Год основания в Коккола электростанции.

1905

В Юкспихлая сгорает при пожаре лесопильный завод. Осуществ-

The days of the m/s Bothnia and s/s Coccolita

Shipping in the Kvarken Archipelago has a long history. Back in the 16th century and even earlier, Ostrobothnia's peasants sailed to Stockholm and other ports, loaded with rye, butter, fish, tar and other goods. Sailing was made easier for the peasantry when Kokkola, Vaasa and Oulu were granted staple rights through the efforts of members of parliament Petter Stenhagen and Anders Chydenius.

There has been regular passenger traffic across the Kvarken Archipelago and the Gulf of Bothnia since as early as the 1830s. Up until the Second World War, it was managed mainly by Swedish shipping companies. One exception was Suomi Shipping Oy., from Helsinki, which operated in 1947 with the s/s Pörtö between Vaasa and Umeå. The newly founded Vaasa-Umeå shipping company bought the vessel in the following year.

Athletes from the Kokkola district travelled in the 1950s on the s/s Korsholm I, II and III to friendship municipality matches on the other side of the Gulf of Bothnia. After the War and until the beginning of the 1960s, smaller boats were also used for passenger transports.

It was then that a few Kokkola businessmen and Rauanheimo Group joined forces with businessmen from Sweden to establish a shipping company and launch passenger traffic on the m/s Bothnia between Ykspihlaja and Skellefteå. But the business was not

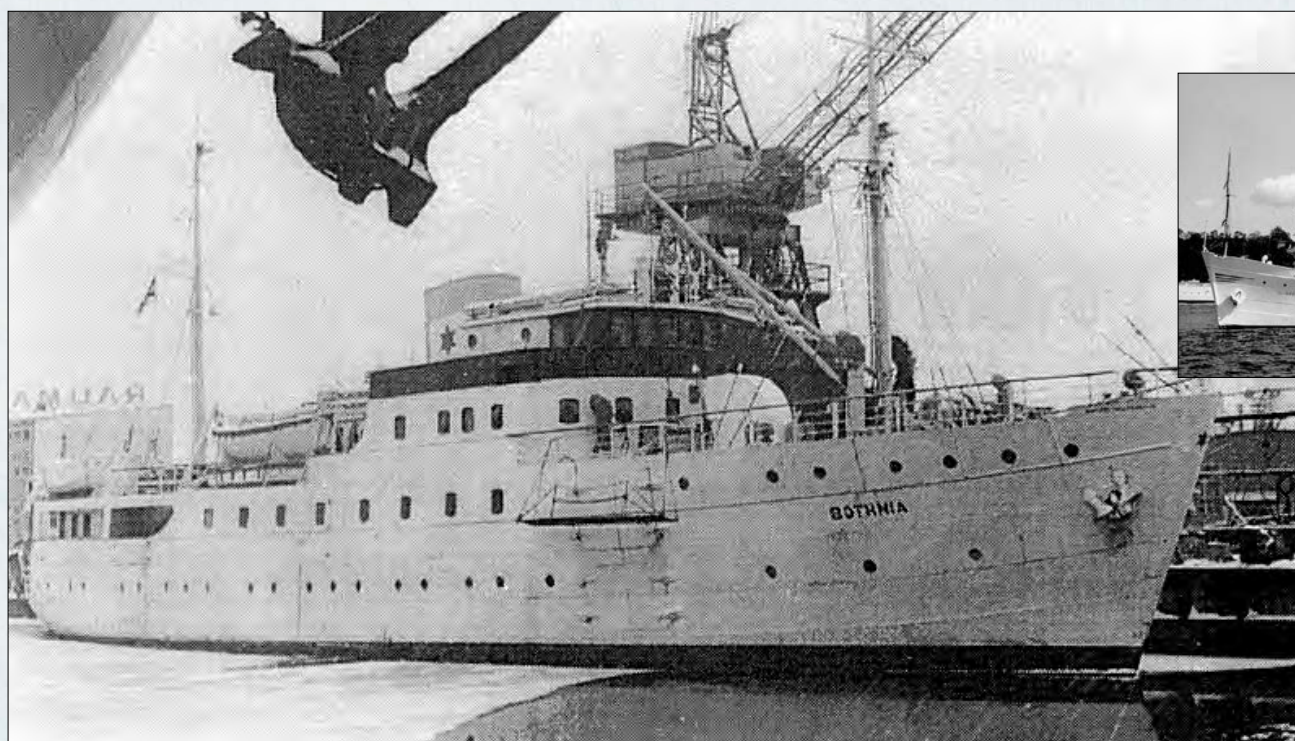
profitable, and the company folded after a few years.

Rauanheimo relaunched traffic with the s/s Coccolita, and also enlisted the s/s Oulutar on the route between Oulu and Luleå. The route was not profitable, and the Oulutar was transferred to the Ykspihlaja – Härnösand route. This enterprise also failed, traffic ended after three years and the vessel was sold.

In 1985, after a pause of fourteen years, Vaasanlaivat launched traffic between Ykspihlaja and Umeå. In the summer, 186 departures were run, with a total of 70,127 passengers. Jakob Lines entered the picture in the following year. In the summer season, 45,153 passengers travelled on the route between Kokkola and Skellefteå.

Traffic was at a standstill until 1990, when Vaasanlaivat started operating between Kokkola and Umeå. In that year, there were 73,415 passengers. In the following year, there were 74,139, but in 1992 the number fell to 57,527.

In 1993, Jakob Lines began to run alternate departures on the Kokkola – Skellefteå route. The number of passengers came to 34,759, but fell the next year to 23,079. Traffic ended and the terminal built at Jakob Lines' expense was left waiting in vain for traffic to resume.



The Bothnia plied the route to Skellefteå, and the Oulutar to Härnösand.

«Ботния» плавала в Шеллефтео, а «Оулутар» – в Хярнёсанд.

Во времена теплохода «Ботния» и парохода «Кокколита»

Мореходство в Кваренском проливе имеет давние традиции. Крестьяне из Остроботнии плавали по морю еще в XVI веке и даже раньше. Они возили в Стокгольм рожь, масло, рыбу, деготь и другие товары. Жизнь крестьян-мореходов стала легче, когда благодаря стараниям членов Риксдага Петтера Стенхагена и Андерса Чюдениуса города Коккола, Вааса и Оулу получили право вести заморскую торговлю.

Регулярное пассажирское сообщение через Кваренский и Ботнический заливы началось в 30-е годы XIX века. Вплоть до Второй мировой войны оно осуществлялось, в основном, шведскими пароходствами. Исключение составляло хельсинкское пароходство АО «Суоми Шиппинг», чей пароход «Пёртё» ходил в 1947 году между Вааса и Умео. Недавно образованное пароходство «Вааса-Умео» выкупило судно в следующем году.

Спортсмены региона Коккола плавали на товарищеские матчи на другую сторону Ботнического залива на пароходах «Корсхолм I», «Корсхолм II» и «Корсхолм III». После войны и вплоть до 60-х годов XX века для перевозки пассажиров использовались также более мелкие суда.

И вот мы подошли к тому времени, когда несколько бизнесменов из Коккола и группа компаний Rauanheimo совместно с коллегами из Швеции основали пароходство и стали осуществлять пассажирские перевозки на теплоходе «Ботния» по маршруту Юкспихлая-Шеллефтео. Прав-

да, бизнес оказался нерентабельным, и через несколько лет предприятия было ликвидировано.

Затем Rauanheimo пустило по тому же маршруту пароход «Кокколита», а между Оулу и Лулео – пароход «Оулутар». Второй маршрут оказался нерентабельным, и «Оулутар» перевели на обслуживание маршрута Юкспихлая-Хернёсанд. Однако и это предприятие провалилось. Через три года перевозки были прекращены, а судно продано.

После четырнадцатилетнего перерыва компания Vaasanlaivat открыла в 1985 году движение между Юкспихлая и Умео. В течение лета судно совершило 186 рейсов и перевезло 70 127 пассажиров. В следующем году эстафета перешла к компании Jakob Lines. За летний сезон между Коккола и Шеллефтео было перевезено 45 153 пассажиров.

Затем снова последовал перерыв до 1990 года, когда Vaasanlaivat возобновила перевозки между Коккола и Умео. В первый год пассажиров было 73 415, на следующий год – 74 139 человек. Но уже в 1992 году пассажиропоток сократился до 57 527 человек.

В 1993 году каждый второй рейс компании Jakob Lines проходил по маршруту Коккола-Шеллефтео. Вначале количество пассажиров составило 34 759 человек, но в следующем году их число сократилось до 23 079 человек. Перевозки прекратились, а построенный для Jakob Lines терминал простаивал в ожидании начала пассажирских перевозок.



The M/S Coccolita operated on the Ykspihlaja-Skellefteå route.

«Кокколита» на рейсе Юкспихлая-Шеллефтео.

Memories from the port in Ykspihlaja

The operations of the port in Ykspihlaja during the 1950s and 1960s comprise an interesting chapter in Kokkola's history. Rolf "Roko" Renlund, who for several decades worked at the shipbroking company Rauanheimo's office in Ykspihlaja, has come to meet many people from different countries in his work. The following is a somewhat shortened version of an article that was published in the newspaper Österbotningen on September 2, 2007.

After the conclusion of peace, companies were evacuated from Petsamo and had the right to choose a new location. M. Rauanheimo Oy, which was a daughter company of the Nordström Group, established itself in Ykspihlaja, with an office in Aina Kronqvist's house near to the new quay. At the other end of the house was Kronqvist's chandlery, run by Börje Wirkberg and Hugo Lindström. In 1954, the Nordström Group acquired the companies Otto Rodén, Yxpila Stevedoring, and D. Eklöf. After that, the office was moved from Kronqvist's house to Rodén's house.

The port was lively

The loading and unloading in the port demanded a large number of workers from the city and the neighboring municipalities. There was hustle and bustle like the Klondike Gold Rush. Renlund's job entailed various tasks. For instance, there were daily errands to the ships anchored in the roadstead by motor boat and to those at the quays by foot.

The completion of a loading consisted of writing out bills of lading, sometimes dozens of them when it came to sawn lumber, and recording allowed time and used time. The differences between days or parts was then multiplied by a given sum in pounds listed in the contract of affreightment. Certificates of inspection and export declarations to customs, with instructions on where to find the license, were written out. Export clearance was with a customs officer who delivered the vessel's tonnage certificate to the captain. A reserved pilot was on site, and if necessary, a tugboat was on standby.

Every loading and unloading was calculated according to separate piecework rates. In 1962, the loading of pulpwood could be calculated as in the following example: 1,074 fathoms (1 fathom = 6.116 cubic meters loose volume or 4.72 cubic meters solid volume), without specification of the tariff per fathom and the winchman's time or periods of inactivity; according to the foreman's list this would take 2,140 hours which were then divided by 739,109 Finnish marks, this meant an hourly pay of 345.37 Finnish marks.

No summer vacation

Kokkola was also in charge of the loading in the roadstead in Himanka. Once the vessel was calculated for loading, it went there. Back then, the road was crooked and ran through the center of Lohtaja. A typewriter and calculator were brought, and once there the shipping documents were written out in the captain's parlor. The customs officer and pilot were also present.

In the winters, lumber was bundled on the ice with the Swedish customer's chains. Vacation was to be taken during the winter, since there was no free time for vacations during the summer. During the spring the place smelled of tar; the boom links were heated over fire, dipped in tar, and hung up to dry.

The honorary title Albatross

A bill to the shipping company regarding in-port expenses usually contained the costs for: the port office, pilots, shipping lane, tugboat, stevedoring, and chandlers; as well as minor expenses such as: telephone, car and postal service, the shipbroker's wages, cash to the captain, and the invoice from the pharmacist who looked over the vessel's medicine chest.

It was very interesting when the captains met colleagues and began discussing and telling stories while waiting for calls. The loading of props was discussed, and the subject of stability often came up.

The ballast tanks needed to be compressed when deck cargo was stacked high. The highest one that Renlund remembers was 24 feet tall. At the final stage of loading, stability was checked.

Back then there were still captains who bore the honorary title Albatross. The albatross is a bird from the Southern Hemisphere with a wingspan of 4.75 meters. It cannot live in the Northern Hemisphere due to its biological clock. It meant that these men had rounded Cape Horn, the southernmost tip of South America, as captains. The organization was based in Saint-Malo on the English Channel, but has now been discontinued. Subordinate officers who rounded Cape Horn received the honorary title Molly Hawk.

The workload grew

The workload, with billings from many companies, began to grow so large that Renlund could have entirely left the clearances to someone else. But it was in his own interest to not become a complete pencil-pusher, so it was arranged that Renlund would handle the oil tankers. The tankers became his territory.

Among the tankers were Wihuri's large, Japanese-built Wipunen



Rolf "Roko" Renlund.
Рольф «Рокко» Ренлунд.

and the Russian Volgoneft-vessels. They put in, began pumping, and departed after unloading at any hour of the day. When vessels were bound for a port in the Black Sea, Hemming was asked to acquire a Bill of Health from the city's physician that the captain could present to the Turks at the Bosphorus.

Episodes that have remained memorable

In the car with a Russian crew, one of them asked if he was looking at a synagogue when he saw Tallåsens water tower with the star on top. Icelanders also wondered about this tower, and after having received an explanation, they said that in Iceland the coastal cities received water from higher elevations. They required intermediate stations to release the pressure in order to not break the pipes. Did you know that Wednesday in Icelandic is *midvikudagur* [mid-week day]? Makes sense, right?

Occurrences in Ykspihlaja were discussed. A friend of Renlund knew of a man who had worked with shipping. When the friend then asked who the man worked for, Renlund replied, "the Queen of England". Since the friend looked hesitant, Renlund needed to explain himself. The man in question received mine props for The National Coal Board. The mines were owned by Queen Elizabeth II.

Rolf "Roko" Renlund had a good memory and was a fine story-teller. At a young age he was a successful ice skater. Renlund, who was born on April 10, 1928, died on March 7, 2014.



Воспоминания о порте Юкспихлая

Деятельность порта Юкспихлая в 1950-х и 1960-х годах является интересным этапом в истории города Коккола. Рольф Ренлунд, или просто «Роко», не один десяток лет проработал в Юкспихлая в офисе судовой брокерской компании Rauanheimo. По роду своей деятельности ему приходилось встречаться с большим количеством людей из разных стран мира. Ниже приводится краткое изложение статьи из газеты *Österbottningen* от 02.09.2007.

После заключения мира в 1944 году началась эвакуация финских компаний из Печенги, и им была предоставлена возможность выбрать для себя новое место нахождения. Дочерняя компания M. Rauanheimo Оу, входящая в состав концерна Nordström, решила переехать в Юкспихлая. Офис компании разместился в доме Айны Кронквист, который находился рядом с новым причалом. В другой части дома расположилась фирма Kronqvists Skeppshandel, принадлежащая Бёрье Виркбергу и Хуго Линдстрёму. В 1954 году концерн Nordström купил фирмы Отто Родена, Икспилы Стеведоринг и Д. Эклёфа, после чего его офис переехал из дома Анны Кронквист в дом Родена.

Кипучая жизнь порта

В работах по погрузке и разгрузке судов принимало участие большое количество горожан и жителей близлежащих муниципалитетов. Жизнь в порту кипела и бурлила, как на Клондайке в эпоху золотой лихорадки. Круг служебных обязанностей Ренлунда был очень широк. Рольф отвечал за повседневную работу с судами, которые стояли на рейде. Добираться до них ему приходилось на моторной лодке, а между причалами порта он передвигался пешком.

Для оформления погрузки порой требовалось составить до нескольких десятков накладных, если речь шла о пиломатериалах. Также приходилось заниматься планированием работ, учитывая расчетное и фактическое время, необходимое для их выполнения. Расчет производится путем вычисления разницы между днями или частями и умножения на указанную во фрахтовом договоре сумму в пересчете на фунты. В обязанности Ренлунда также входило составление мерительных свидетельств и экспортных деклараций для таможни и инструкций о месте нахождения экспортных лицен-

зий. Документы по таможенной очистке по отходу, составленные вместе с таможенным инспектором, а также мерительное свидетельство, выполненное инспектором работ, передавались капитану судна. На место вызывался лоцман, при необходимости поблизости дежурило буксирное судно.

Каждая погрузка и разгрузка производились в соответствии с отдельными подрядными расчетами. Погрузка балансовой древесины рассчитывалась в 1962 году следующим образом: 1074 сажень (одна сажень = 6,116 кубического метра неуложенной древесины или 4,72 кубического метра уложенной древесины), без разделения на таксу за сажень и времени, потраченного крановщиками на погрузку и ожидание. В соответствии с накладной руководителя работ на погрузку было затрачено 2140 часов, что при общей сумме, равной 739 109 финских марок, означало почасовую зарплату в размере 345,37 финских марок.

Без летних отпусков

Оформление погрузки судов, стоящих на рейде в Химанке, также производилось в офисе в Коккола. Ренлунд вместе с другими специалистами отправлялся в Химанку, когда по их оценке погрузка судна должна была подходить к концу. Дорога туда была извилистой и проходила через центр муниципалитета Лохтая. С собой они брали пищевую машинку и калькуляторы, а оформление сопроводительных документов производилось в салоне капитана. В Химанку также выезжали таможенный инспектор и лоцман.

Зимой бревна скреплялись между собой на льду цепями шведского грузополучателя. Отпуска приходилось брать зимой, так как летом времени на отдых просто не было. Весной, когда звенья бонов нагревали на огне, окунали в деготь и подвешивали для просушки, воздух наполнялся запахом дегтя.

Почетное звание «Альбатроса»

Сводный отчет о расходах, связанных с пребыванием судна в порту, отправлялся судоходной компании. В отчет обычно входили портовые сборы и счета лоцманов, фарватерные сборы, плата за буксировку, стоимость штивки груза, счета судовых торговцев, небольшие телефонные, почтовые, транспортные и пр. расходы, гонорар судового брокера, кассовая наличность капитана, а также счет провизора за пополнение судовой аптечки.

В ожидании телефонных звонков капитаны встречались с коллегами, и тогда можно было услышать много интересных историй и бесед. Частой темой обсуждения среди капитанов была устойчивость судна при погрузке балансовой древесины. Если палубный груз был высокий, то приходилось заполнять балластные танки. Ренлунд помнит случай, когда высота груза достигала 24 фута. В конце погрузки устойчивость судна проверили путем одновременного поднятия палубных люков.

В то время можно было встретить капитанов, которым было присвоено почетное звание «Альбатрос». Альбатрос – птица, обитающая в южном полушарии. Размах ее крыльев достигает 4,75 метров. Из-за своих «биоло-

гических часов» эта птица не может жить в северном полушарии. Поэтому почетным званием «Альбатрос» награждались только те капитаны, которые обогнули южную оконечность южноамериканского континента – мыс Горн. Штаб-квартира общества находилась в городе Сен-Мало, расположенном на берегу Ла-Манша, но впоследствии общество было закрыто. Младший командный состав судна, обогнувшего мыс Горн, получал почетное звание Molly Hawk («сокол Молли»).

Работы прибавилось

Постепенно объем работ, связанных с выставлением счетов многочисленным компаниям, вырос настолько, что Ренлунд мог бы поручить работу по составлению сводных отчетов кому-нибудь другому. Но он не хотел превратиться в обычную офисную крысу, поэтому было решено, что в дальнейшем Ренлунд будет отвечать только за нефтеналивные танкеры. Таким образом, объектами его деятельности стали наливные суда.

Среди них были такие суда, как принадлежащий компании Wihuri крупный танкер японского производства «Випунен» и российские танкеры «Волгонетфь». Они начинали откачку груза сразу по прибытии в порт и покидали гавань в любое время суток сразу после отгрузки груза. Если пунктом назначения судна был какой-либо черноморский порт, Ренлунду приходилось брать у городского врача карантинное свидетельство (Bill of Health), которое капитан затем показывал турецким властям при прохождении пролива Босфор.

Рольф Ренлунд или просто «Роко» обладал прекрасной памятью и был отличным рассказчиком. В молодости он показывал неплохие результаты в конькобежном спорте. Ренлунд родился 10.4.1928 и умер 7.3.2014



Rolf Renlund and Birgitta Nygård. Рольф Ренлунд и Биргитта Нюгорд.

negotiations on the sale of the companies. In May 1954, M. Rauanheimo Oy acquires majority shares in both Ab Otto Rodén Oy and YSC. With that, the Rodén family's role as a leading force within the industry has come to an end.

The Nordström Group dominates

The Nordström Group, which is owned by Colonel Ragnar Nordström, is a large combine by the middle of the 1950s. Their business is based on a significant fleet of dry-cargo ships and a pair of medium-sized tankers. In addition to Kokkola, shipping and stevedoring operations are also undertaken both in their hometown Loviisa, and Hanko. The takeover of the Rodén companies is the first step toward the dominant position the Rauanheimo Group gains in Ykspihlaja over the following years.

Operations during the 1950s are marked by the export of unprocessed lumber and a short-term peak linked to the Korean War. Another significant good is the import of potassium salt and phosphorite for Kemira Oy. The third group is composed of sawn lumber. With the extension of Schauman's factories in Pietarsaari at the beginning of the 1960s, the export of unprocessed lumber decreases significantly.

During the 1960s and 1970s, operations are supported

но тем, кто был так необходим компании, однако через год в связи с разногласиями по некоторым вопросам он подал в отставку и перешел на должность исполнительного директора в компанию M. Rauanheimo Oy, являющуюся конкурентом YSC. Через шесть лет компании объединились.

В 1951 году YSC вела серьезные переговоры с Metsäliitto и исполнительным директором Oy M. Rauanheimo Свенном Рустэном о возможности продажи буксиров и другого оборудования YSC. Компания Ab Otto Rodén Oy должна была продолжать свою деятельность в качестве судового агента и экспедитора. Переговоры оказались безрезультатными.

В начале 1952 года исполнительным директором компании YSC стал Густав Осмус. Финансовое положение компании пошатнулось после многолетнего периода убыточной деятельности. Будучи энергичным и опытным бизнесменом, Густав Осмус старался развивать деятельность компании. В 1953 году, после смерти вдовы консула Мэри Роден, Густав Осмус, занимавший пост председателя правлений компаний Ab Otto Rodén Oy и YSC, заступил на ее пост.

Густав Осмус и его брат Гуннар приобрели большие пакеты акций компаний. Однако в связи с ужесточением конкуренции и внутренними финансовыми трудностями концерн начал переговоры о продаже компаний. Акции компаний

вляется первый междугородний звонок из Коккола в Хельсинки. Теперь столица становится ближе.

1907

По инициативе начальника порта старый железнодорожный причал расширяют. Теперь он вмещает три железнодорожных пути вместо двух. На старом причале устанавливают два фонаря Lux.

1908

Отто Родэн умирает 15 марта в возрасте всего 48 лет. Его фирма была в те годы ведущей маклерской и экспедиторской компанией в городе. Сыну Отто Родэну Астлею В. Родэну было в это время всего 20 лет.

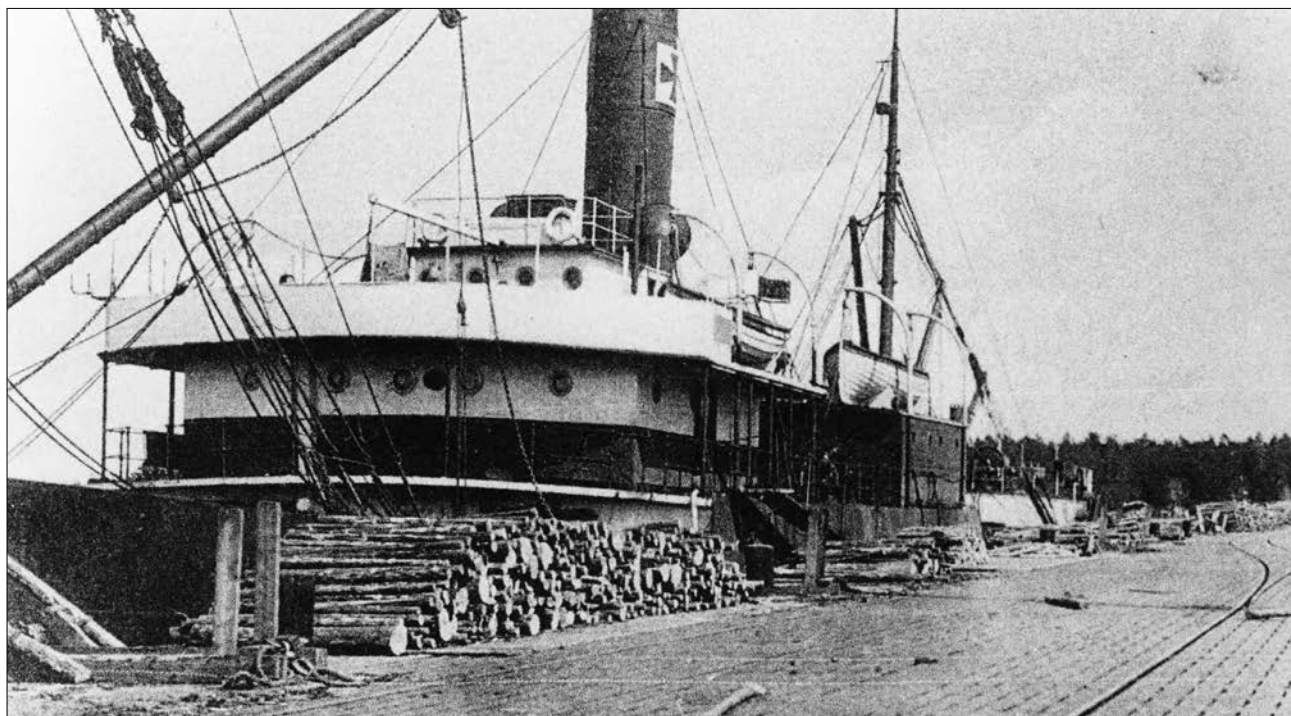
1909

Братья Фрийс основывают в Юкспихля судостроительную верфь.

1912

После смерти отца Астлей В. Родэн продолжает работу в его компании. В 1912 году компанию переименовывают в Otto Rodén & Son. Во время навигационного периода контора компании располагается на вилле, построенной отцом Родэна в Юкспихля.

Городской совет выделяет средства на строительство волнореза. Строительство осуществляется поэтапно и длится тридцать лет.



Loading of pulpwood. Погрузка балансовой древесины.

Managing Director Sven Rustén

Sven Ragnar Mattias Rustén was born in Kälviä on September 17, 1914, and died in Kokkola on November 8, 1985. He was the son of Matts Frithiof Mattsson Runttjärvi-Rustén and Elvi Hildur Klapuri. Sven Rustén was married to Greta Ester Helena Österman.

Rustén graduated from the Svenska samskolan [Swedish Coeducational School] in Kokkola in 1933. He studied at the Hanken School of Economics in Helsinki, and graduated as a Master of Science in Economics and Business in 1942. During the years 1933–38, he worked for Gustav Paulig Ab, and was also employed by Emil Kjellman and the Ykspihlaja Stevedoring Co. Ltd. During 1941–45, he was the office manager for Höckertin Seuraajat Oy in Kemi.

In 1945, Sven Rustén became the president of Lapin huolinta Oy in Kemi and Kemijärvi. After a couple of years, he became the office manager for Ab John Nurminen and Haminan laivaus Oy. In 1948, he was elected president of the shipping firms M. Rauanheimo Oy in Ykspihlaja and Oy Liinahamari Stevedoring Ltd. In 1954, he was elected as head of Ab Otto Rodén and Ab Ykspihlaja Stevedoring Co. Ltd. From 1962 onwards, he took over as the Managing Director of Ab David Eklöf & Co.

Sven Rustén retired with a pension from Rauanheimo in 1979. After that, he continued to work as a consultant for the company. Due to his force of personality and active work towards development of the port services, Rustén took a prominently positioned place in the history of the port. It was Rustén who fought for the development of the ferry service in the Gulf of Bothnia.

While working as the owner of a business, as well as in his role as president of Rauanheimo for three decades, Sven Rustén actively participated in the development of his hometown. He was a member of the City Council from 1961 to 1972 and a member of the municipal board for several years in the beginning of the 1960s. Rustén was a member of the Port Committee from 1961 to 1980, and served as their vice president from 1974 to 1976.

He was a board member in the Mellersta Österbottens handelskammare [the Central Ostrobothnian Chamber of Commerce], and a member of the organization's executive committee. He was a board member of Ab Nordisk bil and Rederi Ab Bottenviken, as well as the Oy Ykspihlaja Ab.

Sven Rustén was a member of the Kokkola Lions Club, and served as their president for two terms during the 1950s. He was a member of Mellersta Österbottens turistförening [Central Ostrobothnia's Tourism Association] and he also founded the Kokkola Bridge Club. He was one of the club's elite players, and served as club secretary. As early as the beginning of the 1930's, he was both secretary and board member of Kokkola's soccer club, GBK.

Исполнительный директор Свен Рустэн

Свен Рагнар Матиас Рустэн родился 17 сентября 1914 года в Кяльвия и умер 8 ноября 1985 года в Коккола. Его родители – Маттс Фригтьоф Маттсон Рунттуярви-Рустэн и Элви Хильдур Клапури. Свен Рустэн был женат на Грете Эстер Хелене Ёстерман.



Рустэн закончил шведскоязычную среднюю школу Svenska samskolan в Коккола в 1933 году. В 1942 году он получил диплом экономиста Института экономики Ханкен в Хельсинки (Svenska Handelshögskolan). В 1933–1938 годах он работал в компаниях Oy Gustav Paulig Ab, Ab Emil Kjellman и Oy Yxpila Stevedoring Company Ltd. В 1941–1945 годах Свен Рустэн занимал должность начальника конторы в компании Höckertin Seuraajat Oy в городе Кемпи.

В 1945 году Свен Рустэн был выбран на должность исполнительного директора компании Lapin huolinta Oy, работавшей в Кемпи и Кемиярви. Через несколько лет он получил должность начальника конторы в компаниях Ab John Nurminen Oy и Haminan laivaus Oy. В 1948 году он был выбран на должность исполнительного директора экспедиторской компании

M. Rauanheimo Oy и компании Oy Liinahamari Stevedoring Ltd, работавших в Юкспихлая. В 1954 году он стал директором компаний Ab Otto Rodén Oy и Ab Yxpila Stevedoring Company Ltd, а в 1962 году – исполнительным директором компании Ab David Eklöf & Company.

В 1979 году Свен Рустэн оставил занимаемую им должность в компании Rauanheimo и вышел на пенсию, после чего работал там в качестве консультанта. Личные качества Рустэна и его работа по развитию портовых операций заслуживают отдельного почетного места в истории порта. Именно Рустэн отстаивал в свое время развитие паромных перевозок в северной части Ботнического залива.

Будучи в течение трех десятков лет предпринимателем и исполнительным директором компании Rauanheimo, Свен Рустэн также принимал активное участие в развитии родного города. В 1961–1972 годах он был членом городского совета, а в течение нескольких лет в начале 1960-х годов – членом городского правления. В 1961–1980 годах он состоял в портовой комиссии, а в 1974–1976 годах являлся заместителем председателя этой комиссии.

Свен Рустэн также был членом правления Торговой палаты Центральной Остроботнии и принимал участие в деятельности ее рабочей комиссии. Кроме того, он входил в состав правления компаний Ab Nordisk bil, Varustamo Oy Perämeri и Oy Yxpila Ab.

Свен Рустэн состоял в обществе Lions Club Gamlakarleby и был председателем общества в течение двух сроков в 1950-х годах. Кроме того, он являлся членом туристической ассоциации Mellersta Österbottens turistförening и одним из основателей бридж-клуба города Коккола (Kokkolan Bridgekerho ry). Он был одним из лучших игроков клуба, а также исполнял обязанности секретаря. Еще в 1930-х годах Рустэн был секретарем и членом правления клуба Gamlakarleby Bollklubben (GBK).

in a crucial yet vulnerable way by the growing demand of Kemira's factories, where all the unloading and local transportation is handled by the Rauanheimo Group. The development of unloading techniques demands significant investment in mobile cranes and trucks.

A division of labor is developed with competitor Adolf Lahti & Co. Adolf Lahti mainly handles the shipping and bundling of sawn lumber, while the Rauanheimo Group deals with import goods.

Attempts to resume passenger service

Just as its predecessors Gamlakarleby Rederi Ab and Ab Otto Rodén Oy had done at the beginning of the 1920s, the Rauanheimo Group will also burn their fingers on the shipping business. At the beginning of the 1960s, passenger traffic with the M/S Bothnia between Ykspihlaja and Skellefteå begins with local and Swedish shareholders. But the business proves unprofitable and is discontinued after a few years.

Rauanheimo resumes service with the S/S Coccolita and operations are extended with regular service between Oulu and Luleå with the S/S Oulutar. But the passenger service is unprofitable and the Oulutar is relocated to run between Ykspihlaja and Härnösand. But this attempt fails as well, and after three years the service is discontinued and the ships are sold. The passengers are too few and the ships too small for the transportation of goods and cars in the proportion that would ensure profitability at this latitude.

Rauanheimo acquires the Mattsson companies

During the 1970s, significant changes are made to employment conditions within the industry. This is one of



Large quantities of mine props were exported. Vessels awaiting their turn.

Балансовая древесина экспортировалась в больших объемах. Суда ожидают своей очереди.

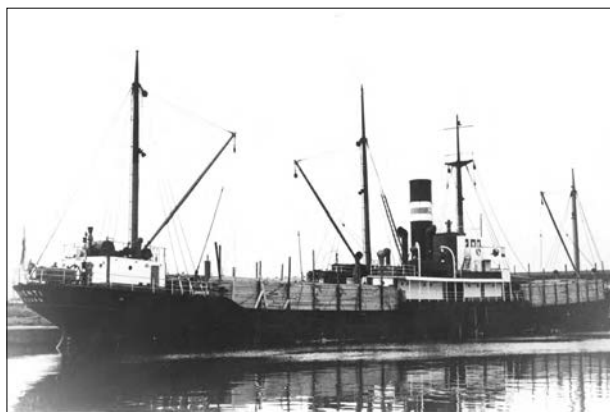
Ab Otto Rodén Oy и YSC перешли к компании M. Rauanheimo Oy в мае 1954 года. Так закончилось влияние семьи Роден в данной сфере деятельности.

Концерн Nordström становится лидером

В середине 1950-х годов концерн Nordström, находившийся в собственности полковника Рагнара Нурдстрёма, был одной из крупнейших групп компаний. Деятельность концерна опиралась на использование большого парка судов для транспортировки сухих грузов и нескольких танкеров средних размеров. Помимо Коккола, концерн вел стивидорную и экспедиторскую деятельность в своем родном городе Ловийса, а также в Ханко. Покупка предприятий Родена явилась первым шагом на пути к той позиции лидера, которую концерн будет занимать в Юкспихлая в последующие годы.

1950-е годы характеризовались экспортом круглых лесоматериалов и кратким периодом расцвета в период Корейской войны. Другим важным фактором был импорт калийной соли и фосфатов для компании Kemira Oy. Третьим фактором были пиломатериалы. В начале 1960-х годов, после расширения деятельности заводов Шаумана в Пиетарсаари, объемы экспорта круглых лесоматериалов значительно сократились.

В 1960-х и 1970-х годах концерн Rauanheimo обеспечивал разгрузку грузов компании Kemira и их транспортировку по региону. Развитию деятельности концерна способствовал рост объемов импорта заводов компании Kemira, но при этом он делал концерн уязвимым и зависимым от Kemira. В результате развития техники разгрузки грузов тяжелая физическая работа стала производиться с использованием грузоподъемных устройств. Потребовались значительные инвестиции для приобретения кранов, вилочных



1913

Гостиницу «Хиетала» переоборудуют под народную школу. В порт проводят электричество, которое вырабатывается на электростанции братьев Фрийс.

1914-17

В условиях растущих объемов транспортных перевозок становится очевидным, что глубины фарватера уже не хватает для крупных судов с глубокой посадкой. Кроме того, порту требуются дополнительные причалы.

1915

Астлей В. Родэн основывает вместе с Армасом Похьянпало транспортную компанию Transportbolag, которая будет заниматься перевозками, а также погрузкой и разгрузкой товаров.

1916

Астлей В. Родэн основывает компанию Yxpila Stevedoring Co (YSC), которая занимается стивидорной деятельностью в портах Юкспихлая, Мёллерсвик и Химанка. В этом же году Фридольф Хейденберг, С.А. Уунила и Астлей В. Родэн основывают компанию Heidenberg, Uunila & Co, которая занимается агентурной деятельностью, связанной с лесоматериалами. Компания предоставляет главным образом услуги по приемке лесоматериалов и их перепродаже иностранным покупателям. Кроме

Managing Director Verner Mattson

Verner Alexander Mattson (1885-1964) was the son of Matts Alexander Kykyr and Maria Sofia Lillhonga, and was married to Ida Aurora Slotte. At a young age he already shows a talent for business and sells pets for his father.

Mattson is only 16 years old when he emigrates to America, where his brother already lives. He stays there for six years and works as a miner and greengrocer. He returns to his homeland and notices that there are opportunities here as well for energetic and enterprising men.

In 1908 he starts up a slaughterhouse which sells meat on the plaza. He also runs a sausage factory. He establishes Puu Oy and founds the cattle and leather business Ab Mattson Oy in Kristinestad. From 1915-1918 he owns a gear factory in Hakalahti. But the most important is the wholesale business in beef, pork, and butter. He imports salmon, skins, and hides from as far away as Siberia and Kamchatka.

When supply chains are interrupted due to the Russian revolution, he turns his attention to the West. An ordinance from 1918 grants exporting slaughterhouses the sole right to the export of meat and live cattle to Sweden. Nevertheless, Mattson continues exporting different products to Sweden and builds his own steamboat. The boat, which is christened the S/S Hakalax, runs between Ykspihlaja and Luleå in Sweden. Another steamboat runs between Pori and Stockholm.

In 1927, the forwarding and brokerage companies Adolf Lahti & Co. and D. Eklöf & Co. in Ykspihlaja are established with Mattson as a partner in both companies. He purchases Lahti's share and the companies are united. Soon Eklöf leaves the new company as well, and Mattson becomes the sole owner of the company that comes to bear the name Adolf Lahti & Co. Yxpila Ltd. Oy. The company remains in the family until 1972, when it is sold to Oy M. Rauanheimo Ab.

Mattson also owns the motor-driven ship Ida M, which sails to ports in the Netherlands, England, and Norway. Mattson becomes most well-known for his electrically-driven flour mill that he constructs on his property by the Sound in 1931. He knows how a mill should be run since he has managed Kållby Kvarn- och kraftcentral. A similar mill is constructed in Oulu. He is also a partner in Herrfors Träsliperi.

Verner Mattson was a member of the city council, the municipal board, and the port committee. He served as principal, board member and chairman for Karleby Sparbank. Mattson also belonged to the management of Lantmannabanken and Suomen Marjat, and was a member of the board for Karleby elandelslag. He contributed to the founding of the trade guild, and was elected onto the guild's first management board.

Исполнительный директор Вернер Маттсон

Родителями Вернера Александра Маттсона (1885–1964) были Маттс Александер Кюкюр и Мария Софья Лиллхонга. Вернер Маттсон был женат на Иде Авроре Слотте.

Уже в детстве он проявил склонность к торговле, покупая и продавая домашних животных от имени своего отца. В 16 лет Маттсон переехал в Америку, где уже жил его брат. Он пробыл там шесть лет и работал шахтером и продавцом фруктов. Вернувшись на родину, Маттсон понял, что для энергичного и предприимчивого молодого человека, каким он был, дело найдется и здесь.

В 1908 году Маттсон основал скотобойню и продавал мясо на рынке. Кроме того, у него был завод по производству колбас. Он основал компанию Пуу Оу и магазин по продаже мяса и кожи Ab Mattson Oy в Кристиинанкаупунки. В 1915–1918 годах он владел заводом по производству шестеренок в Хакалаhti. Но основным источником его доходов все же оставалась оптовая торговля мясом, салом и маслом. Кроме того, Маттсон занимался импортом лосося, кожи и шкур, привозя их даже из Сибири и с Камчатки.

Когда революция в России положила конец торговле, Маттсон снова обратил свой взор на запад. Указ от 1918 года наделял скотобойни, работающие на экспорт, исключительным правом на экспорт мяса и скота в Швецию. Тем

не менее Маттсон продолжал экспорт различных товаров в Швецию и построил собственный пароход «Хакалакс», который курсировал между Юкспихлая и шведским Лулео. Второй пароход ходил между Пори и Стокгольмом.

В 1927 году в Юкспихлая были основаны компании Adolf Lahti & Co и D. Eklöf & Co, занимавшиеся экспедиторскими услугами и судовым брокерством, и Маттсон был акционером в обеих компаниях. Впоследствии Маттсон выкупил долю Лаhti, и предприятия объединились. Вскоре Эклёф тоже покинул предприятие, и Маттсон остался единственным владельцем. Предприятие получило новое название – Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd Oy – и оставалось в собственности семьи Маттсон вплоть до 1972 года, после чего оно было продано компании Oy M. Rauanheimo Ab.

Вернер Маттсон был депутатом городского совета, а также членом городского правления и портовой комиссии. Он был управляющим, членом и председателем правления банка Säästöpankki в Каарлела. Кроме того, Маттсон работал в правлении банка Lantmannabanken и компании Suomen Marjat Oy и был членом правления энергетического кооператива в Каарлела. Он был одним из основателей Торговой палаты и членом первого состава ее правления.



Mattson and Adolf Lahti

As soon as the Finnish Civil War was over, Verner Mattson bought two steamships. Before that, he had used other people's ships to export agricultural products and skins. He commissioned a steamship, the Hakalax, based in the port of Ykspihlaja. The Hakalax operated to Umeå, Piteå, Luleå and other coastal towns on the Gulf of Bothnia in both Finland and Sweden. Another of Mattson's steamships plied between Pori and Stockholm.

Verner Mattson took the required skipper's examination so that he could command his ships himself. He became so familiar with the coastline on the Gulf of Bothnia from Haparanda to Sundsvall and, on the Finnish side, from Kristiinankaupunki northwards that they say that he could sail even without nautical charts.

In 1931, Mattson acquired part of Ab Adolf Lahti & Co. Yxpila Ltd. Oy, founded in 1927, and later became its sole owner. The company's exported products such as live animals (mainly bulls and pigs), agricultural products, skins and crayfish, before timber then became the most important export product.

Pyrite also became an important item exported from Ykspihlaja in large amounts, coke being another. These required machinery, including the digging machines, bulldozers and lorries which Adolf Lahti & Co. had.

The summer season was a busy time, with people working to load the vessels round the clock. Vehicles reversed onto the ramp and dropped their pyrite load that had been brought by rail from Pyhäsalmi.

One of the vessels owned by Verner Mattson was the motor vessel the Ida M, which operated, for instance, to the Netherlands, Belgium, England, Norway and Sweden. Mattson owned the previously mentioned Hakalax and the Aura II jointly with his brother-in-law, K-J Gustafsson. They sailed to coastal towns on both sides of the Gulf of Bothnia.

After Adolf Lahti & Co. Yxpila Ltd., Verner Mattson set up Mattson Stevedoring, in whose name he made his final vessel purchase, the Akke port icebreaker/tug. Akke was originally a coal-fired steamship, but was converted to run on diesel and for many years served the port of Ykspihlaja. Akke also provided the ports of Raahе and Oulu with assistance.

Adolf Lahti was a family business. In his notes, Verner Mattson describes the fierce competition of the early years, but gradually things took off and the company operated as a family business for almost fifty years. Kaj Mattson says how, in the late 1950s and early 1960s, Ykspihlaja was bustling and vessels had to hang around in the roadstead in order to get to the quay for loading. Sometimes pit-wood vessels were loaded on the roadstead, too.

Verner's son Nils V. Mattson ran the operation together with his father. Since it was a family business, Verner and later Nils would stand in when they needed someone to command a ship, or a driver for a lorry or bulldozer, or to help in the office. Their daughter Margareta joined the company later and was working as a director when Adolf Lahti was sold to Rauanheimo Group in 1972.

Through Verner's grandson Ralf, Mattson Stevedoring continues as the name of the company based in Ykspihlaja. He also owns Oulun Konttivuokra Oy, which operates in many Finnish ports, and Ralf was one of the ship-owners when Merilinja started to run from Ykspihlaja.

Маттсон и Адольф Лаhti

Сразу после окончания освободительной войны Вернер Маттсон приобрел два парохода. До этого он пользовался чужими судами для экспорта сельскохозяйственной продукции и кожи. По его заказу был построен пароход Hakalax, который был приписан к порту Юкспихлая. Hakalax плавал в Умео, Питео, Лулео и другие города на шведском и финском побережье Ботнического залива. Другой пароход Маттсона курсировал между Пори и Стокгольмом.

Вернер Маттсон получил необходимую специальность шкипера, чтобы самому водить корабли. Он настолько хорошо знал побережье Ботнического залива от Хaparанды до Сундсвалла в Швеции и от Кристинанкаупунки на север в Финляндии, что, согласно утверждениям, ему даже не требовались навигационные карты.

В 1931 году Вернер Маттсон купил часть основанной в 1927 году компании Ab Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd Oy. Позже он стал ее единственным собственником. Экспортными товарами компании были живые животные (в основном быки и свиньи), сельхозпродукция, кожа и раки, однако позднее главным экспортным товаром стали лесоматериалы.

Важным экспортным грузом также стал колчедан; он в больших количествах вывозился через порт Юкспихлая, в то время как главным импортным товаром был кокс. Для данной продукции требовалась техника, в частности, экскаваторы, бульдозеры и грузовики, которыми располагала компания Adolf Lahti & Co.

Летний сезон был самым напряженным: работы и погрузка судов велись круглосуточно. Грузовики с колчеданом подавались по пандусу задом и сбрасывали груз. Колчедан поступал по железной дороге из Пюхясалми.

Из судов, принадлежавших Вернеру Маттсону, можно упомянуть Ida M, которое ходило, в частности, в Голландию, Бельгию, Англию, Норвегию и Швецию. Маттсону принадлежали ранее упомянутое судно Hakalax, а также Aura II, совладельцем которого был его шурин К.-Й. Густафссон. Суда плавали в города по обе стороны Ботнического залива.

После Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd Вернер Маттсон основал компанию Mattson Stevedoring, на имя которой он приобрел свое последнее судно – портовый ледокол/буксир Akke. Akke первоначально был угольным пароходом, но затем был переведен на дизельное топливо и много лет прослужил в порту Юкспихлая. Akke приходил на помощь также в порты Раахе и Оулу.

Компания Adolf Lahti была семейным бизнесом. Вернер Маттсон рассказывает в своих мемуарах о жесткой конкуренции в первые годы, но постепенно дело пошло и компания просуществовала как семейный бизнес почти 50 лет. Кай Маттсон рассказывает, как в конце 1950-х и начале 1960-х годов Юкспихлая был очень оживленным портом, где судам приходилось стоять на рейде в ожидании своей очереди на погрузку. Иногда крепежный лес грузился на рейде.

Сын Вернера Нильс В. Маттсон руководил деятельностью вместе с отцом. Поскольку речь шла о семейном предприятии, Вернер, а позднее Нильс, порой подменяли при необходимости рулевого судна, водителя грузовика или бульдозериста или помогали в офисе. Дочь Маргарета пришла в компанию позднее и была директором, когда в 1972 году бизнес Adolf Lahti был продан группе Rauanheimo.

Продолжателем семейного стивидорного бизнеса в Юкспихлая является внук Вернера, Ральф Маттсон с его компанией Mattson Stevedoring. Ему принадлежит также компания Oulun Konttivuokra Oy, осуществляющая деятельность в нескольких портах Финляндии. Ральф Маттсон был совладельцем судоходной компании Merilinja, начинавшей перевозки из порта Юкспихлая.

tion of a breakwater at Koön.

1895

The Friis Brothers begin a foundry and machine workshop in Ykspihlaja. When the company is at its largest, it employs 600–700 people.

1896

Captain August Kynzell serves as harbor-master from 1896–1899.

1898

The city acquires a dredger with its own resources.

Norra Posten gets a successor, and the first issue of the newspaper Österbottningen is published. The newspaper Kokkola begins publication.

1899

New port regulations and a port tariff are introduced. The city is granted the right to collect fees from ships loaded in Nyhamn and Möllersvik. In this way many, especially Schauman, have avoided port fees on their lumber shipments.

1900

Captain Gustaf Strömback is appointed harbor-master. He serves as harbor-master until his retirement in 1933.

At the beginning of the 1900s, the port in Ykspihlaja is annu-

the reasons why the owners of competitor Adolf Lahti & Co., led by Verner Mattson's daughter Margaretha Schauman, back out. In 1972, the Rauanheimo Group acquires this company. The Mattson family has successfully asserted itself in the industry for nearly 50 years.

In 1980, Sune Storbjörk, Master of Science in Economics and Business, takes up the president's position. He has come into the Rauanheimo Group through Adolf Lahti & Co., in connection to the takeover in 1972. He proves his managerial skills from the very start. But in 1979, the foundation of the business is shaken when Kemira Oy decides to take over the unloading of its import goods at a newly built quay.

The construction of Kemira's quay is slightly delayed, but in 1981 there is a significant reduction in business. Rauanheimo is entrusted with local transportation of goods from the factory quay, and some goods for factories in other parts of Finland are still unloaded at the local port in Kokkola. But the majority of profitable unloadings are lost for the company.

Oy M. Rauanheimo Ab is looking for new alternatives when Kemira begins handling the unloading of goods at their own quay. A new freight service to England is opened. On June 15, 1981, the first shipment of lumber takes place. It is the English company Finntimber Line Ltd. that establishes this historic business in cooperation with Rauanheimo and the city of Kokkola. The company has three years' experience of operating in Finland.

The reason why the company chooses Ykspihlaja, rather than a port in northern Finland, is that Ykspihlaja can offer a new 600 square-meter lumberyard. Up until this point, Mäntyluoto has been the northernmost port with freight service to England. The establishment of regular traffic between Ykspihlaja and England is seen as an important step in the development of the port, which the city has long been hoping for.

Development of regular traffic

When the rearrangements are anticipated in 1979, the management is looking for operations to compensate for the loss. The alternative is the shipping of pulpwood to the forestry industry in Västerbotten, which at that time purchases Finnish lumber. Significant investments are made, but the profitability does not match calculations. The equipment is sold and the most acute crisis is over.

The development of regular traffic continues. Now it is a question of regular freight traffic between Ykspihlaja

погрузчиков и грузовых машин.

Концерн продумал эффективное разделение труда со своим конкурентом, компанией Adolf Lahti & Co. Adolf Lahti отвечала главным образом за экспедиционные и стивидорные услуги, связанные с обработкой пиломатериалов, а концерн Rauanheimo – за обработку импортных грузов.

Попытки наладить пассажирские перевозки

Как и его предшественники Gamlakarleby Rederi Ab и Ab Otto Rodén Oy в начале 1920-х годов, концерн Rauanheimo тоже понес убытки от своей судоходной деятельности. В начале 1960-х годов концерн вместе со своими шведскими и местными финскими акционерами начал осуществлять пассажирские перевозки между портами Юкспихлая и Шеллефтео на судне «Ботниа». Деятельность, однако, оказалась убыточной, и через несколько лет пассажирские перевозки были прекращены.

Концерн Rauanheimo возобновил пассажирские перевозки на теплоходе «Кокколита», а также на теплоходе «Оулутар» по маршруту Оулу–Луулая. Однако этот маршрут был убыточен, и судно «Оулутар» было переведено на маршрут Юкспихлая–Хярнёсанд. Эта попытка также потерпела неудачу, после чего пассажирские перевозки были прекращены, а суда были через три года проданы. Пассажиров не хватало, а суда были слишком малы для перевозки автомобилей и других грузов в таких объемах, которые могли бы обеспечить рентабельность этого вида деятельности на данных широтах.

Компании Mattsson переходят к Rauanheimo

В 1970-х годах в трудовых отношениях в сфере судоходства произошли радикальные изменения, которые привели к отказу акционеров компании Adolf Lahti & Co от своих долей собственности. В правлении компании состояла дочь Вернера Маттсона Маргарета Шауман. В 1972 году концерн Rauanheimo купил эту компанию. Семья Маттсон успешно работала на рынке почти 50 лет.

В 1980 году исполнительным директором концерна стал экономист Суне Стурбьёрк, пришедший в концерн при покупке компании Adolf Lahti & Co в 1972 году. Он с самого начала показал свое умение руководить компанией. Однако в 1979 году финансовое положение концерна пошатнулось в связи с решением компании Kemira Oy самостоятельно заниматься разгрузкой импортной продукции на новом причале.

В строительстве нового причала произошла некоторая

→ page / страница 144

Managing Director Sune Storbjörk

Sune Storbjörk (1934–2012) was born in Kronoby, where he also attended school. After graduating from Oulu private Swedish-language coeducational school and completing his military service, Storbjörk continued his studies at Åbo Akademi school of business and economics and gained his master's degree in economics there. His first job was with Vaasanlaivat, which ran passenger traffic on the Vaasa–Umeå route.

Storbjörk switched to Rauanheimo Group from Adolf Lahti & Co. He was elected Managing Director to succeed Sven Rustén at the start of 1980. Storbjörk continued as Managing Director also after Nordström Group had sold Rauanheimo Oy to Auto-Haro Ab in 1983.

Storbjörk worked as Managing Director until 1986, after which he went on to work at Kokkola Business Institute as a part-time teacher. He worked as a teacher for eight years before retiring. He spent his leisure time playing golf and, as a young man, he had been a yacht racing enthusiast.



Managing Director Kristian Teir

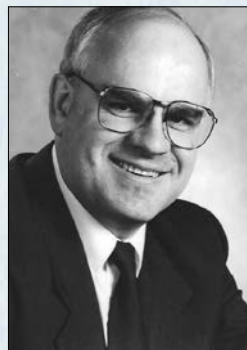
Kristian Teir (born August 6, 1948) served as the CEO of the Rauanheimo companies between 1986 and 1988. During this time, the Rauanheimo companies were owned by Oy Auto-Haro Ab, and P-O Holm served as the chairman of the stevedoring company's board.

Teir worked with international logistics throughout his career. He began as billing director at Oy Victor Ek Ab in Helsinki, and quickly advanced to become director of the entire stevedoring operation. In 1984, he was recruited to Oy Lars Krogius Ab for an equivalent position. Teir took part in the reconstruction and sale of the company.

Two years later, he was called to become the CEO of Oy M. Rauanheimo Ab, as well as its subsidiaries, in Kokkola. A branch opened in Helsinki. The company was brought into salable condition and was sold to Oy Botnia Shipping Ab in 1988.

After the sale, Teir resigned as CEO and moved to Helsinki, where he founded two joint-stock companies within the logistics industry. Oy Kristian Teir Ab worked with consulting, and Oy Rentabox Ab worked with export packaging and moving boxes. In 1992, he was appointed director of logistics for the Danish company DFDS Transport in Helsinki. He served as director of logistics for DFDS Transport up until his retirement.

In his retirement, Kristian Teir has founded several art clubs and watercolor painting groups, in both Helsinki and Sideby in Ostrobothnia.



Исполнительный директор Суне Стурбьёрк

Суне Стурбьёрк (1934–2012) родился в Круунупюу и там же окончил школу. После окончания частной шведской средней школы совместного обучения в Оулу и службы в армии Стурбьёрк продолжил учебу в Высшей школе экономики при Академии Або, получив степень магистра экономики. Его первым местом работы была компания Vaasanlaivat, осуществлявшая пассажирские перевозки по маршруту Вааса - Умео.

На работу в концерн Rauanheimo Стурбьёрк перешел из компании Adolf Lahti & Co. В начале 1980 года его избрали исполнительным директором после ухода Свена Рустена. Стурбьёрк оставался на посту исполнительного директора также после того, как в 1983 году концерн Nordström продал Rauanheimo Oy компании Auto-Haro Ab.

Стурбьёрк работал исполнительным директором до 1986 года. После этого он перешел на работу приглашенным преподавателем в Торговое училище Коккола. Он проработал преподавателем восемь лет, пока не ушел на пенсию. В свободное время играл в гольф, в молодости участвовал в соревнованиях по парусному спорту.

Исполнительный директор Кристиан Тейр

Кристиан Тейр (род. 06.08.1948) являлся в 1986–1988 годах исполнительным директором группы компаний Rauanheimo. В то время компаниями Rauanheimo владело акционерное общество Oy Auto-Haro Ab, а П-О Холм был председателем правления стивидорной компании.

Кристиан Тейр всю жизнь проработал в сфере международной логистики. Он начал свою карьеру в хельсинкской компании Oy Victor Ek Ab начальником отдела выставления счетов и быстро поднялся по карьерной лестнице, став директором экспедиторских операций. В 1984 году Тейр перешел на аналогичную должность в компанию Oy Lars Krogius Ab. Он принимал участие в реорганизации и продаже компании.

Через два года Тейр был избран на должность исполнительного директора компании Oy M. Rauanheimo Ab и ее дочерних предприятий. В Хельсинки был открыт филиал компании. В 1988 году Oy M. Rauanheimo Ab была реорганизована и продана компании Oy Botnia Shipping Ab.

После продажи Oy M. Rauanheimo Ab Кристиан Тейр оставил занимаемую должность и переехал в Хельсинки, где он основал два собственных логистических предприятия. Одно из них, Oy Kristian Teir Ab, предоставляло консалтинговые услуги, второе – Oy Rentabox Ab – занималось оптовой торговлей экспортными упаковками и транспортировочными ящиками. В 1992 году Тейр был назначен начальником отдела логистики работавшего в Хельсинки датского предприятия DFDS Transport. Он занимал пост директора по логистике вплоть до выхода на пенсию. На пенсии Кристиан Тейр основал в Хельсинки и Сийпюу несколько акварельных кружков и клубов любителей искусства.

Raimo Bexar remembers

Oy M. Rauanheimo Ab was Raimo Bexar's workplace for 36 years until his retirement for health reasons in 2004. He was there when Rederi Ab Bottenviken began passenger traffic to Skellefteå with the M/S Bothnia. He worked in the office when Rauanheimo handled the passenger service with the S/S Coccolita and S/S Oulutar.

– The office was located in Hotel Grand's assembly hall. Those were interesting times and port operations were thriving. But the number of passengers was insufficient; the service proved unprofitable and was discontinued.

After that, new tasks were assigned to Raimo Bexar, who completed his business degree at Gamlakarleby handelsläroverk [Kokkola Business School]. At Rauanheimo he served as a ship broker, handling billing, bookkeeping, and other office tasks.

– I did a little bit of everything. For the last ten years before my retirement I served as shipping manager, says Raimo, who also stated that he has enjoyed Rauanheimo, his bosses, and colleagues. When he looks back on his years in the port, the positive memories dominate.

– Naturally, it was tough sometimes, but the pay has come regularly. Times have varied, changes of owners have taken place, directors have come and gone, the operations have been restructured, and investments have been made. Overall, a positive atmosphere has prevailed in the company, he emphasizes.

Raimo Bexar saw many managers come and go. He remembers Jäger Colonel Ragnar Nordström and his son Martti-Ragnar Nordström, who sat on the board for many years. But most of all he remembers Sven Rustén, who led Rauanheimo through both good and bad times.

– Rustén was the true optimist. He had good contacts and got along well with his subordinates. Sune Storbjörk became president when Oy Auto-Haro Ab took over operations. Kristian Teir was the president for a few years, up until the sale of the company to Botnia Shipping in Pietarsaari. I also was able to experience yet another owner when Rauanheimo was transferred to the KWH Group's ownership in 2001.

Raimo Bexar is proud of the development that has occurred in the port. During his time, the Port of Kokkola has developed to become one of Finland's most efficient ports. He remembers when the lumber export bloomed, when transshipment began, and cargo volume climbing million by million.

– The large dredging project at the end of the 1990s, the deepening of the shipping lane at different intervals, the construction of the all-weather terminal and necessary storage buildings, as well as the investment into cranes, are all investments that have looked to the future. The port authority has, in other words, managed to fulfill the requirements for other operators to successfully work in the port.

Raimo Bexar follows Rauanheimo's development and the port's operations. From his winter-livable summer house, the retired shipping manager is delighted to see the freighters pass. There is work in the port and Kokkola experiences a new heyday as a maritime city.

Воспоминания Раймо Бексара

Раймо Бексар проработал в компании Oy M. Rauanheimo Ab целых 36 лет, пока в 2004 году не ушел на пенсию по болезни. Он участвовал в компании Varustamo Oy Perämeri в создании пассажирского сообщения с Шеллефтео (Швеция) на т/х Bothnia. Он работал в офисе Rauanheimo, отвечая за пассажирские перевозки на п/х Coccolita и п/х Oulutar.

– Офис располагался в холле гостиницы Grand. Это были интересные времена, когда в порту шла оживленная деятельность. Количество пассажиров, однако, оказалось недостаточным и перевозки нерентабельными, в связи с чем их пришлось прекратить.

После этого Раймо Бексар занимал другие должности и получил специальность мерконома в Бизнес-колледже Кокколы. В Rauanheimo он был судовым брокером, работал со счетами и бухгалтерской отчетностью, выполнял другие офисные обязанности.

– Я был своего рода мастером на все руки. Последние десять лет до выхода на пенсию работал начальником экспедиторской службы, – говорит Раймо. Первыми на ум приходят положительные вещи, когда он вспоминает годы работы в порту.

– Разумеется, порой возникали трудности, но зарплата всегда приходила вовремя. Времена менялись, а вместе с ними менялись собственники и руководители, проводились реорганизации, вкладывались инвестиции. При всем при этом в компании царил позитивная атмосфера, – подчеркивает он.

За годы работы Раймо Бексара в порту пришло и ушло много руководителей. Он помнит, подполковника Рагнара Нордстрёма и его сына Мартти-Рагнара Нордстрёма, многие годы входивших в правление. Прежде всего, он помнит Свена Рустена, который возглавлял Rauanheimo как в хорошие, так и в плохие времена.

– Рустен был настоящим оптимистом. Он имел хорошие связи и хорошо ладил с подчиненными. Суне Стурбьёрк был избран исполнительным директором после перехода компании под контроль Oy Auto-Haro Ab. Кристиан Тейр работал исполнительным директором несколько лет, пока компания не была продана пиетарсаарской Botnia Shipping. Я успел также поработать в Rauanheimo один период при новом владельце, когда компания в 2001 году перешла в собственность концерна KWH.

Раймо Бексар гордится портом. За годы его работы порт Коккола превратился в один из самых эффективных портов Финляндии. Он помнит, как процветал экспорт древесины, начинались транзитные перевозки и как грузооборот преодолевал очередной миллионный рубеж.

– Масштабные дноуглубительные работы в конце 1990-х годов, неоднократное углубление фарватера, строительство всепогодного терминала и нужных складских зданий, покупка кранов – все это были инвестиции в будущее. Другими словами, портовое управление смогло создать предпосылки для успешной деятельности в порту других операторов.

Раймо Бексар следит за развитием и деятельностью Rauanheimo в порту. Ушедший на пенсию начальник экспедиторской службы с интересом наблюдает за движением грузовых судов со своей круглогодичной дачи.



Birgitta Nygård

On June 1, 1964, immediately after having received her degree from Gamlakarleby handelsläroverk [Kokkola Business School], Birgitta Nygård (b. 1946) began working for the Rauanheimo Group in Ykspihlaja. This began a 45-year-long work history, with accounting and economics playing major roles. In the middle of the 1970s she developed her skills by taking evening classes and received a grade of "approbatur" in Accounting from Åbo Akademi University. Over the years, she participated in a number of courses and educational programs in order to keep up with developments.

– My first tasks were calculating salaries and computation, with Taylorix and manual calculators being important tools. The owner of the Rauanheimo Group at the time was the Nordström Group, with Sven Rustén serving as president. My father was a stevedoring supervisor, so the interest in port operations came from home. Quite quickly I began working with bookkeeping, American double-entry bookkeeping, and the handling of large accounting ledgers, Birgitta remembers.

At that time, five companies belonged to the Rauanheimo Group. These were Oy Liinahamari Stevedore Ltd Ab, M. Rauanheimo Oy, Oy Yxpila Stevedoring Company Ltd Ab, Oy Otto Rodén Ab, and Oy D. Eklöf & Co. Ab. In 1972, Oy Adolf Lahti & Co. Yxpila Ltd Ab and Oy Mattson Stevedoring Ab were incorporated as well. Their operations consisted of stevedoring, ship clearing, and forwarding. In 1995, the companies were merged to form Oy M. Rauanheimo Ab.

– During the years 1967-1969, Rauanheimo provided passenger service with the Coccolita and Oulutar. Director Sven Rustén had an interest in this service, but it proved unprofitable, since the vessels lacked ramps and the sailing season was so short.

Technological progress in office work, from manual calculators to computers, has been enormous. In 1983, Oy Auto Haro Ab took over operations. Sune Storbjörk served as president, and was succeeded by Kristian Teir. In 1988, Auto Haro sold the Rauanheimo Group to Botnia Shipping in Pietarsaari. Antti Ahonen was the branch manager, and Bror Granholm and Bjarne Sjöholm were presidents.

– In 1989 I became responsible as well for the financial operations and consolidated accounts at Botnia Shipping. When Rauanheimo was sold to the KWH Group in 2001, I stayed with Botnia Shipping until my retirement on February 1, 2010. With that, I had worked with financial operations for over 45 years.

Birgitta Wiik says that she has enjoyed her work. There was a good team spirit at work, and the "Kokkola humor" flowed. All managers and owners have cared about their staff and positive thinking permeated the business. Most of all, I remember Sven Rustén with warmth, says retired finance manager Birgitta Wiik, when she summarizes her 45 years within port operations in Kokkola and Pietarsaari.



Биргитта Нюгорд

Биргитта Нюгорд (род. в 1946 году) начала работать в группе компаний Rauanheimo в Юкспихлая 1 июня 1964 года, сразу после окончания Торгового училища Коккола. Так начался ее 45-летний трудовой путь в сфере финансового учета и экономики. В середине 1970-х годов она училась на вечерних курсах по финансовому учету в университете Åbo Akademi в Турку. Кроме того, чтобы идти в ногу со временем, в течение своей трудовой жизни Биргитта Нюгорд училась на многих других курсах.

«Сначала в мои задачи входили расчет заработной платы и подрядов, а моими основными рабочими инструментами были бухгалтерский учет по системе Taylorix, калькулятор и счетная машинка. Группой компаний Rauanheimo владел в то время концерн Nordström из города Ловийса, а исполнительным директором был Свен Рустэн. Мой отец занимался стивидорной деятельностью, поэтому интерес к работе порта у меня появился еще в отчем доме. Я довольно скоро начала заниматься бухгалтерским учетом – в частности, американским бухгалтерским учетом по системе двойной записи, и работать с большими бухгалтерскими книгами», – вспоминает Биргитта.

В то время в группу компаний Rauanheimo входило пять компаний: Oy Liinahamari Stevedore Ltd Ab, M. Rauanheimo Oy, Oy Yxpila Stevedoring Company Ltd Ab, Oy Otto Rodén Ab и Oy D. Eklöf & Co

Ab. В 1972 году в нее вошли также Oy Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd Ab и Oy Mattson Stevedoring Ab. Деятельность компаний включала стивидорные услуги, кларирование судов и экспедиторские услуги. В 1995 году произошло слияние компаний с Oy M. Rauanheimo Ab.

«В 1967–1969 годах компания Rauanheimo занималась пассажирскими перевозками на кораблях "Кокколита" и "Оулутар". Этот вид деятельности интересовал директора Свена Рустэна, но был нерентабельным, так как у судов не было трапов, а навигационный период был слишком коротким.

Развитие офисной техники от счетной машинки до компьютеров было огромным прогрессом. В 1983 году компания Oy Auto Haro Ab купила этот бизнес. В то время коммерческим директором был Суне Стурбьёрк, а после него – Кристиан Тейр. В 1988 году группа компаний Rauanheimo была продана компании Botnia Shipping из Пиетарсаари. Региональным директором был Антти Ахонен, а исполнительными директорами – Брур Гранхольм и Бьярне Шьёхольм.

«В 1989 году я начала заниматься финансовыми операциями и бухгалтерским учетом концерна Botnia Shipping. Когда в 2001 году Rauanheimo была продана концерну KWH, я осталась работать в Botnia Shipping, где и проработала вплоть до выхода на пенсию 1 февраля 2010 года. Вот так я проработала в сфере финансового учета более 45 лет».

Биргитте Нюгорд нравилась ее работа. В компании была хорошая атмосфера, и всегда находилось время для местного коккольского юмора. Руководство и владельцы компании заботились о здоровье и благополучии персонала, и работы выполнялась с позитивным настроением.

«Особенно тепло я вспоминаю Свена Рустэна», – говорит о своей 45-летней карьере в портах Коккола и Пиетарсаари бывший финансовый директор, а ныне пенсионерка Биргитта Нюгорд.

ally visited by an average of 300 ships. This is testament to the enterprising spirit and the knack for business that characterizes the area's inhabitants. The service works well; storage sites and warehouses are available. In addition there are shipping and brokerage offices, a hotel, chandlers, restaurants, and cafés.

At the beginning of the century, Verner Mattson maintains a regular steamboat service to Luleå.

Kokkola has 2,648 inhabitants. There are 5,387 inhabitants in the rural district.

1901

The rope walk begins operation.

Consul Carl Riska, who started a forwarding service in 1886, resumes operations and continues with it until his death in 1924. After that, his son Karl Riska will continue with the business for a few years.

1902

Hotel Hietala in Ykspihlaja becomes a dry restaurant.

1904

Gamlakarleby elektricitetverk [Kokkola Power Plant] is established.

and the city Delfzijl in the Netherlands. The route also includes Belgium, West Germany, and Luxembourg. Oy M. Rauanheimo Ab is in charge of the organizational aspect. The intention is for the service to take place three times during the autumn; after a break during the winter months, the traffic is resumed again in May.

On Monday evening, July 6, 1982, the first vessel bearing 3,000 cubic meters of lumber departs Ykspihlaja. The regular service from Ykspihlaja makes it easier for regional sawmills to export their products. At the same time, the labor situation in the port is stabilized, and the threat of layoffs decreases.

But otherwise, the freight market is harsh. Finnish vessels are affected as well. Despite this, Ykspihlaja has, unlike most other Finnish ports, surpassed the previous year's records. During the first half of the year, 801,000 tons are handled.

Rauanheimo is sold to Oy Auto-Haro Ab

In 1983 there is a change of ownership when the Nordström Group, which has decided to concentrate operations in its hometown Loviisa, sells the Rauanheimo Group in Ykspihlaja to Oy Auto-Haro Ab. Sune Storbjörk continues as president. The combine has a permanent staff of 115 people and a turnover of 19 million Finnish marks. During the peak season, the company employs 250-300 people.

With that, Auto-Haro becomes the third owner group to take responsibility for the development of shipping and stevedoring operations in Ykspihlaja. The prerequisites are good and the operational management is pleased with the change of ownership; seeing the acquisition of the shipping group as a significant strategic investment for Auto-Haro.

Out of the total cargo volume of two million tons in 1986, 450,000 tons of bulk goods are handled by, and routed through, the public port and Shipping Yxpila. The export of lumber, that is, sawn and squared lumber, accounts for 300,000 cubic meters. Rauanheimo has a permanent staff of 100 people. When discussing their operations, Kristian Teir observes that the company temporarily employs three times more. Teir serves as the president of Oy M. Rauanheimo Ab (Shipping Yxpila) until 1988.

Auto-Haro sells Rauanheimo to Botnia Shipping

On February 26, 1988, Oy M. Rauanheimo Ab, owned by Oy Auto-Haro Ab, is acquired by Botnia Shipping, which

задержка, однако в 1981 году концерн Rauanheimo потерял заказы на разгрузочные работы. С другой стороны, Rauanheimo отвечал за транспортировку грузов с разгрузочного причала на завод, а часть грузов, отправлявшихся на другие заводы Kemira, продолжала разгружаться в городском порту. Тем не менее, большая часть грузов, разгрузка которых раньше приносила большие прибыли, теперь не могла выполняться компанией Rauanheimo.

После этого компания Oy M. Rauanheimo Ab начала искать новые пути развития деятельности. Был открыт новый маршрут морских перевозок в Великобританию. Первое судно с лесоматериалами было отправлено 15 июня 1981 года. Эту исторически значимую деятельность начала английская компания Finntimber Line Ltd в сотрудничестве с концерном Rauanheimo и городом Коккола. На тот момент компания Finntimber Line Ltd работала в Финляндии три года.

Для англичан Юкспихлая был гораздо более удобен, чем порты в северной части Финляндии, так как порт в Коккола имел новый склад для лесоматериалов площадью 600 квадратных метров. До того момента Мянтюлуото был самым северным портом, имевшим транспортные сообщения с Великобританией. Морские транспортные перевозки между Юкспихлая и Великобританией стали важнейшим шагом в развитии порта, к чему уже давно стремился город Коккола.

Развитие регулярных перевозок

В 1979 году после сообщения компании Kemira о грядущих изменениях в ее деятельности руководство концерна Rauanheimo начало искать замещающие варианты. Одним из таких вариантов стали морские перевозки лесоматериалов для выработки целлюлозы на предприятиях лесной промышленности, расположенных в шведской провинции Вестерботтен. В те времена эти предприятия закупали лесоматериалы в Финляндии. Были осуществлены значительные инвестиции, однако прибыли оказались меньше запланированных. Техника была продана, и серьезного кризиса удалось избежать.

Концерн продолжал развивать регулярные перевозки, и новым маршрутом стал регулярный маршрут из Юкспихлая в голландский порт Делфзейл. На его пути были предусмотрены остановки в Бельгии, Западной Германии и Люксембурге. Концерн Oy M. Rauanheimo Ab отвечал за административные вопросы. Планировалось, что судно будет совершать три рейса за осень. После зимнего перерыва судно снова стало плавать по маршруту. Это было в мае.

В понедельник вечером 6 июля 1982 года из Юкспихлая отправилось первое судно, везшее на своем борту 3 000 ку-

→ page / страница 152

Auto-Haros previous Managing Director P-O Holm remembers

The car industry was troubled during the 1970s, and the Bank of Finland's lack of Western currency led to constant variation in the import and taxation of motor vehicles. These difficulties, together with the general uncertainty within Finland's economy due to greatly varying trade conditions, led to Volvo concluding that merchants might need "another leg to stand on".

– Therefore, another business needed to be found in order to even out the fluctuations. It felt suitable to buy a company which operated at an equivalent size as their present one. This is why the Rauanheimo companies owned by the Nordström Group became interesting, says Per-Ole Holm who served as the president of Oy Auto-Haro Ab at that time.

When Rauanheimo's long-standing and faithful manager Sven Rustén was about to retire, it was felt that the time was ripe to leave Kokkola. Earlier, the group's president Martti Ragnar Nordström had let it be known that there was the intention to sell the Ykspihlaja companies when a suitable buyer was found. In the spring of 1983 he returned for further negotiations.

– On the whole, the business model was estimated to be profitable. Loading and unloading the ships in Ykspihlaja went quickly, and the supervisors were considered competent and effective. The plans for a deepwater port had been laid, the building process had begun, and the deepwater port was to be put into use in 1986 at the latest. According to the state's plans, Mäntyluoto and Ykspihlaja would be the only deepwater ports on the Gulf of Bothnia, Holm says.

Since Rauanheimo was a major user of various Volvo products, this was estimated to result in synergistic effects. Joint planning of equipment servicing could decrease the maintenance costs of mechanical equipment. Some administrative functions could also be coordinated.

– But there were disadvantages and inconveniences. There had been little growth in the shipment of goods through Ykspihlaja in the last few years. The organization was unclear and the number of personnel had unjustifiably increased. The group's management had demanded neither objectives nor budgets, and accountability had been lacking. The average age of the staff working with mechanical equipment was high and there were no service programs.

These factors had been identified by Auto-Haro before the final negotiations, which led to the bill of sale being signed on June 8, 1983.

– With great eagerness we began introducing new ideas and restructuring operations. We received a great deal of help from port director Pertti Tilus, who became an important link to the city's decision-making authority.

The major seasonal changes between winter and summer presented a big problem. The port was usually closed from the end of December to the end of March. During this time pulpwood was bundled on the port's ice. When the shipping lane reopened, the bundles were towed by a tugboat to Sweden.

The shipping of unprocessed lumber ended in 1983.

Outokumpu's plans for a deepwater port forced the city to decide on year-round shipping. The port, which dealt with both import and export, had grown increasingly important for industry. In 1984, a trade contract regarding the shipment of iron ore from Kostomuksha was signed, and in June regular traffic to England commenced.

100 years of port operations celebrated

The year 1984 was a jubilee year; Ab Otto Rodén Oy had been active in the port for 100 years. A birthday party was thrown, and the Rauanheimo companies' chairman of the board, Erik Hammaren, directed a thank you to the employees. Afterward, there was a reception at Hotel Seurahuone. At that evening's dinner, 71 faithful coworkers received a medal of merit from Finland's Chamber of Commerce.

The year 1985 was a difficult one. The ice created severe difficulties for the shipping lane, and many trains were rerouted to ports further south. The economic climate worsened, trade with the Soviet Union decreased, and the shipping of lumber shrank by 49 percent.

The situation was concerning, and with the help of the harbormaster an intensive marketing campaign was launched. Mechanical equipment needed to be restored, which called for capital and planning. At the same time as the investment program was decided on, the company opened discussions with Oy Botnia Shipping Ab in Pietarsaari, regarding the exchange of loaders and dumpers for the use of their mobile cranes.

The city of Kokkola acquired its first large port crane, which ran on rails and was placed at the deepwater quay. It came in handy as the size of ships increased. The working year in 1986 looked more promising. The economic climate was on the mend, and when the 11-meter deep shipping lane was ready, winter and regular shipping were saved. A sorting machine was acquired by the city due to a decision made by the Port Committee.

The shipping of lumber increased by 73 percent and of shipped goods by 5 percent. In Kokkola, 748 shipping orders were processed, and 1,793 in Helsinki. On May 17, 1986, Sune Storbjörk resigned from his position as president. On September 22, he was succeeded by Kristian Teir, Master of Science in Economics and Business. In October, it was decided that a branch office should be opened in Helsinki.

The discussions regarding further cooperation with Botnia Shipping continued. During these discussions, it became clear that the company in Pietarsaari was interested in buying shares in the Rauanheimo companies. The discussions between Auto-Haro's president Per-Ole Holm and Botnia Shipping's chairman Jan-Henrik Schauman gradually resulted in a preliminary bill of sale, which was examined and approved of by the involved parties. The final bill of sale was signed on February 26, 1988.



Rauanheimo – в собственность Auto-Haro

В 1970-х годах торговля автомобилями испытывала трудности, и нехватка у Банка Финляндии западной валюты вызывала постоянные изменения в импорте и налогообложении транспортных средств. Компания Volvo считала, что дилерам была необходима “вторая нога”, чтобы устоять в условиях общей экономической неопределенности и сильно меняющейся конъюнктуры.

– Было важно найти другое направление деятельности, которое позволило бы сгладить колебания. Покупка другого вида бизнеса представлялась подходящим решением. В связи с этим компания Rauanheimo, принадлежащая концерну Nordström, была интересным объектом, – рассказывает тогдашний исполнительный директор Oy Auto-Haro Аб Пер-Уле Холм.

С уходом на пенсию многолетнего и верного директора Rauanheimo Свена Рустена решили, что пришло время переехать из города Коккола. Исполнительный директор концерна Мартти Рагнар Нордстрём уже раньше дал понять, что предприятия в районе Юкспихлая предстоит продать, как только найдется подходящий покупатель. Переговоры возобновились весной 1983 года.

– В целом отрасль представлялась рентабельной. Погрузка и разгрузка судов в Юкспихлая шла быстро, и руководство зарекомендовало себя как знающее и эффективное. Планы по строительству глубоководного порта были готовы, и уже проводились строительные работы. Порт предстояло ввести в эксплуатацию не позднее 1986 года. По словам Холма, в планы государства входило только два глубоководных порта в Ботническом заливе – Мянтюлуото и Юкспихлая.

Компания Rauanheimo и раньше использовала много различной продукции Volvo, поэтому сделка обещала синергетический эффект. Единое планирование технического обслуживания позволило бы сократить потребность в техобслуживании оборудования. Кроме того, можно было бы унифицировать ряд административных функций.

– Здесь, однако, были свои недостатки и трудности. Товарооборот через Юкспихлая за последние годы вырос лишь незначительно. Организация была неопределенной, штат раздут. Руководство концерна не требовало определения целей или выполнения бюджета, в компании не знали, что такое ответственность за результат. Возраст машин и оборудования был большим, отсутствовала программа техобслуживания.

Компания Auto-Haro выяснила все это перед тем, как перейти к конечной стадии переговоров. Договор купли-продажи был подписан 8 июня 1983 года.

– Мы принялись с большим энтузиазмом реализовывать новые идеи и совершенствовать деятельность. Нам очень помог директор порта Пертти Тилус, который стал важным звеном в системе исполнительной власти города.

Сильные сезонные колебания были большой проблемой. Порт приходилось закрывать, как правило, на период с конца декабря до конца марта. В этот период на льду гавани балансовую древесину сплавляли в пучки. После закрытия фарватера сплоченный лес буксировался в Швецию. Сплав круглого леса прекратился в 1983 году.

Городу пришлось принять решение о круглогодичном движении, когда компания Outokumpu начала планировать строительство собственного глубоководного порта. Порт, обрабатывающий импортные и экспортные грузы, приобрел еще большее значение для деловой жизни города. В 1984 году был заключен договор на транзитные перевозки железной руды из Костомукши, а в июне началось регулярное пассажирское сообщение с Англией.

100 лет портовой деятельности

В 1984 году компания Ab Otto Rodén Oy отметила столетний юбилей своей портовой деятельности. В праздничной обстановке председатель правления группы компаний Rauanheimo Эрик Хаммарен выразил благодарность всем работникам. Затем состоялся праздничный прием в ресторане Seurahuone. На праздничном ужине 71 верный работник был награжден медалью Центральной торговой палаты за заслуги.

1985 год оказался непростым. Лед создавал большие трудности на фарватере, и многие поезда направлялись в более южные порты. Конъюнктура ухудшилась, торговля с Советским Союзом сократилась, торговля лесом упала на 49 процентов.

Ситуация вызывала тревогу, и с участием капитана порта началась интенсивная маркетинговая кампания. Необходимо было обновить оборудование, что требовало капиталовложений и планирования. Одновременно с принятием решения об инвестиционной программе компания начала предварительные переговоры с Oy Botnia Shipping Ab в Пиетарсаари об обмене колесными бульдозерами и самосвалами, чтобы получить право на аренду у Botnia Shipping мобильных кранов.

Город Коккола приобрел свой первый большой рельсовый кран для причала глубоководного порта. Впоследствии его значение возросло по мере увеличения размера судов. В 1986 году дела, похоже, пошли в гору. Конъюнктура стала улучшаться, а ввод в строй 11-метрового фарватера позволил спасти зимние грузоперевозки и регулярное движение судов. На основании решения портовой комиссии город приобрел комплекс сортировки лесоматериалов по длине.

Отгрузка лесоматериалов выросла на 73 процента, объем фрахта – на пять процентов. В Коккола обрабатывалось 748 экспедиционных заказов, в Хельсинки – 1793. 17 мая 1986 года с поста исполнительного директора ушел Суне Стурбьёрк. 22 сентября на смену ему пришел магистр экономики Кристиан Тейр. В октябре было принято решение об открытии филиала в Хельсинки.

С Botnia Shipping обсуждалось продолжение сотрудничества. В ходе обсуждений выяснилось, что компания из Пиетарсаари была заинтересована в выкупе акций компаний Rauanheimo. В результате переговоров исполнительного директора Auto-Haro Пер-Уле Холма и председателя правления Яна-Хенрика Шаумана постепенно появился предварительный договор купли-продажи, который был проверен и одобрен сторонами. Окончательный договор был подписан 26 февраля 1988 года.

Managing Director Bror Granholm

Bror Granholm, Master of Science in Economics and Business, was born in Kokkola on August 12, 1927, and died in Kokkola on November 19, 2003. He took his matriculation examination at Gamlakarleby svenska samskola [The Swedish Coeducational School in Kokkola], continued his studies at the School of Economics in Turku, and earned his master's degree in 1951. That same year he was hired as office manager for Ab Adolf Lahti & Co. Yxpila Oy Ltd. and Ab Mattson Stevedoring Oy. In 1965, he was elected CEO of the stevedoring business in Jakobstad, which later became Botnia Shipping.

Bror Granholm devoted his life to the shipping trade, and developed Botnia Shipping by merging Kristinestad's Stevedoring with the shipping company Oy M. Rauanheimo Ab in Ykspihlaja. He was a board member of the Finnish Shipbrokers' Association and the Finnish Employers' Association. Bror Granholm retired due to illness in 1989.



Исполнительный директор Брур Гранхолм

Экономист Брур Гранхолм родился 12 августа 1927 года в Коккола и умер 19 ноября 2003 года там же. Он закончил шведскоязычную школу совместного обучения в Коккола, после чего поступил в шведоязычный Торговый институт города Турку. В 1951 году он окончил его и получил диплом экономиста. В том же году Брур Гранхолм устроился на работу начальником конторы в компании Ab Adolf Lahti & Co Yxpila Oy Ltd и Ab Mattson Stevedoring Oy. В 1965 году он был выбран на должность исполнительного директора акционерного общества Pietarsaaren laivanahtausliike Oy, которое позднее стало компанией Botnia Shipping.

Брур Гранхолм посвятил свою жизнь экспедиторской деятельности. Он расширил деятельность компании Botnia Shipping за счет объединения предприятия Kristinestads Stevedoring, занимавшегося обработкой грузов, с компанией Oy M. Rauanheimo Ab, специализировавшейся на предоставлении экспедиторских услуг. Брур Гранхолм был членом правления Союза судовых брокеров Финляндии и Центрального союза работодателей Финляндии. В 1989 году он вышел на досрочную пенсию по болезни.

Bernhard Heiermann

There are few people who have a life story such as that of Bernhard "Bobi" Heiermann in Ykspihlaja. By the age of 14, he had experienced more death and misery than most of us can even imagine. Bobi saw the light of day for the first time on August 8, 1931, in Kokkola. His German father had come to the city at the end of the 1920s, as a representative of a German lumber company. Alongside him was his German-Polish wife. With time, the family expanded to include a son and two daughters.

When the Winter War broke out, the Heiermann family was called home by the company the father worked for. The father came to an agreement with the commander of the German steamship Bolheim, which was loaded with mine props, that their family would be ferried back to Germany. Everything they owned was loaded aboard and they were preparing for departure. At the very last moment, the chief of police arrived and forbade the Heiermann family from boarding.

– We were informed that the Ministry of the Interior had restricted passenger service from every port in the country except for Turku and Helsinki. Later we heard that the ship had been sunk by a Russian submarine outside Rauma. Everything we owned was aboard the ship, but we were still alive, Heiermann recounts.



Бернхард Хейерманн

Мало чья биография столь же красочна, как у Бернхарда «Боби» Хейерманна из Юкспихлая. Уже к 14 годам он повидал на своем веку больше смертей и лишений, чем многие могут себе представить. Боби родился в Коккола 8 августа 1931 года. Его отец был немцем, приехавшим в город в 1920-е годы в качестве представителя немецкой фирмы, торговавшей лесоматериалами. С собой он привез жену, которая была наполовину немкой, наполовину полячкой. После Боби в семье родился еще один сын и две дочери.

Когда началась Зимняя война, немецкая фирма предложила перевезти семью Хейерманна в Германию. Отец семейства договорился с капитаном парохода «Болхайм», перевозившего балансовую древесину, что семья поплывет на этом судне. Они погрузили на корабль все свое имущество и приготовились к отплытию. В последний момент на место прибыл шеф полиции и запретил семье садиться на судно.

«Нам сообщили, что Министерство внутренних дел запретило пассажирские перевозки из всех портов страны, за исключением Хельсинки и Турку. Позже мы узнали, что недалеко от Раума корабль был потоплен русской подводной лодкой. Мы лишились всего имущества, но, по крайней мере, сами остались в живых», – рассказывает Хейерманн.

Семья отправилась из Хельсинки в Восточную Пруссию, но вернулась в

The family left Helsinki for East Prussia. Late in 1940 the family returned to Finland. Soon, Heiermann's father was drafted into the German military and was stationed in Norway. The rest of the family stayed in Kokkola. After the Continuation War, German citizens were given the possibility to return to their homeland and freely choose their place of residence. Once again, the family was on the move. When they came to Germany, Heiermann was put in a political boarding school, which had been tasked with raising the future Nazi elite.

– The Christmas we celebrated had nothing to do with Christianity. I spent three months at the school and noticed how easy it is to influence young people, Bobi Heiermann says.

The collapse of the Nazi Empire was imminent, which became noticeable at the German borders. Via train, horse-drawn wagons, and on foot, they traveled to the Polish city of Leba, where the German ship Wilhelm Gustloff was transporting refugees westwards. When it was time for the Heiermann family to depart, a fierce storm prevented them from leaving.

Shortly afterwards, the ship was sunk by a Russian submarine. Onboard were about 10,000 German refugees, most of them women and children. Meanwhile, Heiermann's father had been demobilized, and was searching for his family with the help of the Red Cross. He was informed that his family had probably been aboard the sunken ship. Luckily, that was not the case. New trials and tribulations followed.

At the beginning of the 1950s, the Heiermanns reconnected with the family's good friend, C.A. Uunila in Kokkola, who arranged for the family's return to Finland. After two years, Bobi Heiermann's work permit expired and could not be renewed. He applied for Finnish citizenship, which was granted thanks to attestations from prominent citizens in Kokkola, among them Dr. Cederberg.

– In August 1953, I became a Finnish citizen, in September I was summoned to the army, and in October I was a soldier in the Finnish Army, says Bobi, who left military life as a reserve officer. Today his military rank is lieutenant.

After his military service, Bobi Heiermann returned to the shipping industry. For a while, he worked for lumber merchant Theodor Hansson, for Rukka, and after that for Adolf Lahti. Afterwards he moved on to a forwarder in Pietarsaari, which later became part of Oy Botnia Shipping Ab. During years 1988–90 he temporarily served as president of the company, which also owns the Rauanheimo companies in Kokkola.

This journey through Europe with the war and its hardships, the terms dictated by the postwar period, and a sporadic education in Swedish and German was followed by a long career in the shipping and stevedoring business. Bobi Heiermann retired in 1994. He is married to a Finnish-speaking woman from Ykspihlaja. The marriage has resulted in two children; a boy and a girl. There is nothing wrong with his humor and he is a good storyteller. References: Anna Sourander / ÖT

Финляндию в конце 1940 года. Отца Хейерманна вскоре призвали в немецкую армию и отправили в Норвегию. Остальная семья осталась в Коккола. После окончания Войны-продолжения граждане Германии получили возможность вернуться в свою страну и могли свободно выбирать место жительства. Семье Хейерманнов снова пришлось переезжать. В Германии Хейерманн попал в интернат - политическое учебное заведение, чья задача состояла в подготовке будущей нацистской элиты.

«Рождество этого года не имело ничего общего с христианской верой. Я успел пробыть в училище три месяца и понял, как легко влиять на молодежь», – говорит Боби Хейерманн.

Крах нацистской империи был не за горами, и в приграничных регионах Германии это уже чувствовалось. Семья Хейерманнов добралась сначала на поезде, потом на лошадях и, наконец, пешком до польского города Леба, из которого немецкое судно «Вильгельм Густлофф» переправляло беженцев на запад. Когда очередь дошла до Хейерманнов, начался шторм такой силы, что судно не смогло отправиться в путь.

Вскоре после этого корабль был потоплен русской подлодкой. На нем было около 10 000 немецких беженцев, в основном женщины и дети. Отец Хейерманна к этому времени уже демобилизовался и начал искать свою семью через Красный Крест. Он узнал, что семья, по всей видимости, находилась на потопленном корабле. К счастью, эти сведения оказались неверными.

Однако тревоги и испытания на этом не закончились.

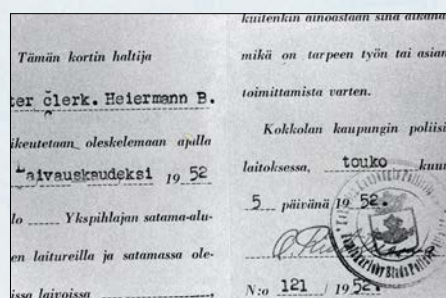
В начале 1950-х гг. Хейерманны связались с добрым другом семьи, магистром С.А. Уунилой из Коккола, который организовал их переезд обратно в Финляндию. Разрешение Боби Хейерманна на работу истекло через два года, и продлить его было невозможно. Он подал заявление на получение гражданства Финляндии, которое было ему предоставлено благодаря рекомендациям известных жителей Коккола, в частности, доктора Седерберга.

«Я получил финское гражданство в августе 1953 года. В сентябре мне пришла повестка, и в октябре я уже был новобранцем финской армии», – рассказывает Боби. По окончании службы он стал офицером запаса. Сейчас он имеет чин лейтенанта.

После армии Боби Хейерманн вернулся в погрузочно-разгрузочный бизнес. Какое-то время он работал на торговца древесиной Теодора Ханссона, на заводе Rukka и в Oy Adolf Lahti Yxpilä Ab. Оттуда он перешел в экспедиторскую фирму в Пиетарсаари, которая позже слилась с Oy Botnia Shipping Ab. В 1988–1990 годы Хейерманн выполнял функции исполнительного директора концерна, которому принадлежала и группа компаний Rauanheimo из Коккола.

Хейерманн прошел через горести и лишения войны, переезды по воюющей Европе, диктат обстоятельств послевоенного времени, нерегулярное школьное обучение на шведском и немецком и долгую карьеру в экспедиторско-стивидорном бизнесе. Боби вышел на пенсию в 1994 году. Он женат на финке из Юкспихляя. У них родилось двое детей, сын и дочь. Хейерманна ценили за его веселый нрав и дар рассказчика.

Источник: Статья Анны Сурандера в газете ÖT



Bjarne Sjöholm on cooperation between the ports

Bjarne Sjöholm was born in Pietarsaari on June 24, 1942. After earning a degree in business and administration with a specialization in accounting from the business institute in Pietarsaari in 1962, he was first employed at Jakobstad's Cellulosa, which later became UPM-Kymmene Ab. As a transportation and shipping manager at UPM's plants in Pietarsaari, he came into contact with operations at the port. When Botnia Shipping's president Bror Granholm suffered a stroke at the beginning of January 1989, Bernhard Heiermann took over as the company's president. From February 26, 1988 onward, the company owned the Rauanheimo Group in Kokkola, where operations were headed by Antti Ahonen.

On February 1, 1990, Bjarne Sjöholm became the president of Botnia Shipping and stayed at the post until 2001, when Rauanheimo was sold to Backman-Trummer, a part of the KWH Group. UPM took over the unit in Pietarsaari and Bjarne Sjöholm continued as the president of Botnia Shipping until his retirement in 2007.

When Bjarne Sjöholm looks back, he observes that the cooperation between the ports in Kokkola and Pietarsaari worked well. The two ports did not compete with each other since they had different customer bases.

– We worked closely together, but the synergistic effects that we strived for when Auto-Haro sold the Rauanheimo companies to Botnia Shipping could not be obtained. The distance between the two ports was too great, and moving heavy machinery was financially unfeasible. The same went for temporary reallocation of manpower between the two units, Sjöholm explains.

Bjarne Sjöholm says that both units were handed resources and could be developed separately. Despite varying trade conditions, lay-offs were never necessary. During Sjöholm's time, transshipment via Kokkola began, and he had the opportunity to accompany a few marketing trips to Moscow.

– But it was Port Director Eero Mäki, along with Rauanheimo's local manager Antti Ahonen, who handled negotiations and developed the eastern contacts. I congratulate the Port of Kokkola and Oy M. Rauanheimo Ab for their successful operations. Energetic people who have been granted sufficient resources have worked purposefully, developed transshipment, and made the port into one of the most efficient in the entire country, Bjarne Sjöholm states.



Бьярне Сйёхолм рассказывает о своем сотрудничестве с портом

Бьярне Сйёхолм родился в Пиетарсаари 24.06.1942. В 1962 году он закончил Торговое училище Пиетарсаари, получив специальность мерконома. Первым местом работы Бьярне Сйёхолма была компания Pietarsaaren Selluloosa Oy, впоследствии ставшая UPM-Куммене Oy. Будучи начальником фрахтового отдела на заводе UPM в Пиетарсаари, он имел отношение к портовым операциям.

После того как в начале января 1989 года у Брура Гранхолма произошел ишемический инсульт, временным исполняющим директором компании Botnia Shipping был избран Бернхард Хейерманн. 26 февраля 1988 года Botnia Shipping купила в Коккола концерн Rauanheimo. Деятельностью в Коккола руководил Антти Ахонен.

Бьярне Сйёхолм был избран исполнительным директором Botnia Shipping 1 февраля 1990 года. Он занимал эту должность до 2001 года, когда компания Rauanheimo в составе концерна KWH была продана фирме Backman-Trummer. Отделение в Пиетарсаари перешло во владение компании UPM, а Бьярне Сйёхолм оставался исполнительным директором Botnia Shipping вплоть до своего выхода на пенсию в 2007 году.

По воспоминаниям Бьярне Сйёхолма порты Коккола и Пиетарсаари успешно сотрудничали. Они не были друг другу конкурентами, потому что ориентировались на разных клиентов.

«Порты отлично дополняли друг друга, но достичь тех преимуществ от слияния, которые ожидались от продажи Rauanheimo компанией Auto-Haro компании Botnia Shipping, не удалось. Расстояние между портами было слишком велико, и перевоз тяжелого оборудования был экономически нерентабелен. Так же дело обстояло и с временной переброской рабочей силы с объекта на объект», – говорит Сйёхолм.

По словам Бьярне Сйёхолма, обоим портам были предоставлены необходимые ресурсы, и они могли развиваться независимо друг от друга. К отправке сотрудников в вынужденный отпуск прибегать не приходилось даже во времена конъюнктурных колебаний. При Сйёхолме началось бурное развитие транзитных перевозок через Коккола. Он также лично побывал в составе одной делегации в Москве.

«Однако непосредственными переговорами и развитием отношений с восточным соседом занимались директор порта Ээро Мяки и местный директор Oy M. Rauanheimo Ab Антти Ахонен. Поздравляю порт Коккола и Oy M. Rauanheimo Ab с замечательными результатами их деятельности! Энергичным людям было предоставлено достаточно ресурсов для того, чтобы они могли целенаправленно заниматься своим делом и развивать транзитные перевозки, благодаря чему порт Коккола и смог стать одним из самых эффективных портов Финляндии», – говорит Бьярне Сйёхолм.

Local Director Antti Ahonen

”The port has been my life”

On June 1, 1960, Antti Ahonen was given a permanent job at Oy M. Rauanheimo Ab in Ykspihlaja. This was during the Nordström era. He became something of a jack of all trades, working as both a delivery boy and shipping agent up until 1969, when he was appointed works manager. During the sailing seasons of 1967-69, he served as purser on board the passenger ship S/S Cocolita.

– From 1988 to 2001, when Rauanheimo was sold to the KWH Group, I served as a local manager and continued as a consultant in the company until I retired in 2003, Antti says when looking back on his working life.

Antti Ahonen was born and raised in Ykspihlaja, which was his place of work for all but a few years, when he was a trainee at a land surveying bureau. In 1984, he took a leave of absence and engaged in a development project at the Port of Nacala in Mozambique.

– As a school boy I was already in touch with the port work, since my father was captain of a tugboat. After I had turned 11 years old, it was difficult for me to stay away from the port during the summer months, he admits.

Development has been enormous

Since the 1960s, the development of the port has been enormous. Outokumpu was established in Ykspihlaja and Kemira developed its activity. The passenger service had its glory days in the 1960s. It has been resumed at different times, but there has not been enough demand for it.

– When tax-free sales ceased, there was no profit to be had in the service. However, the passenger traffic gave a certain spice to life in the port, Antti points out.

Over the years, hundreds of millions have been invested into dredging work, deepening of shipping lanes, and development of port services. According to Ahonen, serviceable solutions are crucial, and continued investments into the shipping lanes are of great significance, keeping in mind that trade is one of the trump cards for the Port of Kokkola.

Interesting and exciting

Antti Ahonen says that he has enjoyed his job, which has proved interesting, exciting, and challenging. No day was like the last. What one had planned the previous day could be thrown out the next morning.

– This means that one needs to be flexible and able to adapt to a new situation fast. Naturally, it was often stressful, but interesting personal contacts and new work situations made the work meaningful, he emphasizes.

To work as a manager of a shipping agency involves travel and the development of customer contacts. Over the years, it added up. Antti



Rauanheimo's retired local director Antti Ahonen.
Региональный директор компании Rauanheimo Антти Ахонен,
вышедший на пенсию.

Ahonen has calculated that he has visited Russia, or the former Soviet Union, 140 times.

International contacts demand language skills, which he has developed over the years. Antti's mother tongue is Finnish, but he is happy to speak Swedish. His language arsenal also includes English and German.

– I tried to learn Portuguese during my stay in Mozambique. I don't speak Russian, but I can follow a discussion.

Pleased with his job

When Antti Ahonen looks back on his years in Rauanheimo's service, he has virtually only positive things to say. He says that he has enjoyed his job and his superiors, and appreciated the workforce he has been responsible for.

– I got to be involved during the decades when the port developed into one of Finland's leading ports, when trade began and grew, and when the container traffic got its start.

Work tasks have also changed over the years, and technical equipment means that work in the port is not as strenuous as before, when everything had to be done by hand. The average age of the personnel shows that those who have begun working there have enjoyed it and stayed.

– That is also a positive thing, Antti Ahonen points out.

Региональный директор Антти Ахонен

Антти Ахонен получил постоянную работу в компании Oy M. Raunheimo Ab в районе Юкспихлая города Коккола 1 июня 1960 года. Это было время, когда компанией владел концерн Nordström. Антти Ахонен стал практически мастером на все руки: он работал посыльным и экспедитором, а в 1969 году был назначен начальником работ. Во время судоходных сезонов 1967–1969 годов он также был начальником хозяйственной части на пассажирском судне S/S Cocolita.

«С 1988 по 2001 год я работал региональным менеджером. Затем компанию Raunheimo купил концерн KWH, и в новом предприятии я проработал до 2003 года, после чего вышел на пенсию. После этого года два я продолжил работать в компании в качестве её консультанта», – рассказывает Антти Ахонен о своей карьере.

Антти Ахонен родился, вырос и проработал всю жизнь в районе Юкспихлая города Коккола, за исключением нескольких лет практики, которые прошли в геодезическом бюро. В 1984 году он был в неоплачиваемом отпуске и участвовал в проекте по развитию порта Накала в Мозамбике.

«Мой отец служил шкипером на буксирном судне, поэтому я получил представление о работе в порту, еще будучи школьником, – продолжает Антти Ахонен. – После того как мне исполнилось 11 лет родителям стало трудно удерживать меня летом дома – меня тянуло в порт».

Семимильными шагами

По сравнению с 60-ми годами XX века порт Коккола значительно развился и расширился. В порту начала работать компания Outokumpu, а Kemira продолжала развивать свою деятельность. Пассажирский бум пришелся как раз на 60-е годы. Позднее предпринимались попытки стимуляции пассажирских потоков, но все они потерпели неудачу.

«После окончания торговли Tax-free деятельность стала нерентабельной. Хотя, безусловно, пассажирские перевозки, так сказать, вдохнули новую жизнь в портовые операции», – говорит Антти Ахонен.

В течение многих лет инвестировались сотни миллионов финских марок в работы по расчистке дна, углублению фарватеров и развитию портовых операций. По словам Антти Ахонена, эффективность решений стоит на первом месте, и углубление фарватеров по-прежнему является чрезвычайно важным для транзитных перевозок. Именно транзитные перевозки являются одним из основных козырей порта Коккола.

Интересно и захватывающе

Антти Ахонену нравилась его работа. Задачи, которые ему приходилось выполнять, были сложными и интересными. Ни один день не был похож на другой. То, что было намечено и запланировано сегодня, завтра могло по-вернуться совершенно иначе.

«Поэтому мне приходилось быть гибким и быстро приспосабливаться к новым условиям. Конечно, зачастую это был стресс, но работать с интересными людьми и в меняющихся условиях было приятно», – говорит он.

Должность директора экспедиторской компании предполагает необходимость поездок и установления контактов с клиентами. За годы работы Антти Ахонен объездил много стран и городов. Например, в России и бывшем Советском Союзе он был 140 раз.

Для поддержания контактов с иностранными представителями требуется владение иностранными языками. Их Антти Ахонен выучил за годы работы. Родной язык Антти – финский, но он с удовольствием говорит и по-шведски. Кроме того, он знает английский и немецкий.

«Когда я работал в Мозамбике, то учил португальский. Я не говорю по-русски, но понимаю русскую речь и могу следить за ходом дискуссии».

Любовь к своей работе

О годах, проведенных в компании Raunheimo, Антти Ахонен вспоминает практически только хорошее. Ему нравилось работать в компании под руководством своих начальников. Он также ценил тех, кто работал под его началом.

«Я работал как раз в те десятилетия, когда порт развивался, становясь одним из передовых портов в Финляндии. Тогда как раз начались и стали развиваться транзитные перевозки, а также появились контейнерные перевозки».

С годами характер работы изменился, и теперь, в связи с появлением новой техники, работа в порту перестала быть такой тяжелой, как раньше, когда все делалось вручную. Средний возраст персонала свидетельствует о том, что людям нравится их работа и что они хотят работать здесь и дальше.

«Это тоже положительный момент», – отмечает Антти Ахонен.



1905

The sawmill in Ykspihlaja catches fire. The first phone call from Kokkola to Helsinki is made. With that, the capital comes closer.

1907

Under the harbor-master's initiative, the old railroad quay is widened, allowing three tracks to be laid instead of two. Two Lux lights are installed at the old quay.

1908

On March 15, Otto Rodén dies at only 48 years old. At the time of his death, his company is Kokkola's foremost business in the ship brokerage and shipping industry. Astley W. Rodén is only 20 years old when his father passes away.

1909

The Friis brothers establish a shipyard in Ykspihlaja.

1912

After his father's death, Astley W. Rodén continues with the business. In 1912 the company name is changed to Otto Rodén & Son. During the sailing season, the office is located in the summer house that the father built in Ykspihlaja.

The city council allocates money for the construction of a breakwater. The work

is owned by Ab BS Finance. This purchase means that the same company will handle port operations in both Kokkola and Pietarsaari from here on. Rauanheimo's staff of 85 people continue serving under their new owner. The company's turnover reaches 16 million Finnish marks. Bror Granholm serves as the shipping company's president from 1988–89.

Those stevedores in the Port of Kokkola who are members of the labor union refuse to load the ship M/S Kontula, which has arrived from Kristinestad. The reason is that ESL-Shipping Oy, which owns the ship, has been subject to a boycott since the middle of November, as the shipping company wants to handle their own unloading. ESL-Shipping is the only shipping company in Finland which wants to unload themselves. In November, the Transport Workers' Union AKT has finally tired of this, and a boycott is declared.

Regular service, which takes place for the third year in a row, develops optimistically. Four ships are used for regular service between Kokkola and Immingham in England, Hamburg in Germany, Antwerp in Belgium, and Rotterdam in the Netherlands.



Representatives of the Port of Kokkola thanking Antti Ahonen. On the left chatting with KWH group director Peter Höglund.

Представители порта Коккола благодарят Антти Ахонена. Слева директор концерна KWH Хенрик Хёглунд.

бометров лесоматериалов. Наличие регулярных морских перевозок из Юкспихлая способствовало развитию экспортной деятельности лесопильных предприятий региона. Трудовая занятость в порту улучшилась, и угроза временного увольнения персонала стала меньше.

В других областях на рынке услуг фрахтования судов ситуация была серьезной. Даже финские суда приходилось снимать с маршрутов. Несмотря на это, порт Юкспихлая, в отличие от многих других портов Финляндии, смог достичь более высоких показателей по сравнению с предыдущим годом. За первое полугодие объем обработанных грузов составил 801 000 тонн.

Компания Oy Auto-Haro Ab покупает концерн Rauanheimo

Весной 1983 года у Rauanheimo сменился владелец: концерн Nordström принял решение о прекращении деятельности в своем родном городе Ловийса и о продаже концерна Rauanheimo компании Oy Auto-Haro Ab. Суне Стурбьёрк продолжал занимать должность исполнительного директора. В концерне работало 115 постоянных сотрудников, а его коммерческий оборот составлял 19 миллионов марок. В особо напряженные периоды деятельности на концерне работало 250–300 человек.

Компания Auto-Haro стала третьим владельцем концерна, взявшим на себя ответственность за развитие экспедиторской и стивидорной деятельности порта. Условия были благоприятными, а оперативное руководство было довольно сменой владельца и считало покупку судоходного концерна важной стратегической инвестицией.

В 1986 году через муниципальный порт и компанию Shipping Yxpila прошло около 450 000 тонн насыпных грузов из общего объема грузов в два миллиона тонн. Объем экспорта лесоматериалов (пиломатериалов и четырехкантного бруса) составил 300 000 кубометров. В компании Rauanheimo работало сто постоянных сотрудников. «Временами на компанию работает в три раза больше сотрудников», – сказал Кристиан Тейр в своем сообщении о деятельности компании. Кристиан Тейр занимал пост исполнительного директора в Oy M. Rauanheimo Ab (Shipping Yxpila) вплоть до 1988 года.

Компания Auto-Haro продает концерн Rauanheimo компании Botnia Shipping

26 февраля 1988 года концерн Oy M. Rauanheimo Ab, находившийся в собственности Oy Auto-Haro Ab, перешел в собственность компании Botnia Shipping, которой, в свою очередь, владела компания BS Finance Ab. Покупка компании

Managing Director Joakim Laxåback

After just over seven years in Estonia, Sweden, Russia, and Germany, Joakim Laxåback returned to his hometown in 2002. That was when he took his position as president of Oy M. Rauanheimo Ab in Kokkola. He also serves as president of the sister companies Oy Adolf Lahti Yxpila Ab, Oy Otto Rodén Ab, A. Jalander Oy and Oy Port Handling Ab. He is also a member of the companies' boards of directors, and member of the management team for Oy Backman Trummer Ab.

Joakim Laxåback (1963) was born and raised in Kokkola. After his matriculation examination from Karleby svenska gymnasium [The Swedish High School of Kokkola] in 1983, he served in the military at the Dragsvik garrison. He went through officer training at the Reserve Officer School in Hamina, and holds the military rank of lieutenant. After being discharged from service, he began studying forestry in Ekenäs and Korsholm, which later led to a degree in forestry engineering from Novia University of Applied Sciences.

Laxåback has received an international MBA degree from the University of Vaasa/The Kokkola University Consortium Chydenius, and is continuing with master's degree studies in forestry at the University of Helsinki, alongside his career. He has taken courses in economics, Finnish legislation, and has studied Russian at the University of Saint Petersburg. He has enhanced his skills through leadership courses. He has studied "Inimiste juhtimine" at Mercuri International in Tallinn.

Joakim Laxåback has spent over seven years of his working life abroad, and through that acquired international experience. UPM-Kymmene Ab and the KWH Group (Rauanheimo) have been his employers for 17 years. He was stationed in Hamburg for a year and worked as a lumberjack and supervisor for Hapke Forstarbeiten und Holzhandel in Hamburg. During the years of 1988–1995 he dealt with managerial tasks at UPM-Kymmene Ab's lumber procurement in Pietarsaari. He has worked with logistics, import, and served as lumber foreman and field inspector.

From 1995 to 2002, Laxåback served as president and board member for Thomesto Oy's forestry business AS Mets & Puu and Medsind AS in Estonia. He was a board member at the combine's two sawmills, and at two of the combine's machine sales firms in the Baltic states. He worked as a technical consultant for Thomesto Oy's forestry business in Russia, and was a member of Thomesto Oy's managerial team in Helsinki.

During his time abroad, Laxåback improved his language skills. His mother tongue is Swedish, he is skilled in Finnish, English, Estonian, and German; and has a basic knowledge of Russian.

From 2001–2007, Joakim Laxåback was a board member of the Finnish-Estonian Chamber of Commerce.



Исполнительный директор Йоаким Лаксобак

Проработав более семи лет в Эстонии, Швеции, России и Германии, Йоаким Лаксобак в 2002 году вернулся в родные пенаты и начал работать исполнительным директором компании Oy M. Rauanheimo Ab:n в Коккола. Он также является исполнительным директором сестринских компаний Adolf Lahti Yxpila Ab, Oy Otto Rodén Ab, A. Jalander Oy и Oy Port Handling Ab. Кроме того, он входит в состав правления различных компаний и в состав дирекции компании Oy Backman Trummer Ab.

Йоаким Лаксобак родился в 1963 году и вырос в Коккола. В 1983 году он закончил шведоязычную гимназию Karleby Svenska Gymnasium, после чего прошел военную подготовку в гарнизоне «Драгсвик». Он учился на офицерской кафедре в Училище для офицеров запаса в Хамина и получил звание лейтенанта. После этого он изучал лесоводство в Таммисаари и Мустасаари. Позднее он получил диплом инженера лесного хозяйства в Университете прикладных наук Yrkeshögskolan Novia.

Йоаким Лаксобак также получил диплом магистра делового администрирования (MBA) в Университете Вааса / Институте Чюдениуса. В свободное от работы время Лаксобак изучает лесоведение по магистерской программе в Хельсинкском университете. Он занимался исследованиями и учился на курсах по экономике и законодательству Финляндии, а также изучал русский язык в Санкт-Петербургском государственном университете. Кроме того, он учился на курсах по руководству персоналом – в частности, изучал руководство и управление (Inimiste juhtimine) в таллинском училище Mercuri International.

Йоаким Лаксобак приобрел опыт международной деятельности за семь с лишним лет работы за границей. В течение семнадцати лет его работодателями были компании UPM-Kymmene Ab и KWH Group (Rauanheimo). Год он проработал в Гамбурге лесным рабочим и начальником в компании Hapke Forstarbeiten und Holzhandel. В 1988–1995 годах он работал на руководящих должностях в отделе закупок древесины в компании UPM-Kymmene Ab в Пиетарсаари. Он также работал в сфере логистики и импорта, а также начальником лесоборочных работ и контролером на местах.

В 1995–2002 годах Йоаким Лаксобак являлся исполнительным директором лесопромышленной компании AS Mets & Puu, принадлежавшей Thomesto Oy, а также эстонской компании Medsind AS. Он входил в состав правления этих компаний, а также двух лесопильных предприятий и двух компаний, занимавшихся продажами машин и оборудования в странах Балтии. Йоаким Лаксобак являлся техническим консультантом компании Thomesto Oy в России и входил в состав дирекции этой компании в Хельсинки.

За годы работы за границей Лаксобак совершенствовал свое владение иностранными языками. Его родной язык шведский. Он также хорошо говорит на финском, английском, эстонском, немецком и немного на русском.

В свободное время Йоаким Лаксобак любит гулять в лесу и вообще на природе, проводит досуг на море и на даче, читает главным образом профессиональную литературу.

is carried out in several stages and is finished 30 years later.

1913

Hotel Hietala becomes a school.

The port receives electric lighting from the Friis brothers' power station.

1914-17

The increasing traffic not only demands deep water for deeper drafting ships, but more quay space is required.

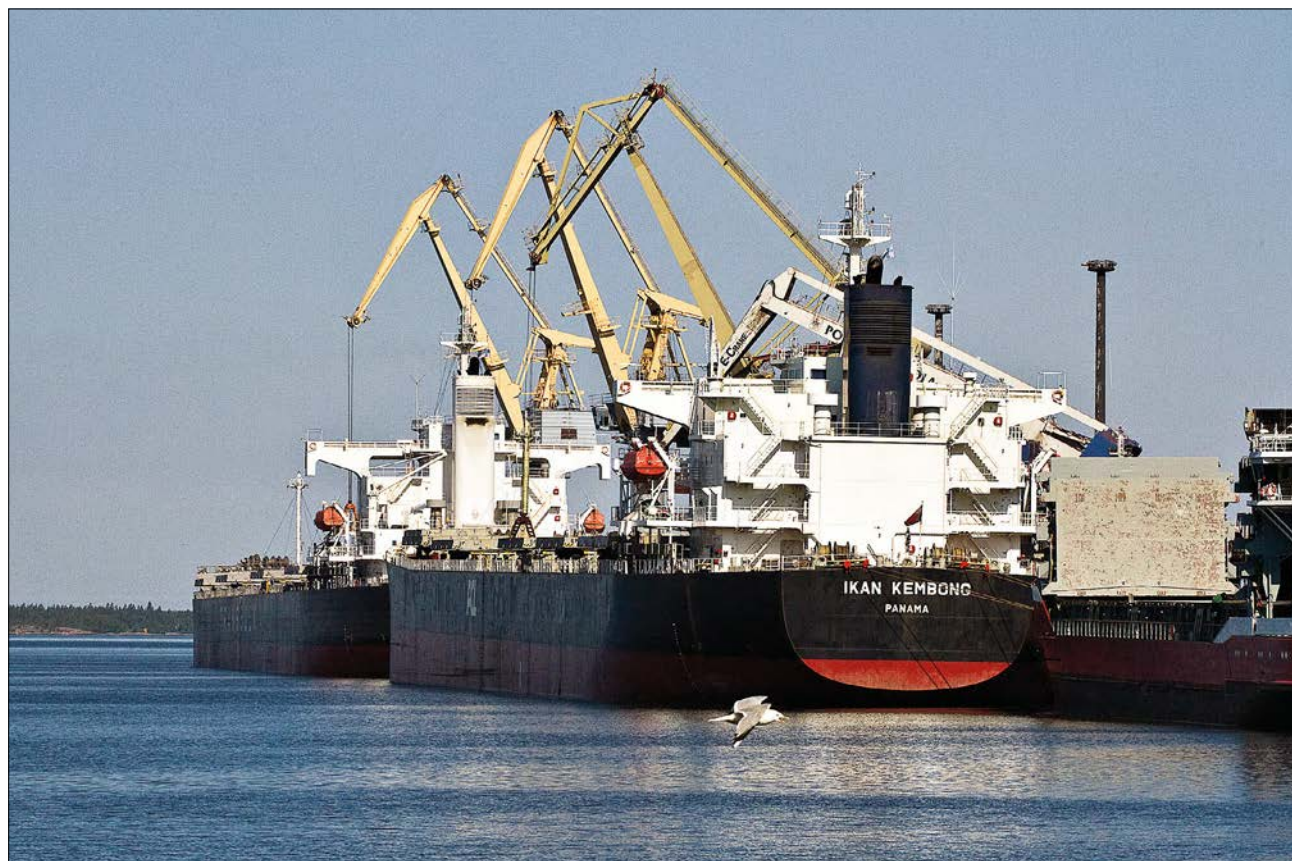
1915

Astley W. Rodén establishes with Armas Pohjanpalo, Yxpila Transportbolag [Ykspihlaja Transport Company] for cargo transportation, loading, and unloading.

1916

Astley W. Rodén establishes Yxpila Stevedoring Co. (YSC) which is to provide stevedoring services in Ykspihlaja and in its outports in Möllersvik and Himango. That same year, Fridolf Heidenberg, C.A. Uunila, and Astley Rodén establish the lumber agency Heidenberg, Uunila & Co.

The decision regarding construction of the track between Ylivieska and Iisalmi creates the expectation of increased port traffic. A devel-



A busy day in the port. В порту кипит работа.

The KWH Combine takes over Rauanheimo

In February 2001, Oy Backman-Trummer Ab, which belongs to the KWH combine, buys the Bothnia Shipping Group from Oy Wicoria Ab. This means that Rauanheimo in Kokkola, Botnia Shipping in Pietarsaari, and Kristinestads



Rauanheimo's new office.
Офис компании Rauanheimo.

означала, что теперь деятельностью предприятия в портах Коккола и Пиетарсаари будет заниматься одно и то же предприятие. Персонал концерна Rauanheimo в составе 85 сотрудников перешел на работу к новому владельцу. Коммерческий оборот компании составлял 16 миллионов марок. В 1988–1989 годы исполнительным директором компании являлся Брур Гранхольм.

Стивидоры, состоявшие в Профсоюзе работников автомобильной и транспортной сферы, отказались от загрузки судна «Контула», прибывшего из города Кристиинанкаупунки. Причиной отказа послужил тот факт, что компания ESL-Shipping Oy, которой принадлежало судно, с середины ноября подпала под бойкот, так как команда теплохода хотела сама осуществлять разгрузку грузов. Компания ESL-Shipping Oy была единственной в Финляндии судоходной компанией, желавшей самостоятельно осуществлять разгрузку судов. Устав от этого конфликта, Профсоюз работников автомобильной и транспортной сферы объявил компании бойкот.

Stevedoring in Kristinestad now belong to Botnia Shipping. Botnia Shipping in Pietarsaari is sold to UPM the same year, but is later acquired by EuroPorts.

In 2002, Joakim Laxåback is hired and appointed president of the company. Previous local manager Antti Ahonen continues as a consultant up until his retirement in 2003. Marketing in Russia gathers speed, with a significant number of visits with potential customers in Moscow and Saint Petersburg. A small shipment of grain is transported from the Samara region to Kokkola and warehoused for further transport to the world market. The trade department takes shape and investment into the Russian market increases.

The lumber trade from Kokkola is still at its peak, with close to 500,000 cubic meters per year. However, ice during the winter causes trouble for the shipment of lumber from the neighboring ports, and great volumes are transported to Kokkola, nearly filling the entire deepwater port.

Bulk volumes in the deepwater port are still modest.

Рейсовое сообщение, осуществлявшееся уже три года, продолжало развиваться: между Коккола и Иммингемом (Англия), Гамбургом (Германия), Антверпеном (Бельгия) и Роттердамом (Голландия) регулярно курсировали четыре судна.

Концерн Rauanheimo переходит в собственность концерна KWH

В феврале 2001 года компания Oy Backman-Trummer Ab, входившая в концерн KWH, купила концерн Botnia Shipping у компании Oy Wicoria Ab. В то время в концерн Botnia Shipping входили Rauanheimo в Коккола, Botnia Shipping в Пиетарсаари и Kristinestads Stevedoring в Кристиинанкаупунки. В том же году Botnia Shipping в Пиетарсаари была продана компании UPM, а позднее перешла во владение компании EuroPorts.

В 2002 году исполнительным директором был назначен Йоаким Лаксобак. Региональный директор Антти Ахонен стал консультантом компании, а в 2003 году вышел на пенсию. Маркетинговые кампании были нацелены на Россию,

того, компания занимается экспедиторской деятельностью в сфере перевозок круглого леса. Позднее она сливается с компанией YSC.

Решение о строительстве железной дороги на участке Юлиеве-ска–Ийсалми вселяет надежду на рост объемов перевозок в порту. Предлагается разработать план развития порта.

1917

В соответствии с предложением Транспортного комитета, Х.Г. Торурльфу из компании Allmänna Ingenjörbyrå поручается составление плана развития порта.

Начинает выходить в свет газета Keskipohjanmaa («Центральная Остроботния»).

1917-20

21 мая 1917 года – день основания парокходства Gamlakarleby Rederi Ab, главным акционером которого является Астлей В. Родэн. Компания строит пять шхун, оснащенных вспомогательными двигателями: «Марс», «Меркурий», «Андерс Чюдениус», «Танкар» и «Юкспила» – последнее парусное судно, построенное в Коккола.

1918

План, подготовленный компанией Allmänna Ingenjörbyrå, содержит такие предложения, как строительство новых причалов, отведение земель-



Oy M. Rauanheimo Ab concluding a contract with Yara. From left: Joakim Laxåback, Eero Hemming and Torbjörn Witting. Компании Oy M. Rauanheimo Ab и Yara заключают договор. Слева направо: Йоаким Лаксобак, Ээро Хемминг и Турбьёрн Виттинг.

opment plan for the port will be written.

1917

On a suggestion by the transit committee, Allmänna Ingenjörbyrå [The Public Engineering Bureau] H.G. Torulf, is tasked with compiling a development plan for the port.

The newspaper Keskipohtjanmaa begins publication.

1917–20

Gamlakarleby Rederi Ab [Kokkola Shipping Company Inc.] is established on May 21, 1917. Astley W. Rodén is the main stakeholder in the company. The company builds five schooners equipped with auxiliary engines. They are christened Mars, Mercurius, Anders Chydenius, Tankar and Yxpila, which is to be the last sailing ship built in Kokkola.

1919

The city is also dissatisfied with Allmänna Ingenjörbyrå's suggestion and gives the task of working out a new plan to Vaasa's district engineer. The city does not want to implement the plan without state support.

A new branch line, the so-called Storgrundsspåret, is built during the 1920s

Lumber is shipped regularly to, among others, England and Ireland with the combine's own TC ships. The export of energy pellets from Finland increases and fills several storehouses in the original port. New office space is planned.

On Friday, January 17, 2003, AKT's action puts a stop to the work in the port. All stevedores participate in the 24-hour long strike that AKT carries out throughout the country. The strike is not aimed at the employer, but at the proposal from the EU that might lead to others than the stevedores handling loading and unloading at ports in the future. Currently, mostly stevedoring companies handle goods. The 24-hour long strike leads to the loading of a ship with sawn lumber being postponed by a day.

Transshipment gains speed

During the year 2004, Rauanheimo manages to sign a contract regarding the transportation and handling of iron ore pellets from the factories in Kostomuksha. Cooperation with the Russian partner RWD Services begins. This

делегации из Коккола ездили с многочисленными визитами к потенциальным клиентам в Москву и Санкт-Петербург. Небольшая партия зерна была перевезена из Самары в Коккола и размещена на складе для дальнейшей отправки в другие страны мира. Постепенно вырисовывалась деятельность отдела транзитных перевозок порта, и значение российского рынка росло.

Объемы экспорта древесины, проходившие через порт Коккола, по-прежнему были рекордными – около 500 000 кубометров в год. Зимой льды затрудняли движение судов в соседних портах, и в Коккола везли огромные партии древесины, которые занимали практически весь глубокий порт.

Объем насыпных грузов в глубоком порту был пока незначительным. Собственные суда концерна, груженные древесиной, регулярно отправлялись в Великобританию и Ирландию. Объемы экспорта окатышей возросли, и окатышами были заполнены многие склады в старом порту. Проектировались новые офисные помещения.

В пятницу 17 января 2003 года Профсоюз работников автомобильной и транспортной сферы приостановил дея-



In October 2006, the Port of Kokkola, Oy M. Rauanheimo Ab and VR Cargo concluded a three-year contract with Russian company Severstal for the transportation and handling of iron ore pellets from Kostomuksha. In the back row From left: Yuri Kim, Petri Leino, Torbjörn Witting and Juha Petäjaniemi. In the front row Joakim Laxåback and Sergey Starodubtsev. В октябре 2006 года порт Коккола и компании Oy M. Rauanheimo Ab и VR Cargo заключили трехгодичный контракт с российским предприятием «Северсталь» на транспортировку и обработку железорудных окатышей. На заднем плане слева направо: Юрий Ким, Петри Лейно, Турбьёрн Виттинг и Юха Петяйяниemi. На переднем плане Йоаким Лаксобак и Сергей Стародубцев.

cooperation includes handling the entire logistics chain from mines in Russia to the Port of Kokkola, and the loading of ships.

The first trial loading of zinc in the all-weather terminal begins. Rauanheimo manages to sign a contract with Nordkalk regarding the handling and transportation of limestone. Rauanheimo moves into new facilities over the year. The Port Authority, Backman-Trummer, and Oy M. Rauanheimo Ab are partners in the property Port Handling. At the opening, KWH's group president Peter Höglund cuts the blue and white ribbon.

President Joakim Laxåback is pleased with the company's results and looks positively to the future. The shipping lane depth of 13 meters and the significant storage capacity in the port area fulfill the prerequisites for competitive operations. The forwarding company has large and stable volumes of goods that require effective handling. The foundation consists of raw materials bound for local industry, but the volume of sawn lumber for export is significant as well.

In 2005, Russia becomes Finland's third most important trading partner after Germany and Sweden, and the positive trend continues. The latest business trip indicates that the country is on the right track. This is noted by Port Director Torbjörn Witting, who, along with Rauanheimo's president Joakim Laxåback, has visited Moscow with positive results. It is difficult to sign a several-year contract at the moment, but for this year the situation looks good, the negotiators say.



Stevedoring Manager Peter Haldin chatting to a representative of a vessel.
Начальник отдела стивидорных услуг Петер Халдин беседует с представителем судна.

тельность порта. Профсоюз устроил забастовку по всей стране, длившуюся сутки. В забастовке участвовали все стивидоры порта. Забастовка была направлена не против работодателей, а против директивы ЕС, в соответствии с которой погрузочно-разгрузочными работами в порту могли заниматься в дальнейшем не только стивидоры. В то время обработкой грузов занимались, в основном, стивидоры. Из-за забастовки погрузка пиломатериалов была задержана на сутки.

Развитие транзитных перевозок

В 2004 году концерну Oy M. Rauanheimo Ab удалось заключить контракт с заводами Костомукши на перевозку и обработку железорудных окатышей. Началось сотрудничество с российской компанией «РВД Сервис». Концерн смог предложить российским партнерам полный пакет логистических услуг: транспортировку окатышей от горнодобывающих площадок в России до порта Коккола, а также их погрузку на суда.

Начались первые пробные погрузки цинка на всепогодном терминале. Концерн Rauanheimo заключил договор с компанией Nordkalk на обработку и транспортировку известняка. Концерн переехал в новые помещения. Акционерами компании по управлению недвижимостью Port Handling являлись порт, компания Backman-Trummer и концерн Oy M. Rauanheimo Ab. На открытии нового офиса директор концерна KWH Петер Хёглунд разрезал синю-белую ленточку.

Исполнительный директор Йоаким Лаксобак был доволен финансовым результатом компании и с оптимизмом смотрел в будущее. Новый фарватер глубиной 13 метров и огромные складские мощности порта создавали прекрасные условия для осуществления конкурентоспособной деятельности. Через порт проходили стабильно большие объемы грузов, что требовало их эффективной обработки. Основу деятельности порта составляло импортное сырье для местных промышленных предприятий. Существенной была и доля экспорта пиломатериалов.

В 2005 году Россия стала третьим крупнейшим торговым партнером Финляндии после Германии и Швеции, и развитие отношений с Россией продолжалось. Визит в Россию еще раз доказал, что был избран правильный курс. Эту мысль озвучил директор порта Турбьёрн Виттинг, который вместе с исполнительным директором Йоакимом Лаксобаком провел успешные переговоры в Москве. Участники переговорного процесса признали, что многолетние контракты заключить весьма трудно, но на текущий год ситуация выглядела благоприятной.

ных участков под промышленные нужды и строительство складов. Транспортный комитет считает план слишком масштабным. Особенно сильный протест вызывает предложение о засыпке берега в Потти.

1919

Город Коккола также недоволен планом компании Allmänna Ingenjörbyrå и поручает составление нового плана окружному инженеру округа Вааса. Однако город не желает реализовывать план по развитию порта без государственной поддержки. В 1920-х годах в порту залива строится Стургрунд, новый подъездной путь для обслуживания складов лесоматериалов.

1921

За год в порту побывало 102 торговых судов на совокупной грузоподъемностью 46 295 нетто-регистражных тонн. В 1922 году судов уже 177, а в 1923 году – 214.

1924

Теплоход «Мариенборг» садится на мель у острова Каллскэр.

1925

Государственный портовый комитет выступает с предложением о предоставлении порту беспроцентного кредита на сумму 10 миллионов марок на осуществление работ по расширению порта. Согласно предложению Комитета, но-

to the port, where a storage area for lumber is created.

1921

Over the year, the port is visited by 102 merchant vessels with a total tonnage of 46,295 net register tons. The following year, the number increases to 177, and the year after that to 214 ships.

1924

The M/S Marienborg runs aground off Kallskär.

1925

The state-owned port committee decides that an interest-free loan of 10 million Finnish marks will be allocated for the port's expansion. The committee proposes that new plans for the expansion will be developed in cooperation with the Road and Waterways Board and the Maritime Board.

1925

The breakwater becomes 70 meters long.

1926

New port regulations are put into action. According to these, the port's management consists of a port committee with nine members that are appointed by the city council. The

Over the year, a contract is signed with Kemira in Siilinjärvi (today the company is named Yara Suomi Oy and is owned by Norwegian Yara) regarding the transport and handling of iron oxide from factories in Siilinjärvi and Denmark. A contract is also signed with Eurochim in Russia concerning iron ore from the mine in Kovdor.

In October 2006, the Port of Kokkola, Oy M. Rauanheimo Ab, and VR Cargo sign a three-year-long agreement with the Russian company Severstal concerning the transportation and handling of iron ore pellets from Kostomuksha. The agreement is historic, since earlier agreements had only been valid for one year. The agreement states that a minimum of 600 units of wagons of iron ore pellets will pass through the Port of Kokkola.

A long-term contract is also signed with Tetra Chemicals concerning the handling and transportation of potassium chloride and Yara's iron oxide to China. Negotiations are carried out and a contract is signed with Talvivaara concerning import and export goods.

Container traffic begins in 2007. The Talvivaara traffic grows as well. A contract is signed with RUSAL (Ruski aluminum) in Russia concerning the unloading of aluminum concentrate and its transportation to Russia. In 2008, Rauanheimo signs a contract concerning the handling of iron ore from Olenegorsk. Over the year, the shipment of iron oxide from the mine in Siilinjärvi via the Port of Kokkola to China begins.

The port strike hits Kokkola

When the strike in 2010 has been going on for a couple of weeks, it is called off on March 19. At four o'clock on Friday afternoon, some of the stevedores return to work at the Port of Kokkola, even if they could have waited until Tuesday. Vesa Pohjola, chairman of the stevedores' union in Kokkola, is very pleased that the concerned parties have managed to come to an agreement.

As a protest against the port having used strikebreakers during the port strike, a selective strike is arranged on Thursday, March 25. Ninety permanently employed stevedores in Kokkola participate. The walkout comes as a surprise and implies that work is on hold in the port, but the next day the stevedores are back at work.

Vesa Pohjola, Chairman of Kokkola's stevedores' branch, is pleased that the parties have come to an agreement. Председатель профсоюзной первичной организации стивидоров Веса Похойола доволен, что стороны пришли к соглашению.

В течение года был также заключен контракт с заводами компании Kemira в Сийлиньярви (теперь заводы носят название Yara Suomi Oy, ими владеет норвежский концерн Yara) на обработку оксида железа с заводов в Сийлиньярви и его транспортировку в Данию. Кроме того, был заключен контракт с российской минерально-химической компанией «ЕвроХим» на обработку железной руды Ковдорского горно-обогатительного комбината.

В октябре 2006 года порт Коккола, концерн Oy M. Rauanheimo Ab и компания VR Cargo подписали с российским предприятием «Северсталь» трехгодичный контракт на обработку и транспортировку железорудных окатышей Костомукшского горно-обогатительного комбината. Этот контракт был историческим, так как все предыдущие были сроком всего на один год. Предметом контракта стала перевозка через порт Коккола по меньшей мере 35 400 вагонов, груженных железорудными окатышами, что равнялось примерно шестистам поездам.

Концерн Rauanheimo также подписал долгосрочный контракт с компанией Tetra Chemicals на обработку хлорида калия, а также оксида железа компании Yara и их транспортировку в Китай. Были проведены переговоры с компанией Talvivaara, после чего был заключен контракт на импортную и экспортную продукцию.

В 2007 году были начаты контейнерные перевозки. Объемы перевозок компании Talvivaara начали расти. С российской алюминиевой компанией «Русал» был подписан контракт на разгрузку обогащенного алюминия и его транспортировку в Россию. В 2008 году концерн Rauanheimo подписал контракт на обработку железной руды, добываемой на Оленегорском комбинате. В течение года были начаты перевозки диоксида железа с горнодобывающего предприятия в Сийлиньярви в Китай через порт Коккола.





Rauanheimo's Sales Manager Henrik Hagström observes the loading of sawn timber destined for Egypt.
Начальник отдела продаж компании Rauanheimo Хенрик Хагстрём наблюдает за погрузкой пиломатериалов, отправляющихся в Египет.

During the years 2009–2011, container traffic grows to become a vital part of Rauanheimo's operations, with regular traffic between Kokkola and Antwerp. The deliveries of pyrite to China increase. In 2012, Rauanheimo begins operations in Hamina.

Manure shipments from Siilinjärvi are started in 2013. Rauanheimo leases around 600 railroad wagons from Saint Petersburg for the transportation of pellets. This strengthens the company's position on the trade market. Rauanheimo extends the contract with Severstal and plans record volumes in 2014, when over 4 million tons of trade goods are expected.

Continuing stable development

The volume of goods handled increases by 10.2 percent in 2013 to 6.5 million tons, compared to 5.9 million tons in 2012. During this period, turnover increases to 61.1 million euros compared to 48.02 million euros in 2012, implying an increase of 27.9 percent.

On the whole, 2013 is a good year despite the low price of raw materials on the world market. The long-term

Забастовка стивидоров затронула и Коккола

Забастовка 2010 года продлилась две недели и закончилась 19 марта. В порту Коккола часть стивидоров вернулись на свои рабочие места уже в пятницу в 16 часов, хотя в принципе они могли подождать до вторника. Веса Похьола, председатель профсоюзной первичной организации стивидоров Коккола Kokkolan Ahtajat ry, был очень доволен тем, что стороны, наконец, достигли взаимопонимания.

В четверг 25 марта была организована точечная забастовка в знак протеста против того, что порты использовали во время забастовки труд штрейкбрехеров. В точечной забастовке приняли участие 90 постоянных стивидоров порта Коккола. Этот демарш стал неожиданностью и остановил работы в порту, однако стивидоры на следующий день вернулись на работу.

Благодаря маршруту Коккола-Антверпен-Коккола контейнерные перевозки стали в 2009–2011 годах жизненно важной областью деятельности для концерна Rauanheimo. Поставки пирита в Китай ускорились. В 2012 году Rauanheimo начал работать в порту Хамина.

В 2013 году начались перевозки удобрений из Сийлинь-

вый план расширения порта должен быть составлен в сотрудничестве с Управлением по делам дорожного и водного строительства и Управлением по делам мореходства.

1925

Длина волнореза составляет 70 метров.

1926

Вступают в силу новые портовые правила, в соответствии с которыми во главе порта должно находиться правление в составе девяти членов, назначаемое городским советом. Главными управляющими порта являются капитан порта, начальник бухгалтерии и главный инженер порта. Юкспихлая становится вторым по величине портом Финляндии, специализирующимся на экспорте непиленных лесоматериалов, отчасти благодаря строительству железной дороги Юкспихлая–Ийсалми. За год в порту побывало 320 судов.

1927

1 января предприниматель из Оулу Адольф Лаhti и морской капитан из Коккола Давид Эклёф подают в магистрат два совместных заявления: об основании брокерской и экспедиторской судовой компании, а также компании по погрузке и разгрузке товаров Stuveribolaget D. Eklöf & Co. Конторы новых компаний находятся в здании Riska

leading officials are the harbormaster, the chief accountant, and the port engineer.

Ykspihlaja has developed into the country's second-largest export port for unprocessed lumber. The track between Ykspihlaja and Iisalmi contributes to this. Over the year, the port is visited by 320 vessels.

1927

On January 1, businessman Adolf Lahti of Oulu and Captain David Eklöf of Kokkola hand in two business applications to the magistrate. One of them concerns ship brokerage and shipping operations, and the other loading and unloading operations under the company name Stuveribolaget D. Eklöf & Co. The newly established companies take over Riska's property in Ykspihlaja. Adolf Lahti's share is later acquired by businessman Verner Mattson.

Over the year, the Port of Ykspihlaja is visited by 360 vessels, of which 235 are steamships and 125 sailing and engine-driven ships.

1928

The big port strike influences operations in Ykspihlaja. There

development of winter traffic is beginning to yield results, and from the very beginning of the year, a significant increase in bulk traffic appears, which is partly reloaded in larger Panamax ships in ice-free waters. The growth continues throughout the year and results in a record year for the company.

During 2014, Rauanheimo's strategy is further defined, and the company gives special attention to internal measures to improve cost effectiveness, quality of work, and industrial safety. A new and important tool in this streamlining is the tailor-made operational computer system, which is further developed over the year.

The handling of goods in Hamina begins, and many interesting negotiations regarding new shipment streams through the port continue over the year. The company's establishment in Hamina strengthens the company's cooperation with both domestic and Russian customers in the long run.

A positive view of the future

During the jubilee year in 2014, Rauanheimo is an active and successful company that works within stevedoring, ship clearance, and shipping in the ports in Kokkola and Hamina-Kotka. The company belongs to the company group KWH Logistics, which is part of the KWH combine.

The company employs around 150 people. The volume of handled goods is expected to increase to 7.7 million



Antti Ahonen and Joakim Laxåback.
Антти Ахонен и Йоаким Лаксобак.

ярви. Концерн Rauanheimo заключил договор лизинга на 600 железнодорожных вагонов из Санкт-Петербурга для перевозки окатышей. Это упрочило позиции компании на рынке транзитных перевозок. Rauanheimo продлил договор с «Северсталью» и ожидает рекордных объемов транзитных перевозок в 2014 году, свыше четырех миллионов тонн.

Стабильное развитие продолжается

Объем обработанных грузов вырос в 2013 году на 10,2 процента, до 6,5 миллионов тонн (в 2012 году их объем составлял 5,9 миллионов тонн). Оборот вырос за тот же период до 61,1 миллионов евро (в 2012 году он составлял 48,02 миллионов евро) – таким образом, прирост составил 27,9 процента.

2013 год оказался в целом удачным годом, несмотря на низкие цены на сырье на мировых рынках. Многолетняя работа, направленная на развитие перевозок в течение зимнего периода, начала приносить свои плоды. Уже в начале года произошел резкий рост перевозок насыпных грузов, которые частично перегружались в большие суда класса «Панамакс» в незамерзшей акватории. Рост продолжался в течение всего года, и 2013 год снова стал рекордным для компании.

В 2014 году концерн Rauanheimo снова внес коррективы в свою стратегию. Особое внимание было уделено внутренним мерам, направленным на повышение эффективности, качества и безопасности труда. Важным инструментом для этого стала новая оперативная информационная система, которую совершенствовали в течение года.

Началась обработка грузов в порту Хамина, и в течение года было проведено немало интересных переговоров по поводу новых грузовых потоков. Приход компании в Хамина позволит укрепить сотрудничество с финскими и российскими клиентами в долгосрочной перспективе.

В будущее с позитивным настроем

В 2014 году, в свой юбилейный год, концерн Rauanheimo представляет собой динамичное и преуспевающее предприятие, которое работает в портах Коккола и Котка-Хамина в сфере стивидорных и экспедиторских услуг, а также в сфере кларирования судов. Компания входит в группу KWH Logistics как часть концерна KWH.

В компании работает около 150 человек. Ожидается, что в 2014 году объем обработанных грузов возрастет до 7,7 миллионов тонн, а оборот – до 75 миллионов евро. Возросшее сотрудничество с дочерней компанией Oy Adolf Lahti Ab и местными промышленными предприятиями постоянно открывает новые возможности организации логистиче-



Mirja Hihnala, Tanja Smirnova-Palosaari, Joakim Laxåback, Pasi Salmela and Arto Perkkilä.
Мирья Хихнала, Танья Смирнова-Палосаари, Йоаким Лаксобак, Паси Салмела и Арто Перккиля.

tons, and turnover is expected to reach 75 million euros. Greater cooperation with sister company Oy Adolf Lahti Ab and local industry results in new overall solutions within the entire logistics chain, which further improves industrial competitiveness.

The large space in the ports, infrastructure, shipping lane depth, storage capacity, and cargo handling system will offer excellent opportunities to further develop Kokkola's and Hamina's competitive and top-notch stevedoring and shipping operations.

That is why President Joakim Laxåback looks positively to the future and expects increased goods flows despite the currently difficult market environment. This fulfills prerequisites to further streamline the business, which is based on the handling of products to and from local industry, products of the mining industry, and Russian transshipped goods. Many products from other industries are significant as well.

ской цепочки, что, в свою очередь, еще больше укрепляет конкурентоспособность промышленности.

Большие портовые помещения, инфраструктура, глубина фарватера, складские мощности и оборудование для обработки грузов предоставляют прекрасную возможность для продолжения и развития конкурентоспособных и высококлассных стивидорных и экспедиторских услуг в портах Коккола и Котка-Хамина и в будущем.

Исполнительный директор Йоаким Лаксобак смотрит в будущее с оптимизмом и ждет роста денежных потоков, несмотря на нынешнюю непростую ситуацию на рынке. Она лишь создает предпосылки для дальнейшего увеличения эффективности. Основу деятельности компании составляет обработка экспортных и импортных товаров местных промышленных предприятий, продукции горнодобывающей промышленности, а также российских транзитных грузов. Однако и товары других отраслей также имеют для компании важное значение.

в Юкспихлая. Позднее предприниматель Вернер Маттсон выкупает доли Адольфа Лаhti в этих компаниях. За год в Юкспихлая заходит 360 судов, из них 235 пароходов и 125 парусных и моторных судов.

1928

Масштабная портовая забастовка оказывает влияние и на деятельность порта Юкспихлая. В порту работает более 475 человек. В этот год порт принимает 337 судов, из них 249 – пароходы и 108 – парусные суда.

Волнорез построен на три четверти, и город запрашивает у государства дополнительное финансирование. Юкспихлая становится важнейшим экспортным портом в Остроботнии.

1929

1 февраля ведущие предприниматели, работающие в области обработки лесоматериалов, основывают совместное предприятие Ab Yxpila Stevedoring Co. Ltd. Основная сфера деятельности предприятия – экспедиторские и стивидорные услуги предприятиям, поставляющим круглый лес и пиломатериалы. Компания быстро растет и вплоть до начала Второй мировой войны является в ведущей компанией Юкспихлая в своей области. Астлей В. Родэн владеет более 30 % акций компании.

Shipping Manager Mirja Hihnala

Mirja Hihnala (born 1956) was hired as shipping secretary at Oy M. Rauanheimo Ab in 1981. Prior to that, she had completed high school and graduated in tourism and travel agency work from Pietarsaari School of Business. Mirja found work appropriate to her qualifications and a job as a travel agent and in various tasks at Central Ostrobothnia Co-operative after her studies.

But then a job became available at Rauanheimo. Mirja applied for the post, and she was selected as shipping secretary, dealing with export, import and shipping documents. Sune Storbjörk was Managing Director and Kaj Rustén was Mirja's boss. It was an interesting time, and Mirja had to learn all about a sector that she was unfamiliar with.

"I benefited to some extent from what I had learned from the travel business, but working in a stevedoring and forwarding company was quite different."

Mirja Hihnala had seen a lot of directors and owners during her years with Rauanheimo. She has enjoyed her work and being with her colleagues. Times have changed, her tasks have altered and her responsibility has grown. She has worked as a shipping secretary and shipping agent. Now she is shipping manager with a company that is one of the most efficient and successful in the sector in Finland. She manages communication with the shipping companies, and three shipbrokers and one export secretary work under her.

"Rauanheimo's development in the 21st century has been fantastic, and this year will again be a record one. A positive spirit prevails in the company and future prospects are good, even though the global market is restless. The new Sulfur Directive will quite certainly affect traffic, but how and to what degree, it is still hard to say," Hihnala concludes.

Local industry's export freight is still very important for Rauanheimo, and bulk freight accounts for eighty per cent of the operation. Container traffic has also developed in a positive direction.

"After line traffic switched from Merilinja to the TransAtlantic shipping company, we have gained two new ports, Hamburg and Bremerhaven. Previously, traffic headed only for Antwerp," Hihnala says.

Mirja Hihnala's mother tongue is Finnish, and she has a good command of Swedish and English.

"I have been working in a bilingual company for over thirty years, and English is the dominant language in navigation," Hihnala says.

Начальник фрахтового отдела Мирья Хихнала

Мирья Хихнала (род. в 1956 г.) была нанята в компанию Oy M. Rauanheimo Ab на должность секретаря по морским перевозкам в 1981 году. До этого она окончила гимназию и торговое училище в Пиетарсаари по специальности «туризм и работа турагентства». Мирья нашла работу по специальности и работала сотрудником туристического бюро и на различных должностях в организации КРО.

Затем открылась вакансия в компании Rauanheimo. Мирья подала заявление, и вскоре уже работала секретарем по морским перевозкам и занималась вопросами экспорта, импорта, растаможивания и соответствующей документацией. Исполнительным директором был в то время Суне Стурбьёрк, а непосредственным начальником Мирьи – Кай Рустэн. Времена были интересные, и Мирья с головой погрузилась в новую для себя область.

– Конечно, я знала кое-что об отрасли от отца. Помимо своего бизнеса по разведению пушных зверей он работал в порту, грузил суда на рейде. От моего образования в сфере туризма тоже была кое-какая польза, но вообще-то свивидорно-экспедиторские услуги – это совсем другое.

За годы работы Мирьи в Rauanheimo в компании сменилось много директоров и собственников. Мирье нравятся ее работа и коллеги. Времена бывали разные, обязанности тоже, ответственности становилось все больше. Мирья была секретарем по перевозкам и судовым маклером. Сейчас она

работает начальником фрахтового отдела в одном из наиболее эффективных и преуспевающих предприятий отрасли в Финляндии. Она отвечает за связь с пароходствами, и под ее началом работают три судовых маклера и секретарь по экспорту.

«Компания Rauanheimo успешно развивалась с 2000 года, и этот год снова будет рекордным. На предприятии царит позитивный настрой, и перспективы на будущее неплохие, хотя на мировых рынках сейчас неспокойно. Новая директива ЕС об ограничении выбросов серы наверняка окажет влияние на морской трафик, но каким образом и насколько серьезно – это пока трудно предсказать», – констатирует Хихнала.

Экспортные грузы местных промышленных предприятий по-прежнему очень важны для компании Rauanheimo, причем доля насыпных грузов составляет 80 процентов. Контейнерные перевозки также развиваются в нужном направлении.

«Рейсовое сообщение перешло от компании Merilinja к пароходству TransAtlantic, в связи с чем мы получили два новых порта, Гамбург и Бремерхафен. Раньше сообщение имелось только с Антверпеном», – говорит Хихнала.

Родной язык Мирьи Хихнала финский, но она также хорошо говорит по-шведски и по-английски. Иногда пригождается и школьный немецкий.

«Я работаю в двуязычной компании уже свыше 30 лет, и английский в этой области – основной язык», – рассказывает Хихнала.





Oy M. Rauanheimo Ab's reinforced management group. In the back row from left: Hannu Uusi-Pohjola (Chairman of Board), Arto Perkkilä, Olav Hansén, Joakim Granholm, Vesa Peltola, Olli Parikka, Henrik Hagström and Taru Gammelgård (controller). Front From left: Mirja Hihnala, Joakim Laxåback and Pasi Salmela.

Дирекция компании Oy M. Rauanheimo Ab в расширенном составе. На заднем плане слева направо: Ханну Ууси-Похйола (председатель правления), Арто Перккиля, Олав Хансэн, Йоаким Гранхольм, Веса Пелтола, Олли Парикка, Хенрик Хагстрём и Тару Гаммельгорд (финансовый контроллер). На переднем плане слева направо: Мирья Хихнала, Йоаким Лаксобак и Паси Салмела.

Oy Otto Rodén Ab

During the anniversary year of 2014, KWH bought competitor Hacklin Bulk Services Ltd. in Kokkola, which had mainly operated in the Silversten port. Operations continue under a separate company with the venerable name of Oy Otto Rodén Ab. The company serves as a sister company to Rauanheimo and Adolf Lahti, offering efficient stevedoring services in Kokkola, and shipping as required.

A. Jalander Oy

At the beginning of 2015, the ship clearance and forwarding company A. Jalander Oy was purchased by the KWH Combine. The purchase of the company further strengthens operations in the Port of Kokkola. The company serves as a sister company to Rauanheimo, Adolf Lahti, and Otto Rodén. Joakim Laxåback was elected as Managing Director.

A. Jalander Oy, which was founded in Oulu in 1949, offers, among other things, ship clearing; and serves as an agent for nearly 200 ships per year in the Port of Kokkola.

Компания Oy Otto Rodén Ab

В юбилейный 2014 год концерн KWH купил своего конкурента в Коккола, компанию Hacklin Bulk Service Ltd, которая работала в основном в порту Хопеакиви. Деятельность компании продолжится в рамках отдельной компании, под почтенным именем Oy Otto Rodén Ab. Компания будет функционировать в качестве сестринской компании Rauanheimo и Adolf Lahti и оказывать качественные стивидорные услуги в Коккола, а при необходимости осуществлять также морские перевозки.

Компания A. Jalander Oy

В начале 2015 года концерн KWH приобрел компанию A. Jalander Oy, которая занимается кларированием судов и экспедиторскими услугами. Эта сделка еще больше упрочит наши позиции в порту Коккола. Компания является сестринской компанией Rauanheimo, Adolf Lahti и Otto Rodén. Исполнительным директором компании назначен Йоаким Лаксобак.

A. Jalander Oy основана в 1949 году и занимается кларированием судов и экспедиторскими услугами. Она выступает в качестве портового агента для примерно двухсот судов в год.

1931-32

Мировой кризис, вызванный крахом Нью-Йоркской биржи 1929 года, достигает и Финляндии. 1931–1932 годы – мрачный период в истории экспедиторских компаний. Работников нанимают сдельно для выполнения работ по погрузке и разгрузке товара.

1932

Компании-товарищества с неограниченной ответственностью, основанные Адольфом Лахти и Давидом Эклёфом, превращаются в акционерное общество. Название новой компании – Adolf Lahti & Co Yrjöla Ltd D. Eklöf Oy. Давид Эклёф является председателем правления и исполнительным директором общества. Открывается памятник на лоцманской станции острова Танкар.

1934

Проводятся первые переговоры об открытии в Коккола завода по производству серной кислоты и суперфосфатов. Начинается последний этап строительства волнореза – увеличение его длины на 1,25 км. Капитан порта Густав Стрёмбэк выходит на пенсию. На его место выбирают капитана Ларса Винстэна, который исполняет обязанности капитана порта вплоть до 1955 года.

Oy Adolf Lahti Yxpila Ab

In 2009, sister company Adolf Lahti is resurrected when KWH Logistics purchases Kokkolan Lastaus Oy in Kokkola. The company, which is christened Oy Adolf Lahti Yxpila Ab, serves as Rauanheimo's sister company, and offers contract services to industry. The company is in a significant phase of development, and over the last few years has been ranked as one of the fastest growing contract service companies. The company's turnover has grown from 1 million euros to nearly 8 million euros in five years.

Management expects this turnover to double during the next two years. This positions the company as one of the fastest-growing machine contract service companies in not only Ostrobothnia, but all of Finland. For customers, this growth provides an advantage, since it means a larger team capable of considering customer needs, not only locally, but nationally. The number of employees is over 30 people.

In Kokkola, the company primarily offers services to local industry and Rauanheimo. In the neighboring city of Pietarsaari, the company takes care of all handling of unprocessed lumber and chips delivered to UPM-Kymmene Oy's factory (around 4 million cubic meters per year). An agreement concerning the handling of lumber at Varkaus' pulp mill has been recently struck with the Stora Enso Combine.

One of the principal niches during the upcoming years will be contract services to the Finnish forestry and mining industries. This is a business that demands large investment into heavy machinery, and often comparatively long contracts. At the time of this writing, negotiations have begun with forestry groups in Kemi, Oulu, Kotka, Kuopio, and Äänekoski concerning the handling of lumber and shipments. Adolf Lahti also specializes in leasing and servicing heavy machinery.

Historical background

The Oulu-born Adolf Lahti's name was associated with the logistics industry as early as 1927. That was when he, along with Kokkola resident Captain David Eklöf, established the shipbroking and forwarding company Adolf Lahti & Co. In 1931, Lahti sold his share in the company, and it was merged with the loading company founded by the same men. Operations continued under the name Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd. D. Eklöf Oy, until there was a return to the name Adolf Lahti & Co after Eklöf withdrew from the business. Just over four decades later, the company was transferred to the ownership of Oy M. Rauanheimo Ab.

The foundation for the services that Adolf Lahti offers today lies in Kokkolan Lastaus Oy, which has its roots in the 1980s. The operations which had begun with a wheel loader, was expanded to encompass ever more services; such as, bulk handling, factory services, and servicing operations. Oy Backman-Trummer Ab purchased the company's machinery and firm name in April, 2009.

В 2009 году, после того как концерн KWH Logistics купил компанию Kokkolan Lastaus Oy в Коккола, деятельность сестринской компании Adolf Lahti возобновилась, и оно стало называться Oy Adolf Lahti Yxpila Ab. Это акционерное общество является сестринской компанией Rauanheimo и предоставляет услуги подряда промышленным предприятиям. Компания стремительно растет, и за последние годы стала одним из самых быстро растущих предприятий в области услуг подряда. За пять лет коммерческий оборот общества вырос с миллиона евро до почти восьми миллионов евро.

Руководство Oy Adolf Lahti Yxpila Ab ожидает увеличения коммерческого оборота вдвое в течение ближайших двух лет. Таким образом, компания станет одной из самых быстро растущих компаний в области механизированных работ не только в Остроботнии, но и во всей Финляндии. Для клиентов это выгодно, так как большая команда специалистов сможет лучше обслуживать потребности клиентов не только на местном уровне, но и в масштабах всей страны. Количество сотрудников компании составляет свыше тридцати человек.

В Коккола компания предлагает свои услуги главным образом местным промышленным предприятиям и концерну Rauanheimo. В соседнем городе Пиетарсаари компания отвечает за обработку сырьевой древесины и щепы завода UPM-Куммене Оу (около четырех миллионов кубометров в год). Недавно Oy Adolf Lahti Yxpila Ab заключила с концерном Stora Enso договор на обработку древесины для завода в городе Варкаус.

В ближайшие годы услуги подряда будут востребованы главным образом финскими предприятиями лесной и горнодобывающей промышленности. Эта деятельность требует значительных инвестиций в тяжелую технику. Кроме того, обычно необходимо заключение договоров на довольно длительные сроки. На момент написания данного текста уже были начаты переговоры на поставку и обработку лесоматериалов с лесопромышленными предприятиями в Кемпи, Оулу, Котка, Куопио и Яанекоски. Акционерное общество Adolf Lahti также специализируется на предоставлении в аренду и техническом обслуживании тяжелой техники.

Немного истории

Имя Адольфа Лахти из Оулу стало известно в сфере логистики еще в 1927 году. В то время он вместе с Давидом Эклёфом, морским капитаном из Коккола основал компанию Adolf Lahti & Co, занимавшуюся судовым брокерством и экспедиторской деятельностью. В 1931 году Адольф Лахти продал свою долю, а компания была объединена с другой компанией, основанной ими же и занимавшейся погрузочными работами. Компания продолжала свою коммерческую деятельность под именем Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd D. Eklöf Oy. После отставки Эклёфа компания снова стала называться Adolf Lahti & Co. Через сорок с лишним лет компания перешла в собственность концерна Oy M. Rauanheimo Ab.

Своим широким спектром услуг современная компания Adolf Lahti обязана акционерному обществу Kokkolan Lastaus Oy, которое появилось в 1980-е годы. Когда компания начинала свою деятельность, в ее распоряжении был только колесный погрузчик. Позднее она стала специализироваться на услугах по обработке насыпных грузов, заводских услугах, земляных работах, а также на услугах по техническому обслуживанию и ремонту. Акционерное общество Oy Backman-Trummer Ab купило оборудование компании и ее торговое наименование в апреле 2009 года.

Rauanheimo and VR intensify their cooperation

On January 20, 2015, Oy M. Rauanheimo Ab and VR [Finland's state railway] signed a major cooperation agreement. Adolf Lahti and Rodén Shipping serve as co-contractors.

The parties start up a strategic cooperation within selling and production. The aim of this is to create more efficient logistical solutions and goods flows. The above is realized:

- through a holistic cooperation between different means of transport, including railroad, road, and ship transport.
- through offering customers integrated solutions that consist of loading, transportation, and unloading, as well as storage and necessary administrative services (customs clearance, export/import clearance etc.)
- through creating improved prerequisites for specializing in transportation solutions

This cooperation is aimed at growth. The services of Rauanheimo, Adolf Lahti, Rodén Shipping, and VR complement each other in the supply chain. In this way, cooperation also serves the individual growth targets of the companies. The goal of this cooperation is to create a unique competitive advantage for all concerned parties, since other operators do not offer such a broad range of services. An additional purpose of this cooperation is to react quickly to inquiries and create fast solutions.

Examples of services that the parties' common service concept offers are railroad shipments in Finland, freight cars for railroad transport, port operations, ship clearance, shipping, and loading and unloading services in Finland.



From the left: Sales and Marketing Director Martti Koskinen (VR), Division Head Rolf Jansson (VR), Managing Director Joakim Laxåback (Rauanheimo), CEO Mikael Aro (VR), Managing Director Peter Höglund (KWH), and CEO Hannu Uusi-Pohjola (Backman-Trummer).

Rauanheimo и VR укрепляют сотрудничество

20 января 2015 года компания Oy M. Rauanheimo Ab и АО «Государственные железные дороги Финляндии» (VR) заключили важный договор о сотрудничестве. Компании Adolf Lahti и Rodén Shipping также являются сторонами этого соглашения.

Стороны договорились о стратегическом сотрудничестве в производстве и продаже коммерческих услуг. Целью стратегического партнерства является создание высокоэффективных логистических решений и товарных потоков.

– будет осуществляться тесное сотрудничество для обеспечения непрерывности перевозок с использованием различных методов транспортировки: по железной дороге, автотранспортом, морем;

– клиентам будут предлагаться комплексные решения, включающие погрузку, перегрузку и разгрузку, складирование и необходимые организационные мероприятия (растаможивание, оформление деклараций на экспорт и импорт и т.д.);

– будут создаваться благоприятные условия для большей специализации решений по транспортировке.

Целью сотрудничества является обеспечение устойчивого роста. Услуги компаний Rauanheimo, Adolf Lahti, Rodén Shipping и VR дополняют друг друга в логистической цепочке. Таким образом, сотрудничество способствует развитию коммерческой деятельности каждой из компаний. Оно также создает уникальные преимущества в сфере бизнеса для участников соглашения, поскольку ни один другой участник на рынке не в состоянии предложить столь всеобъемлющий спектр услуг. Сотрудничество также позволяет оперативно реагировать на различные запросы и находить нужные решения.

Создаваемая совместными усилиями сторон концепция включает железнодорожные перевозки по Финляндии, предоставление требуемых для перевозок товарных вагонов, услуги портового оператора, кларирование судов, морские перевозки и разгрузочно-погрузочные работы в Финляндии.

Rauanheimo opens an office in Helsinki

In January 2015, Oy M. Rauanheimo Ab opens an office at Aleksanterinkatu 15 B in Helsinki.

Компания Rauanheimo открывает офис в Хельсинки

В январе 2015 года компания Oy M. Rauanheimo Ab открывает офис в Хельсинки по адресу: улица Aleksanterinkatu 15 B.

Слева направо: директор по продажам и маркетингу Мартти Коскинен (VR), директор подразделения Рольф Янссон (VR), директор Йоаким Лаксобак (Rauanheimo), исполнительный директор Микаэл Аро (VR), президент концерна Петер Хёглунд (KWH) и исполнительный директор Ханну Ууси-Похйола (Backman-Trummer).

are 475 people working in the port. All in all, 337 vessels, of which 249 are steamships and 108 sailing ships, call at the port.

Three quarters of the breakwater has been built and the city applies for additional funding. The Port of Ykspihlaja has developed into the leading export port in Ostrobothnia.

1929

On February 1, leading businessmen within the lumber industry establish a joint company called Ab Yxpila Stevedoring Co. Ltd. for the shipping and bundling of unprocessed and sawn lumber. The company develops rapidly and dominates the handling of lumber in Ykspihlaja until World War II.

1931–32

The worldwide depression triggered by the stock market crash in New York in 1929 reaches our latitude. The years 1931–32 become a dark period in the shipping companies' history. The workers are employed short-term for every loading and unloading assignment.

1932

The partnership that was established by Adolf Lahti and Da-

Loading Panamax and Capesize vessels in the roadstead

Since the winter of 2011, Oy M. Rauanheimo Ab has been collaborating with ESL Shipping (Etelä-Suomen Laiva) in developing the concept of loading non-ice-strengthened vessels in the Panamax and Capesize size classes during winter months. These large vessels remain at anchor before arriving in waters where ice restrictions are in force.

This is a frequent sight in the international waters near Gävle. Rauanheimo loads freight in the port of Kokkola onto several smaller ice-strengthened vessels and then ships the freight to the roadstead, where a large vessel awaits. Reloading is performed using the efficient cranes on the smaller ice-strengthened vessels.

"This method now enables us to provide our customers with a service all year round for Panamax and Capesize vessels, too. Because the quantity of our freight in winter months has grown, this solution is really important for us from the point of view of employment and profitability. At the same time, this enables us to maximize our annual goods flows," says Managing Director Joakim Laxåback.

"Because there are only a few ice-strengthened Panamax vessels on the market, it would have been hard for us to achieve present volumes without this solution. Customers would have had to seek other routes for the winter months, and then there is always the danger that they grow used to using other ports, e.g. in the Baltics," Laxåback points out.



Погрузка судов Panamax и Capesize на рейде

С зимы 2011 года компании Oy M. Rauanheimo Ab и ESL Shipping занимались разработкой совместной концепции погрузки в зимних условиях судов класса Panamax и Capesize, не имеющих усиления корпуса для плавания во льдах. Эти крупные суда остаются стоять на рейде до прибытия в акваторию, в которой действуют ограничения по ледовым классам.

Обычно процедура происходит в районе Gävle в международных водах. Компания Rauanheimo загружает в порту Коккола несколько мелких судов, имеющих усиление корпуса для плавания во льдах, и отправляет их на рейд, где уже ждет крупное судно. Перегрузка груза осуществляется при помощи мощных подъемных механизмов, которыми оснащены мелкие суда.

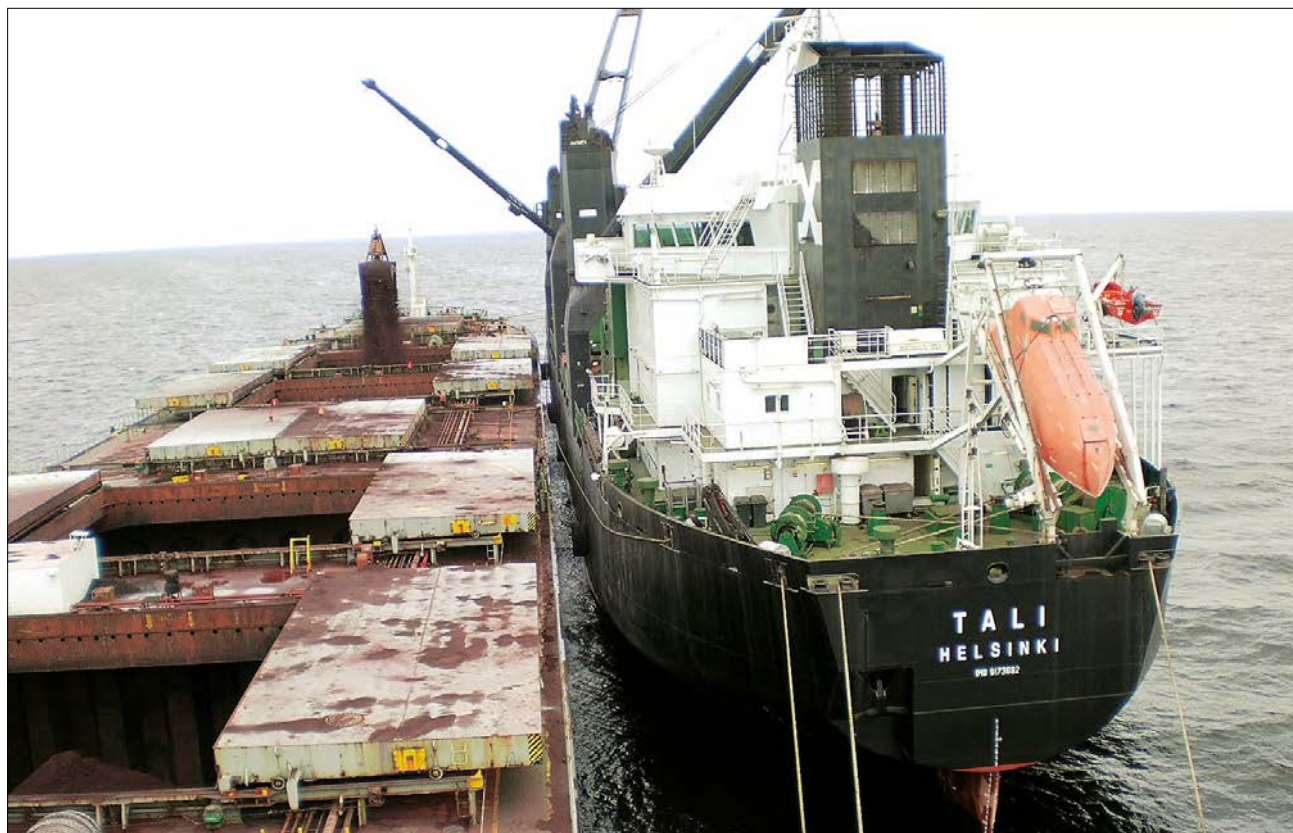
«Благодаря этому методу мы можем предложить своим клиентам круглогодичные услуги для судов класса Panamax и Capesize. Объемы грузов, обрабатываемых в нашем порту в зимние месяцы, выросли, и этот метод работы очень важен для нас с точки зрения рентабельности деятельности и занятости работников. Кроме того, мы имеем возможность увеличить до максимума свои ежегодные грузопотоки», – говорит исполнительный директор Йоаким Лаксобак.

«Так как на рынке имеется всего несколько судов класса Panamax, имеющих усиления корпуса для плавания во льдах, без применения данного метода нам было бы сложно достичь нынешних объемов обработки грузов. Клиентам пришлось бы искать другие маршруты на зимний период, а это представляет риск для нас, так как они могли бы начать пользоваться услугами других портов – например, в странах Балтии», – отмечает Йоаким Лаксобак.

ESL's M/V Tali loads iron pellets that it has transported from the port of Kokkola onto a Panamax vessel. Loading can be carried out on the ice-free international waters close to Gävle on the east coast of Sweden.

The limits of the ice restriction zone are marked on the map, IWL (Institute Warranty Limits).

Судно M/V Tali компании ESL производит перегрузку железорудных окатышей, транспортированных из порта Коккола, на судно Panamax. Перегрузка груза может производиться в незамерзающих международных водах в районе Gävle у восточного побережья Швеции. На карте отмечены лимитированные зоны Объединения лондонских страховщиков (Institute Warranties Limits).



1936

За год принимает 352 торговых судна общей грузоподъемностью 223 492 нетто-регистражные тонны. Через погрузочные причалы порта Мёллерсвикен проходит 5 221 кубометров балансовой древесины и 11 851 кубических сажень крепёжного леса.

1939

1 сентября Германия нападает на Польшу; начинается Вторая мировая война. 13 октября в Финляндии начинается всеобщая мобилизация. 30 ноября Советский Союз начинает Зимнюю войну.

1940

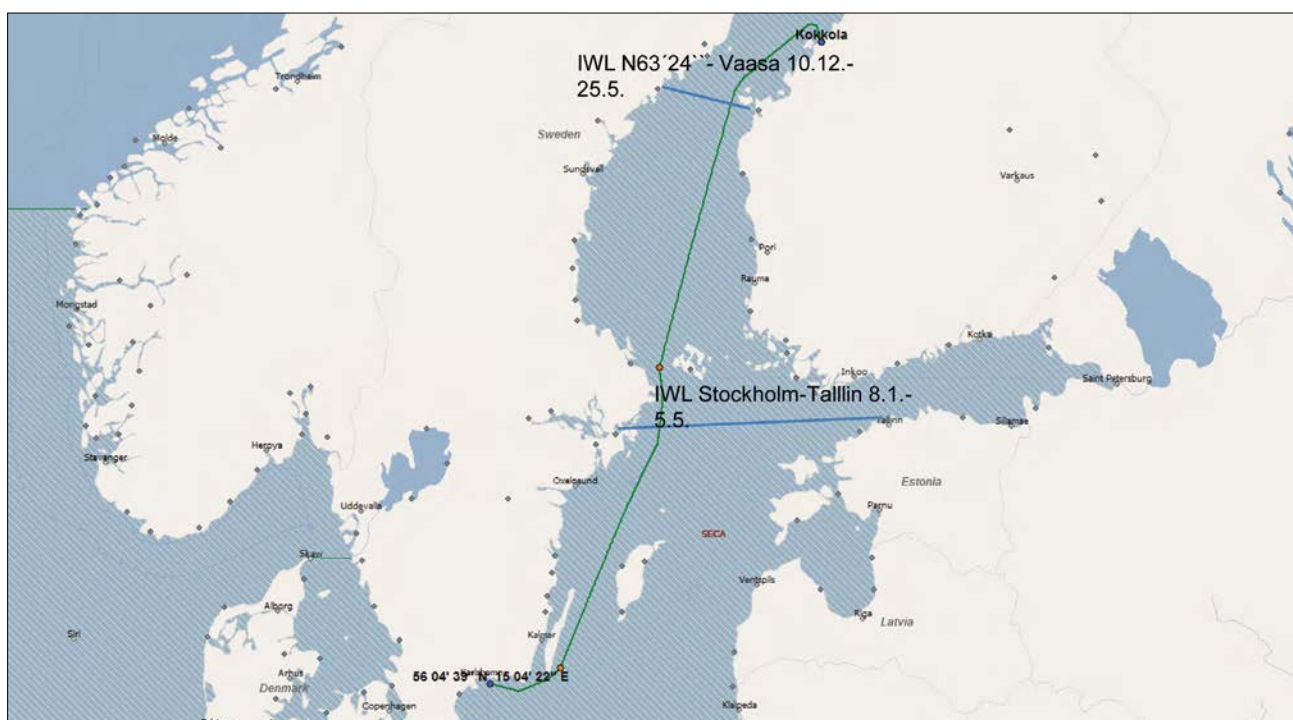
Принимается принципиальное решение о строительстве в Юкспихлая завода по производству серной кислоты и суперфосфатов (позднее он станет называться Оу Кемира Аб).

1942

Начинается планирование работ по расширению порта. Город обещает заводу по производству серной кислоты и суперфосфатов обеспечить более благоприятные условия для работы в порту.

1945

Начинает свою деятельность завод по производству серной кислоты и суперфосфатов «Серная кислота» (Rikkihappo), ставший впоследствии компанией Kemira. Производство искусственных удобрений



Staff summer party on 14th June 2014



Images: Anne Yrjänä. Фотографии: Анне Юръяня.



Летний праздник для персонала 14.06.2014



Jubilee seminar on 4th September 2014



The special seminar in English held at Central Ostrobothnia Conservatory was for business partners and invited guests. The evening celebration and program were held in a heated marquee in the main harbor. Images: Anne Yrjänä.

Юбилейный семинар на английском языке, состоявшийся в консерватории Центральной Остроботнии, был организован для торговых партнеров и приглашенных гостей. Вечер с насыщенной программой был организован в отапливаемом шатре в старом порту. Фотографии: Анне Юрьяня.



Юбилейный семинар 04.09.2014



Managing Director • Исполнительный директор

Quality and Safety Manager
Начальник по качеству и безопасности
Olav Hansén • Улав Хансен

Finance and Administrative Manager
Начальник по экономике и администрации
Joachim Granholm • Йоаким Гранхолм

Henrik Porko, invoicing • Хенрик Порко, выставление счетов
Tove Luokkala, bookkeeping • Туве Луоккала, бухгалтерский учет
Anne Koskinen, payroll clerk • Анне Коскинен, расчет заработной платы

Shipping department
судоходный отдел
Shipping Manager
Начальник фрахтового отдела
Mirja Hihnala • Мирья Хихнала

Transit department
Транзитный отдел
Managing Director
Исполнительный директор
Joakim Laxåback • Йоаким Лаксобак

Operative department
Оперативный отдел
Operative Manager
Начальник оперативного отдела
Pasi Salmela • Паси Салмела

Shipping agents
судовые агенты
Joel Salmela • Йоел Салмела
Peter Hassel • Петер Хассел
Mattias Finell • Маттиас Финел

Export clearance
Экспортные декларации
Eivor Kerola • Эйвор Керола

Transit specialist
Транзитный отдел
Вед. специалист.
Охана Datsyuk •
Оксана Дацюк

Planning supervisors
Оперативное планирование
Mika Timonen • Мика Тимонен
Markus Huusko • Маркус Хууско
Anssi Martinmäki • Ансси Мартинмяки

Stevedoring equipment
Стивидорное оборудование
Raimo Laitala • Раймо Лайтала

Operator trainer
Инструктор стивидоров
Vesa Pohjola • Веса Похьёла

Stevedoring foremen
Бригадиры по стивидорной работе

Stevedores

Joakim Laxåback • Йоаким Лаксобак

**Executive Assistant
Секретарь директора
Marlene Cederberg • Марлен Седерберг**

**Marketing and Sales Manager
Начальник по маркетингу и продажам
Henrik Hagström • Хенрик Хагстрём**

**Sofie Rasmus • Софи Расмус,
CRM-specialist
CRM-специалист**

**Forwarding department
Экспедирование
Forwarding Manager
Начальник по экспедированию
Vesa Peltola • Веса Пелтола**

**Rauanheimo Machinery
Технический отдел
Technical Manager
начальник технического отдела
Arto Perkkilä • Арто Перккиля**

**Hamina Kotka
Хамина Котка
Regional Director
Региональный директор
Olli Parikka • Олли Парикка**

..... **Container services
Контейнерные перевозки
Anton Holm • Антон Холм
Henri Gustafsson • Хенри Густафссон
Eivor Kerola • Эйвор Керола**

..... **Technicians
Техники**

**Hamina Kotka
Хамина Котка
Logistics Manager
Начальник по логистике
Tommi Laukka • Томми Лаукка**

..... **Forwarders
Экспедирование
Erja Haavisto • Эрья Хаависто
Henri Gustafsson • Хенри Густафссон**

**Forwarding foremen
Бригадиры по экспедированию**

**Foremen
Бригадиры**

Стивидоры





The operational department. Anssi Martinmäki and Pasi Salmela. / Оперативный отдел: Ансси Мартинмяки и Паси Салмела.



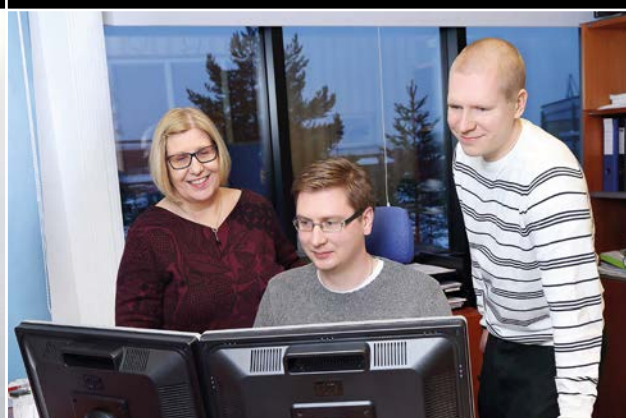
Forwarding. Jari Uddman and Sami Mäki. Экспедиторы Яри Уддман и Сами Мяки.



Marketing and sales. Sofie Rasmus and Henrik Hagström. / Отдел маркетинга и продаж Софи: Расмус и Хенрик Хэгстрём.



Ship clearance. Matias Finell, Joel Salmela, Mirja Hihnala, Eivor Kerola and Peter Hassel. Кларирование судов: Матиас Финелл, Йоэл Салмела, Мирья Хихнала, Эйвор Керола и Петер Хассел.



Container services. Eivor Kerola, Anton Holm and Henri Gustafsson. / Контейнерные услуги: Эйвор Керола, Антон Холм и Хенри Густафссон.



Finance and administration. Henrik Porko, Joachim Granholm, Anne Koskinen, Marlene Cederberg and Tove Luukkala. / Финансово-административный отдел: Хенрик Порко, Йоаким Гранхолм, Анне Коскинен, Марлене Седерберг и Туве Луоккала.



Managing Director Joakim Laxåback and transit experts Stefan Lev and Oksana Datsyuk. / Исполнительный директор Йоаким Лаксобак и специалисты по транзитным услугам Стефан Лев и Оксана Дацюк.



Technical Manager Arto Perkkilä. Менеджер технического отдела Арто Перккиля.



Quality and Safety Manager Olav Hansén. / Менеджер службы качества и безопасности Олав Хансэн.



Forwarding Manager Vesa Peltola. / Менеджер экспедиторского отдела Веса Пелтола.

vid Eklöf is converted into a corporation named Adolf Lahti & Co. Yxpila Ltd. D. Eklöf Oy, with David Eklöf serving as both chairman of the board of directors and president.

The monument at Tankar pilot station is unveiled.

1934

The first negotiations regarding the establishment of a sulfuric acid and superphosphate factory in Kokkola are held.

1934

The final stage of the lengthening of the breakwater (1.25 km) begins.

Harbormaster Gustaf Strömbäck retires and is succeeded by Captain Lars Winstén, who serves as harbormaster until 1955.

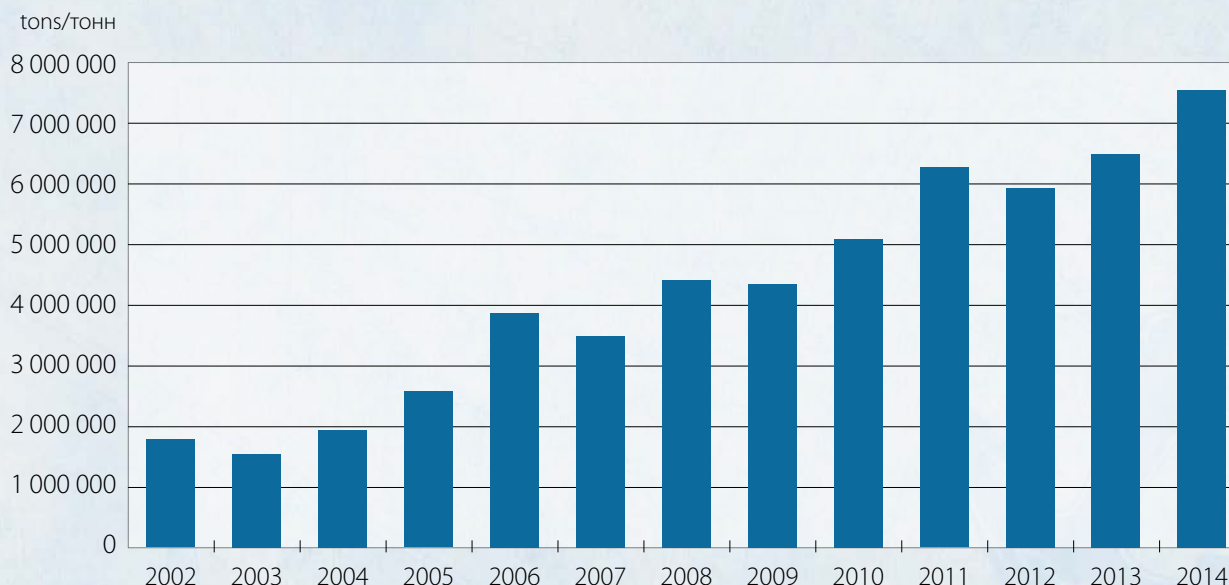
1936

Over the year, 352 vessels with a total tonnage of 223,492 net register tons visit the port. A total of 5,221 cubic meters of pulpwood and 11,851 cubic fathoms of props are shipped via the port in Möllersviken Bay.

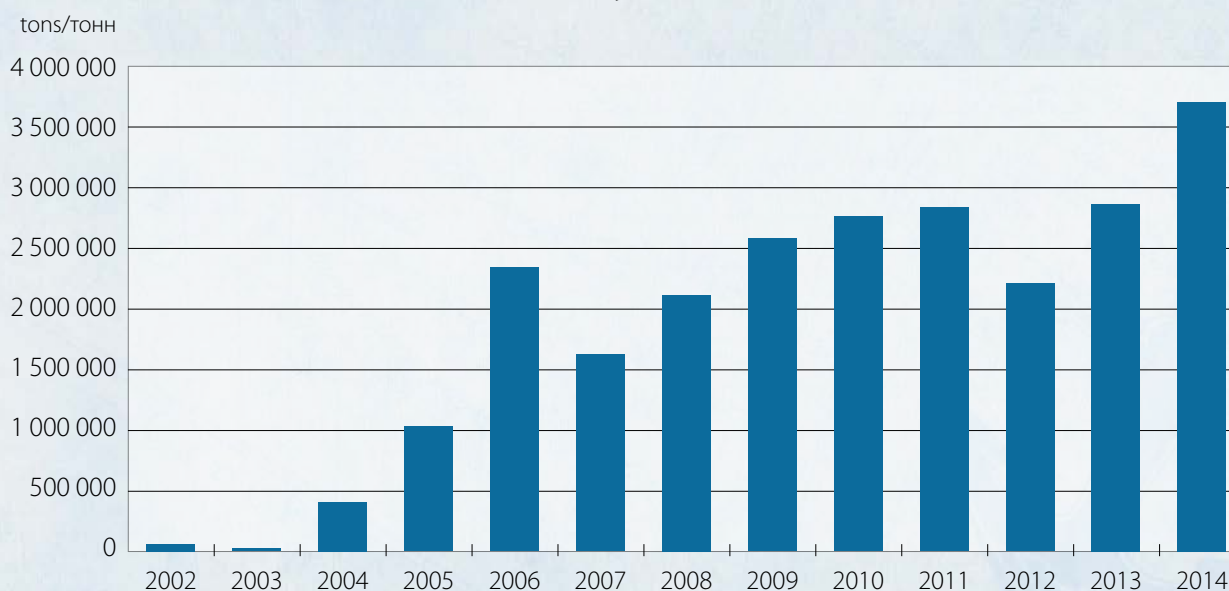
1939

On September 1, World War II begins as Germany attacks Poland. On October 13, general mobiliza-

Handled tons 2002–2014
Общий объем перевалки грузов, тонн 2002–2014

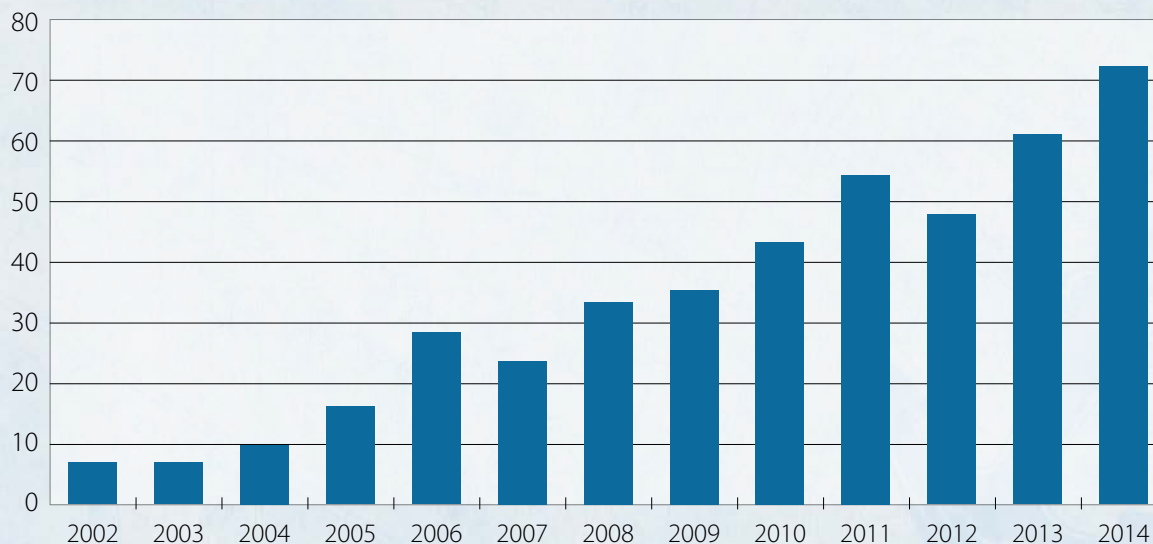


Transit traffic (tons) 2002–2014
Объем транзитных грузов (тонн) 2002–2014



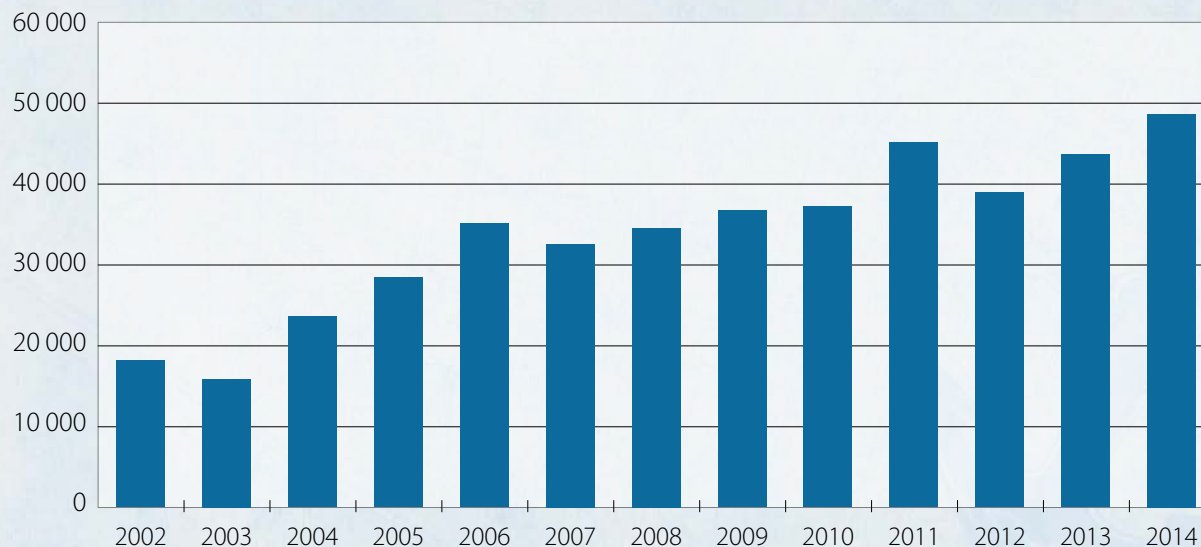
Turnover (mil. EUR) 2002–2014 Торговый оборот (млн. евро) 2002–2014

Mil. EUR
млн. евро



Handled tons/employee 2002–2014 Количество тонн, переваленных одним работником за 2002-2014 годы

tons/тонн



способствует увеличению объемов импорта калийной соли и сырых фосфатов. Этот бизнес приносит стивидорным компаниям хорошую прибыль. В государственном бюджете выделяются значительные средства на расширение порта.

1946

Через порт проходит 603 000 футов экспортного бруса, 2,5 миллиона стандартных пиломатериалов и 19 625 кубических саженей крепежного леса. Компания Esso планирует построить в Юкспихля топливный склад.

1947

Масштабный проект по расширению порта вызывает разногласия. Работы завершаются только в 1950 году. Фарватер углубляют до 9,25 метров.

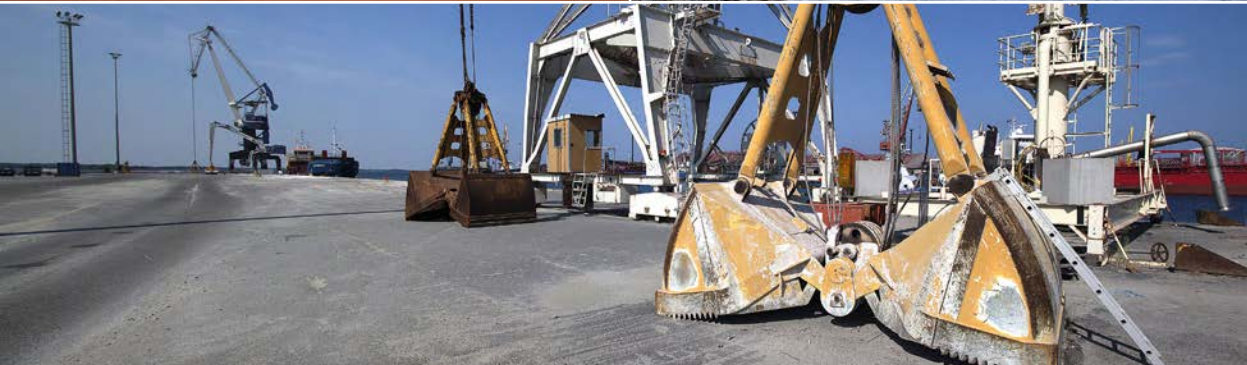
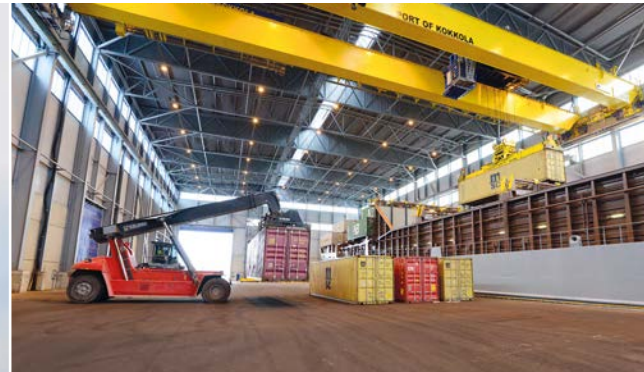
1948

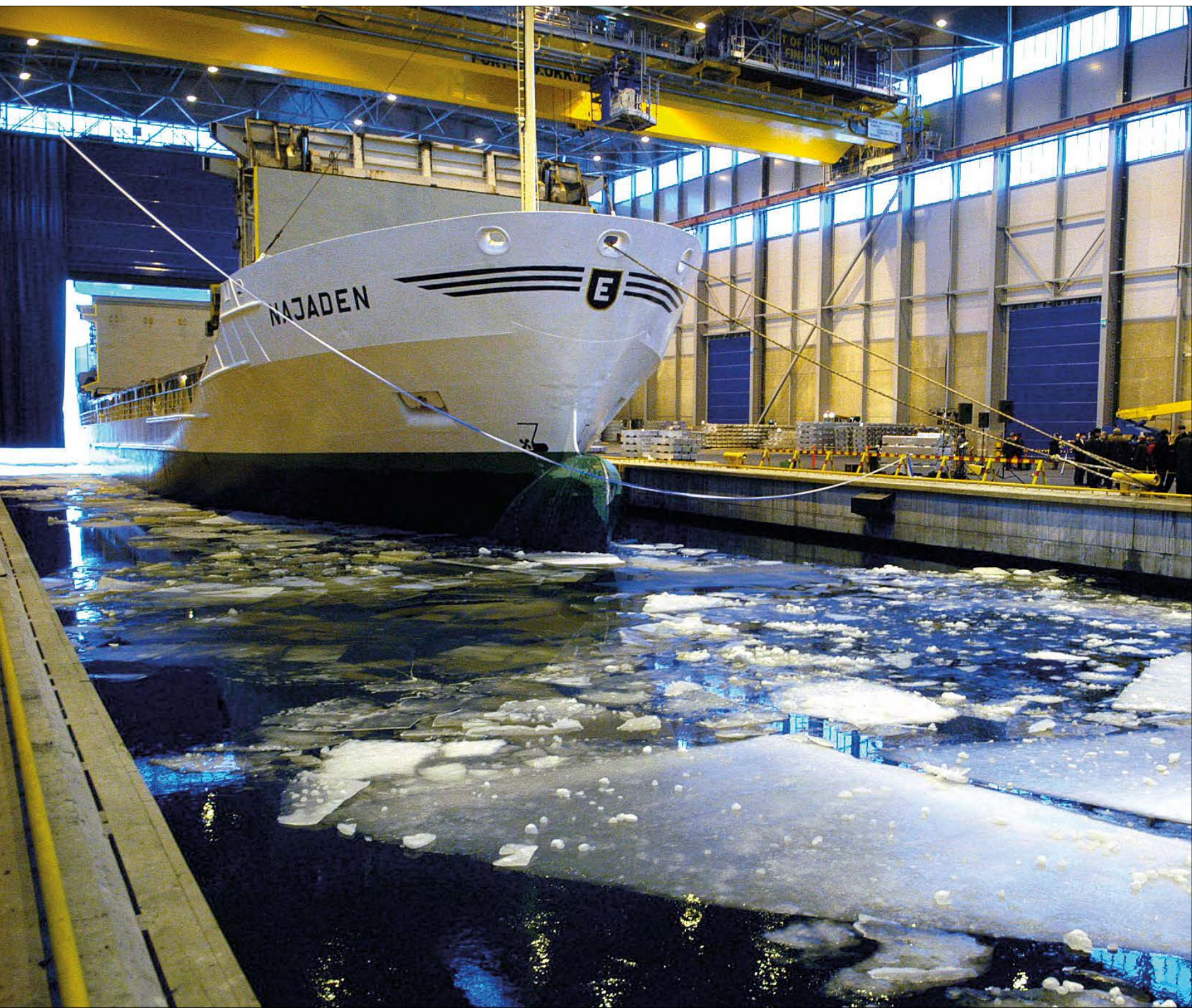
17 мая 1948 года консул Астлей В. Родэн умирает в возрасте 60 лет. Его вдова Мэри становится председателем правления компании YSC. Исполнительным директором компании становится Биргер Стенхаген, а формальным исполнительным директором – сын Родэна Рольф Родэн. В конце осени в компанию приходит Свен Рустэн, который становится главной движущей силой в развитии компании. Через год в связи с возникшими разногласиями он подает

Picture Gallery



Фотогалерея





Development during the 2000s

Развитие в 2000-х годах

2000 A new millennium commences and the deepwater shipping lane is completed over the year. Final figures for the dredging of the shipping lane reach 312 million Finnish marks (52 million euros). The city handles the payment. The deepening of the shipping lane from 11 to 13 meters means that individual shiploads increase from 40,000 to 80,000 tons.

During 1999–2000, the Port Authority invests in a new port office, two larger cranes, a customs house situated in the area directly before the deepwater port area, as well as in a 4,800-square-meter storage building connected to the deepwater port. The construction of the port office begins in September.

Four crane operators establish a company, and begin selling crane operation services in the deepwater port. The seven other crane operators that are left on the Port Authority's payroll are to handle loading and unloading in the original port. Via incorporation, greater flexibility is striven for. From now on, the crane operators are paid for the hours in which they operate the crane. When port traffic increases, it is important that operations are streamlined. The relocation receives criticism.

On Tuesday, August 9, there are festivities in the port. That is when the 13-meter-deep shipping lane is opened. On site is Prime Minister Paavo Lipponen who, flanked by City Manager Antti Isotalus, cuts the blue and white ribbon in the wind and rain.

The city wishes to secure and strengthen the port's position with the deepwater shipping lane. The prime minister considers the deepwater shipping lane important, since the port strengthens Kokkola's position as the regional center. The ceremony is followed by a sailing tour inspecting the deepwater shipping lane with Jacobstads Wapen. The day is rounded-off with dinner at Mustakari.

Just as in 1999, the year 2000 becomes a peak year as well. A total of 3.3 million tons pass through the port in Ykspihlaja. Transshipment accounts for just over 237,000 tons. Shipping statistics register 515 ships, around as

2000 В начале нового тысячелетия было завершено углубление фарватера. Общая стоимость дноуглубительных работ выросла до 312 миллионов финских марок (52 млн. евро). Расходы понесло государство. Благодаря углублению фарватера (с 11 до 13 метров) отдельные суда смогли принимать на борт значительно больше груза (раньше 40 000 тонн, теперь 80 000 тонн).

В 1999–2000 годы порт инвестировал в новую портовую контору, два больших крана, здание таможи, размещенное в передней части глубоководного порта, а также в здание склада глубоководного порта площадью 4800 квадратных метров. Строительство портовой конторы началось в сентябре.

Четыре крановщика основали компанию, которая начала предлагать услуги крановщиков в глубоководном порту. В штате портового управления остались семь крановщиков, которые осуществляли погрузку и выгрузку судов в старом порту. Путем образования отдельной компании стремились повысить гибкость. После этого крановщики получали оплату за время, отработанное на кранах. Повышение эффективности деятельности было важным при росте грузопотоков. Аутсорсинг вызвал определенную критику.

Во вторник 9 августа в порту был праздничный день. Состоялось торжественное открытие 13-метрового фарватера. В открытии участвовал премьер-министр Финляндии Пааво Липпонен, который вместе с мэром города Антти Исоталусом в метель разрезал сине-белую ленточку в честь открытия фарватера.

Город надеялся, что глубоководный фарватер стабилизирует и укрепит положение порта. Премьер-министр считал важными инвестиции в глубоководный фарватер, поскольку порт повышал статус города Коккола в качестве центра региона. После церемонии на очереди был проход галеаса Jacobstads Wapen по новому фарватеру. Праздничный день завершился ужином в ресторане Mustakari.

2000 год, как и предыдущий, оказался очень успешным. Через порт Юкспихлая прошло 3,2 млн. тонн грузов. Объем транзитных перевозок вырос более чем на 237 тыс. тонн.

The all-weather terminal commissioned at the end of 2004 is put through its paces.

Тестирование всепогодного терминала, открытого в 2004 году.

tion takes place in the country. On November 30, the Russians instigate the Winter War.

1940

The final decision regarding the construction of the sulfuric acid and superphosphate factory Rikkihappo (later Oy Kemira Ab) in Ykspihlaja is made.

1942

The planning for the extension of the port begins. The city has promised the sulfuric acid and superphosphate factory that improvements will be made to port conditions.

1945

The Rikkihappo factory begins operations. The production of artificial manure means a growing import of potassium salt and phosphorite. This gives the stevedores good potential to earn money.

A significant amount of the city's budget is allotted to the port expansion.

1946

Exports grow to 603,000 feet of squared lumber, 2.5 million of standard sawn lumber, and 19,625 cubic feet of props.

Esso plans to construct a fuel depot in Ykspihlaja,



Prime Minister Paavo Lipponen inaugurated the 13-meter deep shipping lane.

Премьер-министр Финляндии Пааво Липпонен торжественно открывает глубокий 13-метровый фарватер.



**Governor Rauno Saari.
Губернатор Рауно
Саари.**



**Chairman of city board
Markku Pohjonen.
Председатель
городского правления
Маркку Похйонен.**

Согласно статистике, в порт заходили 515 судов, т.е. почти столько же, сколько в предыдущем году. Разумеется, начальник по финансам и маркетингу Турбьёрн Виттинг был доволен. В финансовом плане год на тот момент был одним из лучших в истории порта. Усилия, которые в течение 15 лет направлялись на повышение производительности, начали приносить плоды. Добавленная стоимость повысилась, повысив тем самым конкурентоспособность порта в долгосрочной перспективе.

Директор порта Ээро Мяки отметил, что порт достиг финансовой независимости. В 1992–2000 годах для инвестиций в порт налоговые средства не использовались. Напротив, за эти годы порт смог пополнить городскую казну на 90 млн. марок (15 млн. евро). Городской совет смог направить полученные средства на другие цели, например, на медицинское обслуживание и здравоохранение.

many as the year before. Naturally, the port's finance and marketing director Torbjörn Witting is pleased. From a financial standpoint, he can look back at one of the best years so far. The port has invested into increasing productivity for the last 15 years, and it pays off. Operations have been refined, and this strengthens the port's long-term competitiveness.

Port Director Eero Mäki realizes that the Port Authority is self-supporting. During the period of 1992-2000, no tax revenue has been used for investment into the port. Rather, the Port Authority has been able to contribute 90 million Finnish marks (15 million euros) to the city's coffers during the period, money that the city council has been able to set aside for different purposes, such as health care and social welfare.

2001 Positive progress continues in the port. At the end of the last year, the new office building was put into use. Investment approaches 5.6 million Finnish marks (0.9 million euros). An office facility for customs is constructed and put into use around the end of the year. That investment costs around five million Finnish marks. The premises are rented out at market value.

Since 1992, 190 million Finnish marks (38.6 million

2001 В порту по-прежнему дул благоприятный ветер. В конце предыдущего года заработало новое здание конторы. Стоимость инвестиций составила 5,6 млн. марок (0,9 млн. евро). На деньги таможни были построены новые офисные помещения, открывшиеся в начале года. Их стоимость составила около пяти млн. марок. Помещения были сданы в аренду по рыночной цене.

В причалы, складские здания, места хранения, подъемные краны и транспортные системы порта, начиная с 1992 года, было инвестировано 190 миллионов марок (38,6 млн. евро). Крупные промышленные предприятия в районе Юкспихлая составляли основу деятельности. Большая часть инвестиций была профинансирована за счет доходов от деятельности и арендных платежей. Кроме того, от ЕС и Министерства труда были получены субсидии на покрытие инвестиционных расходов. Для инвестиций были взяты также долгосрочные кредиты на сумму около 25 миллионов марок (4,2 млн. евро).

Инвестиции дали результат. Перевалочные мощности достигли 40 000 тонн в сутки. Порт Коккола, таким образом, превратился в самый эффективный порт Финляндии. Порт Коккола в Юкспихлая практически состоял из двух портов: старого порта глубиной 9,5 м и глубоководного порта глубиной 13 метров.



The new port office was commissioned at the end of 2000. Новый офис в порту был открыт в конце 2000 года.

в отставку и переходит на должность исполнителя директора в конкурирующую компанию M. Rauanheimo Oy.

1950

В городе Коккола проживает 13 244 человек, а в сельской коммуне – еще 5 812 жителей.

Спрос на лесоматериалы растет, что оказывает положительное влияние на деятельность порта Юкспихлая. За год порт принимает 405 судов общей грузоподъемностью 222 036 нетто-регистрационных тонн.

В 1952 году производится бетонирование старого причала.

1951

Порт ставит новый рекорд: за год в него заходит 583 судна общей грузоподъемностью 330 159 нетто-регистрационных тонн.

1952

Порт Юкспихлая получает 10 миллионов марок из государственного бюджета. Густав Осмус назначен исполнителем директором компании YSC.

1954

В мае акции компаний Ab Otto Rodén Oy и YSC переходят в собственность компании M. Rauanheimo Oy. Так заканчивается история Родэнов в сфере экспедиторских услуг. В Юкспихлая открывается завод по производству удобрений.

1947

The large port project leads to conflict, and cannot be completed until 1950. The shipping lane depth is increased to 9.25 meters.

1948

On May 17, 1948, Consul Astley W. Rodén dies at the age of 60. After his death, his widow Mary takes over his post as chairman of the board of directors. Birger Stenhagen becomes the president, and Astley Rodén's son Rolf Rodén the formal president, of YSC. Late in the autumn, Sven Rustén joins the company and becomes the leading power. Due to differences of opinion, he resigns a year later and becomes the president of competitor M. Rauanheimo Oy.

1950

The city has 13,244 inhabitants and 5,812 people live in the rural district.

The demand for lumber grows. This has a positive effect on port operations in Ykspihlaja. Over the year, 405 vessels totaling 222,036 net register tons visit the port in Ykspihlaja.

The old quay is upgraded into a concrete structure. The task is completed in 1952.

euros) have been invested into quays, warehouses, storage areas, cranes, and transport systems. It is the heavy industry in Ykspihlaja that provides the base for operations. The majority of investments have been financed through fees and rents that have come about in connection with operations. In order to cover part of the investment, funds have been granted by the EU and the Ministry of Employment and Economy. Long-term loans have been taken, and at the time being, they are down to 25 million Finnish marks (4.2 million euros).

The investments give results. Handling capacity has reached 40,000 tons per 24 hours. This means that the Port of Kokkola has developed into the nation's most efficient port. In practice, the Port of Kokkola in Ykspihlaja consists of two ports: the original port with a depth of 9.5 meters, and the deepwater port with a depth of 13 meters.

The majority of goods handling consists of bulk goods, both solid and liquid. This includes pyrite, zinc concentrate, iron ore pellets, oil, and chemicals. In addition, large quantities of general cargo such as lumber, zinc, and containers are handled.

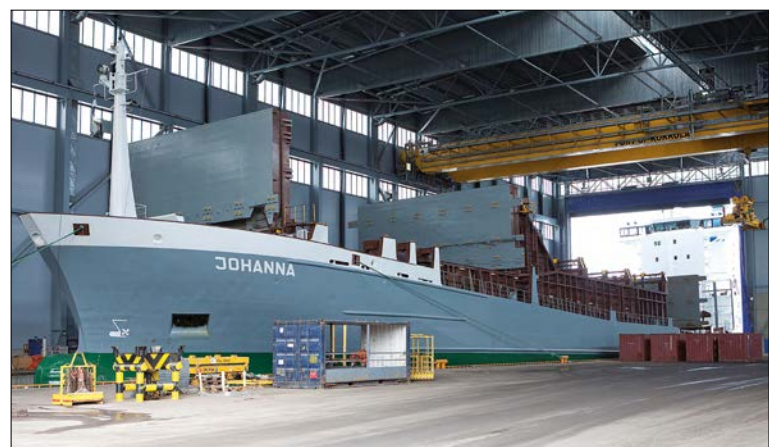
Transshipment, which has not met expectations, is on the rise again. The handling of iron ore pellets from Kostomuksha via the port in Kokkola is an explosive development. Container traffic increases as well. Square lumber, mostly destined for Egypt, is delivered through the original port. The export of square lumber totals 400,000 cubic meters.

Over the year, the total cargo volume exceeds 3.5 million tons. Transshipment accounts for just over half a million tons. A total of 5,028 containers are handled. Over the year, 529 ships from 30 different countries call at the Port of Kokkola. The Port Authority's investments approach 8 million Finnish marks (1.34 million euros) that year.

Oy M. Rauanheimo Ab is transferred to the ownership of the KWH Combine over the year.

2002 Finland gives up the Finnish mark and switches over to the euro. Forestry engineer Joakim Laxåback takes the position of president for Oy M. Rauanheimo Ab, and the earlier local manager Antti Ahonen continues as a consultant up until his retirement in 2003.

New successes await the port when the Lietmajärvi-Kochkoma railroad line is completed. This means that the distance to Arkhangelsk is shortened by 600 kilometers and railroad connections to the Kola Peninsula mines and the city of Murmansk are improved. The changeover



The all-weather terminal. Всепогодный терминал.

Основная доля в перевалке грузов приходилась на насыпные и наливные грузы. К этим грузам относились, в частности, пирит, цинковый концентрат, железорудные окатыши, нефть и химикаты. Помимо этого в порту перерабатывались большие объемы штучных грузов, таких как лесоматериалы, цинк и контейнеры.

Ранее не оправдавшие ожиданий транзитные перевозки вновь начали расти. Резко выросли объемы проходящих через порт Коккола железорудных окатышей из Костомукши. Также вырос объем контейнерных перевозок. В старом порту в основном шла отгрузка бруса в Египет. В общей сложности было экспортировано 400 тыс. кубометров бруса.

Общий объем перевозок превысил 3,5 млн. тонн в год. Из них доля транзита составила более полумиллиона тонн. В порту было обработано 5 028 контейнеров. За год в порт Коккола зашли 529 судов из 30 стран. В развитие порта в течение года было инвестировано почти восемь миллионов марок (1,34 млн. евро).

Компания Oy M. Rauanheimo Ab перешла в собственность концерна KWH.

2002 Финляндия отказалась от марки и перешла на евро. Лесной инженер Йоаким Лаксобак был избран исполнительным директором Oy M. Rauanheimo Ab. Бывший местный руководитель Антти Ахонен продолжал работать консультантом до своего ухода на пенсию в 2003 г.

Порт получил дополнительный импульс, когда в России было завершено строительство железнодорожного участка Ледмозеро-Кочкома. Благодаря этому расстояние до Архангельска сократилось на 600 километров и улучшилось железнодорожное сообщение с шахтами Кольского полу-

at Vartiус is situated northwest of Kajaani. Earlier, iron ore pellets from Kostomuksha accounted for a large portion of transshipped goods.

Finnlines' President Antti Lagerroos does not believe in the Port of Kokkola's future. He agitates for fewer and larger ports. The Port Authority's finance and marketing director Torbjörn Witting does not take the attack too seriously. It is an old debate which reemerges every now and then, but lacks relevance. Industry in Kokkola makes up 60 percent of annual tonnage and cannot survive without a functioning port, Witting points out. He sees Lagerroos' actions as self-serving, since Finnlines owns stevedoring firms in Helsinki.

The ports in the southern Gulf of Bothnia and VR Cargo's common marketing project Northlink are green-lighted for the joint project which takes place in 2002–2004. This means that the ports' joint project in Kemi, Oulu, Kokkola, and Pietarsaari is supported by the European Regional Development Fund.

Over the year, the Port Authority's investments reach 1.32 million euros. But traffic through Ykspihlaja decreases by just over eight percent to 3.2 million tons. This reduction is caused by a radical decline in transshipment, which is in turn due to decreased demand for iron ore pellets from Kostomuksha. Over the year, the port is visited by 546 ships.

2003 On Friday, January 17, Transport Workers' Union AKT's action puts a hold on work in the port. All stevedores participate in the 24-hour strike that AKT carries out throughout the country. The strike is not aimed at employers, but at the EU proposal that might lead to actors other than stevedores handling loading and unloading at ports in the future. The 24-hour strike leads to the loading of a ship with sawn lumber being postponed by a day.

The first all-weather terminal in the Nordic countries is to be built in the original port. This news is delivered by Port Director Eero Mäki when he presents the project to the media. There are only three all-weather terminals in the world: two in the Netherlands, and one in Spain. With this, the Port of Kokkola would be the first port in both Finland and the Nordic countries as a whole to have a covered terminal. The construction is planned to start in the summer, and the goal is for the terminal to be completed by the end of 2004.

The terminal, which is meant for the handling of general cargo, will increase capacity by 25 percent. Mäki emphasizes that weather is of great significance when it comes to how smoothly general cargo is handled in the

острова и Мурманском. Пограничный пункт пропуска Вартиус расположен к северо-востоку от города Каяани. Железнодорожные окатыши из Костомукши ранее составляли значительную долю транзитных перевозок.

Исполнительный директор судоходной компании Finnlines Антти Лагерроос не верил в будущее порта Коккола. Он считал, что число портов следовало сократить, а оставшиеся порты расширить. Начальник по финансам и маркетингу порта Коккола Турбьёрн Виттинг не очень серьезно воспринимал критику Лагеррооса. "Это старая тема, которая регулярно поднимается и не имеет значения с точки зрения деятельности. Доля промышленности в грузообороте порта составила 60 процентов, и промышленность не справилась бы без действующего порта", – отметил Виттинг. На его взгляд, Лагерроос лишь пытался перетянуть одеяло на себя, так как фирме Finnlines принадлежали стивидорные компании в Хельсинки.

Европейский фонд регионального развития (ЕФРР - ERDF) дал зеленый свет на реализацию совместного маркетингового проекта Northlink с участием портов Кемпи, Оулу, Коккола и Пиетарсаари и компании VR Cargo, оказав финансовую поддержку на 2002-2004 годы.

В течение года порт инвестировал 1,32 млн. евро. Товарооборот порта Юкспихлая, однако, сократился примерно на восемь процентов и составил 3,2 миллиона тонн. Это было связано со значительным снижением объемов транзитных перевозок, что, в свою очередь, было вызвано сокращением спроса на железорудные окатыши из Костомукши. За год в порту побывало 546 судов.

2003 17 января в результате действий Профсоюза работников автотранспорта (АКТ) работы в порту были остановлены. АКТ организовал по всей стране суточную забастовку, в которой приняли участие все докеры. Забастовка, однако, была направлена не против работодателя, а против предлагаемой директивы ЕС, которая могла разрешить выполнение погрузочно-разгрузочных работ в портах не только докерам. Суточная забастовка задержала на сутки погрузку пиломатериалов на одно из судов.

Началась подготовка к строительству в старом порту первого в Северных странах всепогодного терминала (АВТ). На пресс-конференции по поводу проекта директор порта Эро Мяки рассказал о том, что в мире существовало лишь три всепогодных терминала: два в Нидерландах и один в Испании. Порт Коккола получил бы, таким образом, первый в Финляндии и Северных странах крытый терминал. Строительство терминала планирова-

1955

Самый большой в Финляндии танкер «Випу-нен» с валовой грузоподъемностью 19 433 тонн дедвейт – доставляет в порт Юкспихлая 8 000 тонн нефти.

1958

Почта Финляндии покупает помещения механических цехов братьев Фрийс в Юкспихлая.

1959

Самое большое судно в Финляндии – «Престо» – доставляет нефть в самый глубокий порт страны, Юкспихлая. Судно, принадлежащее компании Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö и имеющее валовую грузоподъемность 20 314 тонн дедвейт, могло перевозить в своих двадцати семи цистернах более 25 000 000 литров нефти. Этого объема хватало бы, чтобы заполнить четвертую часть всех нефтяных резервуаров в Юкспихлая.

1960

В городе Коккола проживает 16 196 человек, а в сельской коммуне – еще 7 064 жителей. 1 ноября авиакомпания Аеро начинает регулярные перелеты в аэропорт города Круунупюу. Это, несомненно, способствует развитию экономики региона. Порт для маломерных судов, находящийся перед портовой конторой, засыпают, и лодочную гавань переносят в Потти. В 1960-х годах компания Esso

1951

Over the year, a new record is set in the port. 583 vessels totaling 330,159 net register tons visit the port.

1952

In the city budget, 10 million Finnish marks are allocated to the port in Ykspihlaja. Gustaf Åsmus becomes the president of YSC.

1954

In May, Oy M. Rauanheimo acquires controlling interest in both Ab Otto Rodén Oy and YSC. With this, Rodén's role as a group within the shipping industry is concluded.

The manure factory in Ykspihlaja begins operations.

1955

Finland's largest tanker, the M/T Wipunen, with a Deadweight Tonnage (DWT) of 19,433, unloads 8,000 tons of oil at the Port of Ykspihlaja.

1958

The Finnish Postal Service purchases Friis' workshops in Ykspihlaja.

1959

Finland's largest vessel, the Presto, unloads oil at Finland's deepest port, Ykspihlaja. The 20,314



Visit to Amsterdam. Визит в Амстердам.

port. At the moment there is a risk that goods like sawn lumber will be damaged if they are handled in the rain. In addition, the work environment is significantly improved if operations do not need to be undertaken in snowstorms.

In order to become acquainted with how an all-weather terminal works in practice, the municipal board decides to send nine representatives to Amsterdam, where Europe's largest all-weather terminal has been in use for two years. Aside from the representatives from the municipal board, the port's board of directors sends its own representatives on the February 18-19 trip. The trip raises criticism, and people wonder if the taxpayers are the ones who will foot the bill. The taxpayers did not pay, as it was the port's board of directors who both arranged the trip and were responsible for expenses. The politicians who accompanied the trip are pleased and the task is passed to the deciders. By May, the construction of the terminal is in full swing.

Just over three million tons of goods pass through the Port of Kokkola over the year. It is 6.5 percent less than the previous year. Transshipment is almost at a standstill. Over the year, 520 ships from 28 different countries call at the Port of Kokkola. Despite the reduced traffic, results are

лось начать летом и завершить в конце 2004 года.

Ожидалось, что терминал, предназначенный для перевалки штучных грузов, повысит пропускную способность на 25 процентов. Мяки подчеркивал влияние погодных условий на эффективность перевалки штучных грузов в порту. Без крытого терминала существовал, например, риск повреждения пиломатериалов при работе с ними под дождем. Кроме того, значительно улучшились бы условия труда, если бы не приходилось работать в метель.

Городское правительство решило послать девять представителей в Амстердам, чтобы лучше ознакомиться с практической деятельностью всепогодного терминала. Крупнейший в Европе всепогодный терминал на тот момент уже проработал в Амстердаме два года. Помимо представителей правительства города дирекция порта направила своих представителей. Визит прошел в период с 18 по 19 февраля. Поездка вызвала критику и вопросы о том, заплатят ли налогоплательщики за это удовольствие. Им, однако, этого делать не пришлось, так как правление порта организовало поездку и оплатило все расходы. Участвовавшие в поездке политики были довольны увиденным, и решение вопроса стало продвигаться в органах власти ответственных за принятие решений. В мае строительство терминала уже шло полным ходом.



A new director steps in. Eero Mäki retires and Torbjörn Witting takes over.

Смена руководства. Директор Ээро Мяки уходит на пенсию, а на его должность заступает Турбьёрн Виттинг.

positive. Over the year, the Port Authority is able to transfer 1.7 million euros to the city's coffers. The Port Authority's investments reach just over 7 million euros. The majority has gone to the construction of the all-weather terminal.

2004 At the beginning of the year, the municipal board accepts the Port Authority's new organizational model, which is put into use on March 1. The previous model had been in use since 1995. Finance and marketing director Torbjörn Witting succeeds Eero Mäki as the port director. Harbormaster Hans Biskop also retires during the year. Hemming Renlund continues as the chairman of the port's board of directors.

Two new positions are created: traffic manager and development manager. At the same time, the harbormaster and finance and marketing director positions are dissolved. The municipal board accepts various changes of titles for the rest of the staff. On June 23, Captain Carita Rönnqvist is chosen for the traffic manager's position out of 15 applicants. Jyrki Roukala is appointed development manager.

On Tuesday, February 10, there are festivities in the port

За год через порт Коккола прошло более трех миллионов тонн грузов. Показатель был на 6,5 процента ниже по сравнению с предыдущим годом. Транзитные перевозки почти полностью прекратились. В порт Коккола зашли 520 судов из 28 стран. Несмотря на снижение объемов перевозок финансовый результат порта был положительным. В течение года порт перечислил в казну города 1,7 млн. евро. Администрация порта инвестировала в развитие порта более семи миллионов евро. Основная часть этой суммы ушла на строительство всепогодного терминала.

2004 В начале года правительство города утвердило новую организационную модель порта, которая вступила в силу с 1 марта. Предыдущая модель использовалась с 1995 года. С уходом на пенсию Ээро Мяки директором порта был назначен начальник по финансам и маркетингу Турбьёрн Виттинг. В тот же год на пенсию ушел также капитан порта Ханс Бископ. Хемминг Ренлунд продолжил на посту председателя правления порта.

В порту были созданы две новые должности – должность начальника по транспорту и начальника по развитию. Вместе с тем, были упразднены должности капитана порта и начальника по финансам и маркетингу. Правительство города утвердило также изменение наименований ряда должностей других сотрудников. 23 июня морской капитан Карита Рённквист была выбрана на должность начальника по транспорту среди 15 претендентов. Юрки Роукала был назначен начальником по развитию.

10 февраля в порту прошло праздничное мероприятие. В этот день был заложен первый камень под строительство всепогодного терминала. Мастерок в руках держала министр транспорта и связи Леена Лухтанен, которая в течение дня встречалась с высшим руководством и промышленниками города. Важное место в повестке дня, естественно, занимало финансирование строительства долгожданной портовой дороги. В июле было отмечено подведение под крышу здания всепогодного терминала.

В июле вступил в силу новый закон, нацеленный на повышение безопасности портов. Согласно закону территория порта в Юкспихлая была ограждена забором высотой два метра и длиной 1,3 километра. На территории построили трое ворот для автомобилей и фур и двое ворот для железнодорожного транспорта. Главные ворота были расположены рядом с таможенной, а глубоководный порт и старый порт получили по боковым воротам. Планируемая портовая дорога заканчивалась у главных ворот.

Новые правила безопасности также повлияли на жилой

покупает волнорез, который она использует в качестве нефтяного порта.

Предпринимаются попытки наладить пассажирские перевозки в Швецию. Компания Rederi Ab Bottenviken – Varustamo Oy Perämeri начинает перевозки на теплоходе «Ботниа» в Шеллефтео, однако они оказываются нерентабельными, и в 1966 году компания их прекращает. Компания Oy M. Rauanheimo Ab вновь начинает пассажирские перевозки – на пароходе «Кокколита», но через три года они тоже прекращаются.

В 1960–1962

годы строится отдельный порт для Outokumpu, нового завода по производству серы. Половину расходов оплачивает город. Осуществляется расширение завода по производству серной кислоты.

В 1960–1965

годы строится береговой причал.

1961

В Юкспихлая начинает свою деятельность нефтяная компания Neste, и вводится в эксплуатацию промышленный порт. В конце года государство дает согласие на инвестирование в работы по расширению порта 618 миллионов марок в течение ближайших лет. Будут построены три причала, заасфальтированы территории, построен склад, закуплены четы-

DWT vessel, owned by FÅA [the Finnish Steamboat Company], is able to transport just over 25 million liters of oil in its tanks, which is a quarter of what all the oil cisterns in Ykspihlaja can hold.

1960

The city's population is 16,196 people. There are 7,064 inhabitants in the rural district.

The marina in front of the port office is filled in, and is relocated to Potti. In 1960, the breakwater is sold to Esso, which uses it as an oil port.

At the beginning of the decade, attempts are made at starting passenger service to Sweden. It is the shipping company Rederi Ab Botenvisken – Varustamo Oy Perämeri that begins regular service to Skellefteå with the M/S Bothnia. But since it proves unprofitable, the service is discontinued in 1966. Oy M. Rauanheimo Ab resumes the service with the S/S Cocolita, but this is discontinued as well after three years.

From 1960–62 a separate port is constructed for Outokumpu's soon-to-be established sulfur factory. The city covers 50 percent of the



Port of Kokkola management group. From left: Carita Rönnqvist, Jyrki Roukala, Torbjörn Witting, Tapio Lampinen and Vuokko Kalliokoski.

Дирекция порта Коккола. Слева направо: Карита Рённквист, Юрки Роукала, Турбьёрн Виттинг, Тапио Лампинен и Вуокко Каллиокоски.

when the cornerstone of the all-weather terminal is laid. The one holding the trowel is Minister of Communications Leena Luhtanen, who meets with the city's highest management and industry leaders over the day. Naturally, financing of the longed-after port road is first on the agenda. In June, there is a roof-raising party upon completing the framework for the roof of the all-weather terminal.

In July, a new law goes into effect, which aims for greater safety in the ports. This means that the port area in Ykspihlaja is to be surrounded by a two-meter-high and 1.3-kilometer-long fence. The area gets two gates for car and truck traffic, and two gates for train traffic. The main gate is situated by the customs house, and both the deepwater port and the original port receive individual side gates. The planned port road ends by the main gate.

The new safety rules also affect local inhabitants, and many houses are moved from the port area. The Port Authority pays for arrangements for the house owners. It is not only the port area which gets new safety rules. All

сектор, в результате чего некоторые дома были удалены из зоны порта. Управление порта полностью возместило собственникам жилья связанные с этим потери. Новые правила безопасности давали о себе знать и за пределами территории порта. Все суда, приближающиеся к порту, должны были сообщать о ситуации с безопасностью до прибытия в порт.

В августе Финский профсоюз моряков, являющийся членом Центральной организации профсоюзов Финляндии (SAK), установил блокаду китайского судна Yong Ler. На судне, плывшем под флагом Гонконга, работал китайский экипаж из 26 человек. Судно должно было вывезти в Голландию 65 тыс. тонн железорудных окатышей. Согласно Финскому профсоюзу моряков у экипажа судна, однако, не было надлежащего тарифного соглашения. Блокада не была инициирована докерами порта Коккола. Судно через две недели продолжило путь полупустым.

Устройство сортировки по длине, предназначенное для перевалки лесоматериалов, не использовалось в порту десять лет, и было продано в Сибирь. Купленное в середине 1980-х годов, устройство было восстановлено после пожа-

Managing Director Torbjörn Witting

The Port of Kokkola has been Torbjörn Witting's place of work for the last 18 years. The first eight years he worked as the port's finance and marketing director. In 2004, he succeeded Eero Mäki as port director. Since then, he has contributed to the development of the Port of Kokkola into one of Finland's foremost and most efficient ports.

Torbjörn Witting (1963) was born and raised in Kokkola. After his matriculation examination from Karleby svenska gymnasium [The Swedish High School of Kokkola] in 1982, he began studying at the department of political science at Åbo Akademi University. During 1978-1988 he acquired practical knowledge of trade and industry by working within business in Kokkola; at a bank and within the lumber industry.

He wrote his master's degree thesis at Nokia Mobile Phones in Salo 1988-1989. His final essay dealt with the planning and construction of Nokia's performance management system. Witting returned to Åbo Akademi University, and for six months he worked as an assistant in business economics. In 1991, he earned his Master of Science in business and economics.

At that time, Witting had no plans to return to Kokkola, which was in the middle of the depression and had few opportunities for an interesting job. Instead, he took the opportunity to spend a year working as assistant business controller for Grupo Sidek in Guadalajara, Mexico. Meanwhile, he could improve his English skills and see a bit of the world.

Torbjörn Witting returned to Åbo Akademi University in Finland, where he consulted between 1991 and 1994. From January 1, 1995, to December 31, 1996, he worked as senior assistant at the Hanken School of Economics. In the spring of 1996, his interest in his hometown of Kokkola was reawakened when an advertisement in the newspaper mentioned that a finance and marketing manager position had been created at the Port of Kokkola.

Witting applied for the position, which had attracted 56 applicants, and got it. On March 1, 2004, he received the baton from his predecessor Eero Mäki, who had run operations since 1987. When Witting took the position as port director, transshipment volume reached 0.5 million tons, and it approached 3.5 million tons in 2014. Total cargo volume is estimated to increase to 8.6 million tons this year (2014). This is a new record for the Port of Kokkola.

Despite the demanding nature of his work, Torbjörn Witting makes sure to take care of his health. He stays active in one way or another. For the last few years, he has mostly gone to the gym to stay in shape. Nautical life is also an interest of his, and the family's boat is in frequent use.

Torbjörn Witting's mother tongue is Swedish, but he also has excellent command of Finnish and English, and basic knowledge of German. He can handle everyday situations in Spanish and Russian.



Исполнительный директор Турбьёрн Виттинг

Турбьёрн Виттинг работает в порту Коккола уже 18 лет. Первые восемь лет он был директором по финансовым вопросам и маркетингу, а в 2004 году стал директором порта, заменив на этом посту Ээро Мяки. С тех пор он принимает непосредственное участие в превращении порта Коккола в один из наиболее важных и эффективных портов Финляндии.

Турбьёрн Виттинг родился в Коккола в 1963 году и вырос там же. После окончания гимназии Karleby svenska gymnasium в 1982 году он поступил на факультет экономики и политологии Академии Або. В 1978–1988 годах он приобрел практический опыт работы в экономической сфере, работая на крупных промышленных предприятиях Коккола, в банке, а также в лесной и лесопильной промышленности.

В 1988–1989 годах Виттинг работал над дипломным проектом в отделе Nokia Mobile Phones в Сало. Темой его дипломной работы было планирование и реализация системы управления результатами для руководства. Виттинг вернулся в Академию Або и полгода проработал ассистентом по экономике предприятий. Он получил диплом магистра экономических наук в 1991 году.

В то время Виттинг не планировал возвращаться в Коккола, где царил экономический кризис и не было возможности устроиться на интересную работу. Вместо этого он год проработал в качестве помощника по бизнес-контролю в компании Grupo Sidek в Гвадалахара в Мексике. Это дало ему возможность повысить уровень владения английским и повидать мир.

Затем Турбьёрн Виттинг вернулся в Финляндию и работал консультантом в Академии Або в 1991–1994 годах и старшим ассистентом в Школе экономики Svenska handelshögskolan с 01.01.1995 по 31.12.1996. Интерес к возвращению в родной город проснулся у Виттинга весной 1996 года, когда он увидел объявление в газете о конкурсе на новую должность директора по финансовым вопросам и маркетингу в порт Коккола.

Виттинг подал заявление и был выбран из 56 претендентов на это место. Эстафетная палочка директора порта перешла к нему 1 марта 2004 от Ээро Мяки, который занимал эту должность с 1987 года. В то время объем транзитных перевозок составлял 0,5 миллиона тонн, а сейчас, в 2014 году, он должен превысить 3,5 миллиона тонн. Общий объем грузовых перевозок, как ожидается, вырастет в 2014 году до 8,6 миллионов тонн. Это рекордный показатель за всю историю порта.

Хотя работа отнимает у Турбьёрна Виттинга много времени, он старается следить за своей физической формой. Он занимается различными видами физической активности, в последнее время отдавая предпочтение походам в спортзал. Кроме того, он любит плавать на яхте, так что семейная яхта Виттингов не застаивается у причала.

Родным языком Турбьёрна Виттинга является шведский. Он также прекрасно владеет финским, говорит по-немецки и может объясниться в бытовых ситуациях на испанском и русском.

costs. The sulfuric acid factory is also enlarged.

The shore quay is constructed in 1960–65.

1961

Neste is established in Ykspihlaja, and the industrial port is put into use.

1961

At the end of the year it is made known that the state will contribute 618 million Finnish marks to the port's extension in the years to come. Three quay installations will be built, areas will be paved with asphalt, a storehouse will be built, four cranes will be acquired, and some dredging will be done.

1962

Otokumpu establishes itself in Ykspihlaja. At its peak, the factory employs 1,800 people.

1964

A new record is set in the port over the year. For the first time in the port's history, the total cargo through the port exceeds a million tons. With that, Ykspihlaja joins the top ten largest ports in Finland, and is, after Oulu and Pori, the largest port on the Gulf of Bothnia. Imports exceed exports due to the large quantities of raw material that Rikihappo and Outo-

ships that approach the port must report their safety status before they may call at the port.

In August, The Finnish Seafarers' Union, which belongs to the organization of labor unions known as SAK, declares a boycott of the Chinese ship Yong Ler. The ship, which sails under the Hong Kong flag, has a Chinese crew of 26. The ship is about to load 65,000 tons of iron ore pellets bound for the Netherlands. According to the union, the ship has no collective agreement that can be accepted. The initiative behind the blockade does not come from the stevedores in Kokkola. After two weeks, the half-loaded ship sails away.

The lumber sorting machine which was to improve lumber handling in the port has stood unused for the last ten years, and is sold to Siberia. The machine was purchased in the mid-1980's, burnt down, and rebuilt. Since the machine stands in the way of halls which will connect to the all-weather terminal, it needs to go.

Otokumpu Zinc Oy becomes part of the New Boliden Concern and Boliden Kokkola Oy is established. The number of employees reaches about 700 people. New markets are added and ensure operations in Kokkola.

Oy M. Rauanheimo Ab manages to sign a contract regarding the transportation and handling of iron ore pellets from Kostomuksha's factories. Cooperation with the Russian partner RWD Services begins. This cooperation makes it possible to offer services across the entire logistics chain, for example, from mines in Russia to the Port of



Signing of the contract for the AW terminal (All Weather) building.

Подписание договора о подряде на строительство здания всепогодного терминала.

ра. От устройства требовалось избавиться, так как оно находилось на месте будущих ангаров всепогодного терминала.

Компания Otokumpu Zinc Oy стала частью концерна New Boliden; была основана Boliden Kokkola Oy. В компании насчитывалось 700 работников. Новые рынки обеспечивали порт Коккола работой.

Oy M. Rauanheimo Ab удалось заключить договор с заводами Костомукши на перевозку и перевалку железорудных окатышей. Началось сотрудничество с российской компанией ООО "РВД-Сервис". Сотрудничество позволило предложить полный логистический пакет, включая, например, перевозки грузов с российских рудников в порт Коккола с последующей погрузкой на суда. Rauanheimo заключил с Nordkalk договор на перевалку и транспортировку известняка.

В течение года Rauanheimo переехала в новые помещения. Акционерами компании по операциям с недвижимостью Port Handling являлись портовое управление, Backman-Trummer и Oy M. Rauanheimo Ab. Директор концерна KWH Петер Хёггунд перерезал ленточку на церемонии открытия. Исполнительный директор Йоаким Лаксобак был доволен финансовым результатом компании и с оптимизмом смотрел в будущее. Новый фарватер глубиной 13 метров и большие складские мощности на территории порта позволяли успешно конкурировать на рынке.

"Через порт проходит стабильный и большой объем продукции, требующей эффективной перевалки. Основу составляет сырье для местных промышленных предприятий. Однако объем пиломатериалов, идущих на экспорт, также



Building the underwater part of the all-weather terminal was an interesting challenge for Oy Tallqvist Ab and its Managing Director Mikael Tallqvist.

Строительство подводной части всепогодного терминала стало интересной задачей для компании Oy Tallqvist Ab и ее исполнительного директора Микаэла Таллквиста.

Kokkola, and onward to the loading of ships. Rauanheimo signs a contract with Nordkalk concerning the handling and transportation of limestone.

Rauanheimo moves into new facilities during the year. The Port Authority, Backman-Trummer, and Oy M. Rauanheimo Ab are partners in the real-estate company Port Handling. At the opening, the KWH group's president Peter Höglund cuts the ribbon. President Joakim Laxåback is pleased with the company's results and looks positively to the future. The shipping lane depth of 13 meters and the significant storage capacity of the port area fulfill prerequisites for competitive operations.

– We have large and stable volumes which require effective handling. The foundation consists of raw materials bound for local industry. But the volume of sawn lumber for export is significant as well. When the new all-weather terminal is put into use, competitiveness will increase even further, Laxåback points out.

On December 14 the all-weather terminal is put into use. Then the M/S Trenden, which, along with its sister ships, carries zinc from Boliden Kokkola Ab to Rostock and Amsterdam, is test-loaded. Total investment into the new terminal reaches 16 million euros. These investments result in savings for freighters since standby times are reduced. The hall also gives the forwarding agent advantages in handling. Loading efficiency increases thanks to development of the loading system. The terminal can accept ships of up to 9,500 DWT, equivalent to 200 semi-trailers.

The all-weather terminal gives the shipping company Oy M. Rauanheimo Ab competitive advantages. President Joakim Laxåback views the investment as important for the development of the port and the region as a whole. In addition, the all-weather terminal will have a positive effect on lumber exports and the handling of consumables will meet increasingly strict requirements.

Over the year, 522 ships visit the Port of Kokkola, and the total volume of goods handled reaches 3.5 million tons, of which transshipment accounts for 0.4 million tons. Just over 4,000 containers are handled. The Port Authority's investments reach just over 10 million euros. At the end of the year, the Port Authority has a credit of 16.6 million euros.

2005 On January 31, the new all-weather terminal is inaugurated. Minister of Communications Leena Luhtanen cuts the blue and white ribbon and praises Kokkola for daring to lead the

значителен", – отметил Лаксобак. По словам Лаксобака, конкурентоспособность еще больше повысилась благодаря всепогодному терминалу.

Терминал был введен в эксплуатацию 14 декабря. В тот же день была произведена пробная погрузка т/х Trenden, который вместе с другим судном того же класса перевозил цинк компании Boliden Kokkola Ab в Росток и Амстердам. Общие затраты на строительство всепогодного терминала составили 16 млн. евро. Инвестиции позволили снизить транспортные расходы грузоотправителей благодаря сокращению времени простоя судов. Наличие крытого терминала приносило пользу также экспедитору. Совершенствование метода погрузки повысило ее эффективность. Терминал смог принимать суда дедевром до 9 500 тонн. Для перевозки такого количества груза требуется 200 автопоездов.

Всепогодный терминал дал конкурентное преимущество экспедиторской компании Oy M. Rauanheimo Ab. По мнению исполнительного директора Йоакима Лаксобака, инвестиции были важны не только для порта, но и для развития всего региона. Всепогодный терминал положительно повлиял на экспорт древесины, а также позволил осуществлять перевалку продовольственных продуктов в соответствии с новыми, более жесткими требованиями.

В течение года в порт Коккола зашли 522 судна, а объем перевалки грузов вырос до 3,5 млн. тонн. Из них доля транзита составила 0,4 млн. тонн. В порту было обработано более 4000 контейнеров. Объем инвестиций порта составил более десяти миллионов евро. На конец года портовое управление имело кредитов на сумму 16,6 млн. евро.

2005 Всепогодный терминал был торжественно открыт 31 января. Министр транспорта и связи Леена Лухтанен перерезала сине-белую ленточку и поблагодарила Коккола за смелость и лидерство в развитии портовой отрасли Финляндии. Лухтанен отметила необходимость бесперебойного взаимодействия автомобильных, железнодорожных и морских перевозок для обеспечения конкурентоспособности Финляндии. В своей речи министр также напомнил, насколько жизненно важной является функционирующая и эффективная логистика в стране, расположенной на периферии ЕС.

Испытание всепогодного терминала продолжалось до конца июня, когда была введена в эксплуатацию первая часть здания склада площадью 5 500 квадратных метров. Для всепогодного терминала планировалось построить три складских здания.

Весной в глубоководном порту вовсю кипела работа. В

ре подъемных крана и проведены работы по расчистке дна.

1962

В Юкспихлая начинается свою деятельность компания Outokumpu. На заводе занято до 1 800 работников.

1964

Порт ставит новый рекорд. Впервые в истории общий объем грузовых перевозок превышает миллион тонн. Юкспихлая входит в десятку крупнейших портов Финляндии и становится третьим по величине портом в Ботническом заливе после Оулу и Пори. Импорт превышает экспорт, так как компания Rikkiharro и Outokumpu ввозят по морю большие объемы сырья. За год порт принимает 593 судна, тогда как годом раньше их было 550.

1965

Завершается строительство берегового причала. Компания Outokumpu расширяет производство кобальта. Ее поставки покрывают 10 % мирового спроса на кобальт.

1966

Юкспихлая закупает первые подъемные краны.

1967

Порт впервые работает круглый год.

1968

Из промышленного порта отплывает первое судно, груженое рудой.

kumpu bring in by sea. Over the year, 593 vessels call at the port, compared to 550 vessels the year before.

1965

The shore quay is ready.

Outokumpu increases cobalt production, and supplies 10 percent of the world's demand.

1966

The first cranes are acquired for Ykspihlaja.

1967

The Port of Ykspihlaja is open year-round for the first time.

1968

The first ore ship is loaded in the industrial port.

1970

During the 1970s, significant changes are made to employment conditions within the industry. This is one of the reasons why the owners of Adolf Lahti & Co., led by Verner Mattson's daughter Margaretha Schauman, back out.

1970

Shipping via the Port of Ykspihlaja reaches 1,626,833 tons.

1972

The Rauanheimo Group acquires the



Minister of Transport and Communications Leena Luhtanen cuts the blue-and-white ribbon and inaugurates the AW terminal.

Министр транспорта и связи Финляндии Леена Лухтанен перерезает сине-белую ленточку и торжественно открывает новый всепогодный терминал.

way in the development of Finland's ports. She points out that the interaction between roads, railroads and maritime routes needs to function effectively for Finland to be competitive. Effective, functional logistics is vital for a nation situated on the outskirts of the EU, the minister makes clear in her speech.

Testing of the all-weather terminal takes place until the end of June, when the first part of the 5,500 square meter warehouse is put into use. Three warehouses connected to the all-weather terminal are being planned.

During the spring, there is great activity in the deepwater port. At the beginning of May, a 59-wagon train unloads iron ore pellets for shipment to Central Europe. The several-hundred-meter-long train carries 3.8 million kilograms of iron ore pellets from Kostomuksha. With that, a significant trade for the port's development begins.

Port Director Torbjörn Witting states that transshipment

начале мая выгрузили 59 вагонов с железорудными окатышами для дальнейшей отгрузки в Центральную Европу. Поезд длиной в несколько сот метров вмещал в общей сложности 3,8 миллиона килограмм железорудных окатышей из Костомукши. Таким образом, важные для развития порта перевозки шли полным ходом.

Директор порта Турбьёрн Виттинг сообщил, что объем транзитных перевозок превысил показатель прошлого года. К этому времени через порт прошло 400 тыс. тонн железорудных окатышей, и подписанное с Россией рамочное соглашение гарантировало в 2005 году большой объем транзита. Рост объемов перевозок положительно сказался на показателях государственной железнодорожной компании Финляндии (VR), а также работе железнодорожной станции Коккола и железнодорожной ветки в Юкспихляя.

Россия стала третьим по величине торговым партнером Финляндии после Германии и Швеции, и положительная ди-



The train comprises around fifty wagons, transporting iron ore pellets from Kostomuksha to Kokkola's deepwater port and on to other ports all over the world.

В поезде около пятидесяти вагонов. В них перевозят железорудные окатыши из Костомукши в порт Коккола для дальнейшей отправки в другие порты мира.

has exceeded the previous year's levels by April. By this point, 400,000 tons of iron ore pellets have been handled, and the agreement with Russia guarantees a good year. This increased traffic positively affects VR's statistics and activities both at the railroad station in Kokkola and along the track to Ykspihlaja.

Russia has become Finland's third most important trading partner after Germany and Sweden, and the upward trend continues. The latest business trip shows that the country is on the right track, says Witting, who along with Oy M. Rauanheimo Ab's president Joakim Laxåback has visited Moscow with positive results. It is difficult to sign multiple-year contracts, but for this year the situation looks promising, Port Director Witting notes.

During the fall, the Maritime Board revises methods for measuring the draft of vessels. This means greater flexibility for ships, when depth can be viewed as a guideline. For the port in Kokkola the reform means increased competitiveness, since it gives ships the possibility to carry more cargo.

Over the year, investments reach 3.7 million euros. The largest object of investment is the storage hall connected to the all-weather terminal.

Cargo volume surpasses four million tons and totals

намика продолжилась. Последняя деловая поездка показала, что Финляндия стоит на верном пути, – рассказал Виттинг, который вместе с исполнительным директором Oy M. Rauanheimo Ab Йоакимом Лаксбаком вернулся из Москвы с положительными результатами. По словам директора порта Виттинга, многолетние контракты получить было трудно, но в том году ситуация вселяла оптимизм.

Осенью Морская администрация Финляндии пересмотрела толкование понятия осадки судна. Пересмотр дал судам больше гибкости, поскольку величина эксплуатационной осадки теперь могла толковаться как рекомендация. Для порта Коккола это означало повышение конкурентоспособности, поскольку нововведение позволило перевозить судам более крупные грузы.

В течение года объем инвестиций составил 3,7 миллиона евро. Большая часть инвестиций пришлось на строительство склада при всепогодном терминале.

Грузооборот превысил четырехмиллионный рубеж и составил 4,1 миллиона тонн. Таким образом, порт Коккола поднялся на шестое место среди финских портов. На долю транзита пришлось около одного миллиона тонн. Тем самым порт Коккола стал третьим по величине транзитным портом в Финляндии. За год в порт зашли 578 судов, или на 56 кораблей больше, чем в предыдущем году.

1970

В 1970-е годы в трудовых отношениях в сфере портовой деятельности происходят кардинальные изменения. Отчасти из-за этого владельцы компании Adolf Lahti & Co под руководством дочери Вернера Маттсона Маргареты Шауман выходят из игры. Через погрузочные причалы порта Юкспихлая проходит 1 626 833 тонн грузов.

1972

Экспедиторская компания Adolf Lahti & Co переходит в собственность концерна Rauanheimo. Семья Маттсонов успешно проработала в своей сфере почти 50 лет. Город Коккола выкупает волнорез.

1973

В производственных помещениях компании Esso в порту Юкспихлая происходит крупный пожар. Строится новый нефтяной причал.

1974

Компания Outokumpu приобретает для своего порта подъемный кран.

1975

Фарватер, ведущий в порт Юкспихлая, углубляют до 9,5 метров.

1977

Город Коккола и муниципалитет Каарлела объединяются, и рождается новый город Коккола. Население города составляет 33 229 человек.

forwarding company Adolf Lahti & Co. With this, the Mattson family has successfully asserted itself in the industry for nearly 50 years.

The city repurchases the breakwater.

1973

A large fire breaks out at Esso's facilities in Ykspihlaja.

A new oil quay is built.

1974

A new crane is acquired for Outokumpu's port.

1975

The shipping lane to Ykspihlaja is deepened to 9.5 meters.

1977

The city and the rural district are united and the City of Kokkola becomes a reality. The city has 33,229 inhabitants.

1978

Over the year, 450 vessels call at the Port of Ykspihlaja.

1979

Over the year, 475 vessels visit the port. The port's income reaches five million Finnish marks. Half of the sum comes from traffic fees.

1980

Cargo traffic through Ykspihlaja exceeds 1.9 million tons.

4.1 million tons. With that, Kokkola ranks sixth among the country's public ports. Transshipped goods account for just over 1 million tons. This means that the Port of Kokkola has advanced to third place among Finnish transit ports. Over the year, the port is visited by 578 ships, 56 more than the previous year.

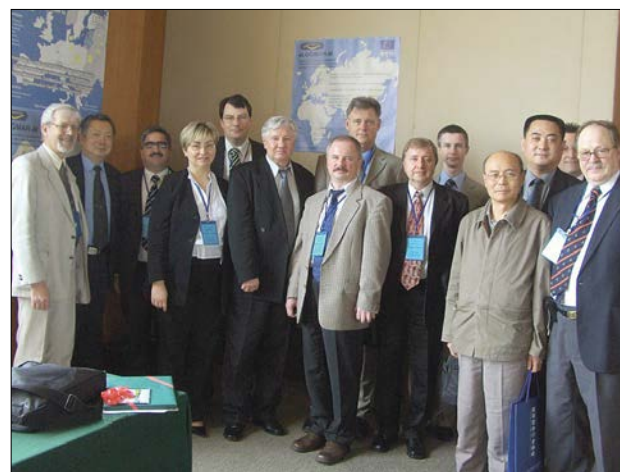
Since the port turns 180 years old, 1,000 jubilee coins are struck.

Byggmästarnas centralförbund [The Building Contractors' Association] in Vaasa appoints the all-weather terminal the title of that year's masterpiece.

2006 Logistics between China and Europe will become simpler and faster with the help of new technology. This is the objective for the European program that the Port of Kokkola participates in. Feeder traffic between large and small ports in Europe will be developed as well. The goal is to find new, and develop old, logistical solutions for Asian container traffic. Ports from Thessaloniki in Greece to Kokkola in the north participate in the project.

Of the really large ports, Hamburg, London, and Shenzhen in China participate. The Baltic States also participate in the project. By participating in the project, the Port of Kokkola receives firsthand information and creates new contacts.

In October the Port of Kokkola, Oy M. Rauanheimo Ab, and VR Cargo sign a three-year-long agreement with the Russian company Severstal concerning the transportation



A logistics meeting: the Logmar project team on a visit to China.

Заседание по вопросам логистики. Проектная команда Logmar во время визита в Китай.

По случаю 180-летия город выпустил одну тысячу юбилейных монет.

Отделение Ассоциации строительных прорабов по городу Вааса признало всепогодный терминал стройкой года.

2006 С помощью новых технологий хотели улучшить логистические связи между Китаем и Европой. Для этого был создан проект, финансируемый ЕС, в котором принял участие также порт Коккола. Объектом развития были также фидерные перевозки между большими и небольшими портами Европы. Целью было найти новые логистические решения и улучшить старые методы контейнерных перевозок на азиатском направлении. В проекте участвовали порты от греческого Салоники на юге до финского Коккола на севере.

Крупнейшими портами, принявшими участие в проекте, были порты Гамбурга, Лондона и китайского Шэньчжэня. Страны Балтии были также представлены. Участвуя в проекте, порт Коккола получал информацию из первых рук и налаживал новые контакты.

В октябре порт Коккола, Oy M. Rauanheimo Ab и VR Cargo подписали трехлетний договор с российской компанией "Северсталь" на перевозку и перевалку железорудных окатышей. Договор был историческим, так как предыдущие контракты заключались на один год. Благодаря договору через порт Коккола прошло не менее 35 400 вагонов, т.е. около 600 поездов, груженых окатышами.

Увеличение грузооборота повысило потребность в строительстве двухколейного участка Коккола - Юливиеска. Выгрузка железорудных окатышей создавала высокий уровень шума. Порой уровень шума в порту превышал 133 децибела, что было совершенно неприемлемо. Проблему начали решать.

Rauanheimo подписала с компанией Tetra Chemicals долгосрочный договор на перевалку и перевозку в Китай хлорида кальция (CaCl) и оксида железа Yara. С компанией Talvivaara велись переговоры, и был подписан импортно-экспортный контракт.

Порт вновь установил новый рекорд. Цель достигнуть оборота в пять миллионов тонн была выполнена в течение года: грузооборот возрос до 5,3 миллиона тонн. Объем транзитных перевозок заметно вырос и составил 2,3 миллиона тонн. Порт Коккола, таким образом, вошел в число крупнейших транзитных портов Финляндии.

2007 В Коккола пришла компания Oy Hacklin Ltd и начала развивать деятельность в



**The train wagons are tipped sideways to make it easier to handle cargo in the port.
Боковое опрокидывание вагонов облегчает процесс обработки грузов в порту.**

and handling of iron ore pellets from Kostomuksha. The agreement is historic, since earlier agreements have only been valid for one year. The agreement states that a minimum of 35,400 wagons, or about 600 railroad sets, of iron ore pellets will pass through the Port of Kokkola.

The increase in traffic builds demand for a double track from Ylivieska to Kokkola. The unloading of iron ore pellets produces noise pollution. For short periods, noises of 133 decibels are measured, and that is not acceptable. The problem is handled.

Rauanheimo signs a long-term contract with Tetra Chemicals regarding the handling and transportation of potassium chloride and Yara's iron oxide to China. Negotiations are carried out and a contract is signed with Talvivaara concerning import and export goods.

Once again a record is broken in the port. The goal of five million is reached during the year, when the total amount of handled goods reaches just over 5.3 million tons. Transshipped goods increase significantly, to 2.3 million tons. With that, the Port of Kokkola tops the list of the country's transit ports.

2007 Oy Hacklin Ltd comes to Kokkola and develops operations in Ykspihlaja. The new daughter company Oy Hacklin Bulk Service Ltd starts operations in July. The daughter company has purchased One Point Infra Oy's forwarding and internal

Юкспихлая. В июле начала работу новая "дочка" Oy Hacklin Ltd – компания Oy Hacklin Bulk Service Ltd. Компания купила у One Point Infra Oy транспортно-экспедиционные услуги в порту Коккола. Oy Hacklin Ltd, основанная в 1908 году, действует в Пори, Хельсинки, Котке, Хамине, Москве и Гамбурге.

Портовое управление выкупило у One Point Infra 11,6 гектара территории. Начались контейнерные перевозки, и деятельность Talvivaara набрала ход.

С российской компанией РУСАЛ ("Русский алюминий") был подписан договор на выгрузку и перевозки в Россию алюминиевого концентрата.

Грузооборот на железнодорожном участке Коккола–Юливиеска вырос настолько, что одной колеи уже стало не хватать. Этот участок быстро становился узким местом, сдерживавшим развитие порта. За полтора года грузооборот вырос почти на 40 процентов. Согласно статистическим данным Железнодорожной администрации Финляндии из Кокколы на юг поступало около трех миллионов тонн грузов, а на север 6,5 миллионов тонн, т. е. более чем вдвое больше.

Порт Коккола вложил 2,7 миллиона евро в покупку земельных и водных участков, принадлежавших Главному лесному управлению и государству, в глубоководном порту и так наз. порту "Кемира". Сделка включала в себя земли, причалы, подъемные краны и другое оборудование.

Общий объем грузооборота составил 4,8 миллиона тонн. Показатель был на 10,3 процента ниже по сравнению с пре-

1978

За год порт Юкспихлая принимает 450 судов.

1979

За год в порт заходят 475 судов. Доходы порта составляют 5 миллионов марок, из них половину составляют доходы от транспортных сборов.

1980

Объем грузоперевозок превышает 1,9 миллионов тонн. Объем транзитных перевозок составляет 114 695 тонн.

Экономист Суне Стурбьорк назначен исполнительным директором группы компаний Rauanheimo. Он переходит в концерн из компании Adolf Lahti & Co в связи с передачей собственности в 1972 году. Стурбьорк занимает должность директора вплоть до 1986 года.

1982

Регулярные перевозки продолжают развиваться, и новым маршрутом становится регулярный маршрут из Юкспихлая в голландский порт Делфзейл. На его пути предусмотрены остановки в Бельгии, Западной Германии и Люксембурге. За административные вопросы отвечает компания Oy M. Rauanheimo Ab.

В понедельник 6 июля из Юкспихлая отплывает первое судно с тремя тысячами кубометров лесоматериалов на борту. Наличие регулярных морских перевозок из Юкспихлая способ-

Transshipped goods reach 114,695 tons.

Sune Storbjörk, Master of Science in Economics and Business, takes up the post of president of the Rauanheimo Group. He came to the business group through Adolf Lahti & Co., in connection with the takeover in 1972. Storbjörk remains president until 1986.

1982

The development of regular service continues. Now it's a question of regular freight traffic between Ykspihlaja and the city of Delfzijl in the Netherlands. The route also includes Belgium, West Germany, and Luxembourg. Oy M. Rauanheimo Ab is in charge of the organizational aspects.

On Monday evening, July 6, the first vessel bearing 3,000 cubic meters of lumber departs from Ykspihlaja. The regular service from Ykspihlaja makes it easier for regional sawmills to export their products. At the same time, the labor situation in the port is stabilized, and the threat of lay-offs decreases.

Harbormaster Fredrik Strömbäck retires during the year, and Hans Biskop is

transport system in the port in Kokkola. Oy Hacklin Ltd was established in 1908 and operates in Pori, Helsinki, Kokkola, Kotka, Hamina, Moscow, and Hamburg.

During the summer, the Port Authority purchases an 11.6-hectare-large area from One Point Infra. Container traffic begins and the Talvivaara traffic gains speed. A contract is signed with RUSAL (Ruski aluminum) in Russia concerning the unloading of aluminum concentrate and its shipment to Russia.

Traffic on the Kokkola-Ylivieska railroad line has increased significantly over the last years to more than what the single track can handle. The line is becoming a real bottleneck for the port's future development. Over 18 months, traffic has increased by as much as 40 percent. According to the Finnish Rail Administration's statistics, southbound cargo traffic from Kokkola is about 3 million tons per year, while the northbound traffic reaches around 6.5 million tons, over double.

During 2007, the Port of Kokkola invests 2.7 million euros and purchases areas of land and water in the deepwater port and the so called Kemira port from the Ministry of Forests and the state; including land areas, quay, crane, and other equipment.

Over the year, total cargo volume reaches 4.8 million tons. It is 10.3 percent less than the previous year. Transshipment accounts for 1.7 million tons. A total of 527 ships visit the port, 22 ships fewer than the previous year.

2008 On June 18, the country's first terminal with a rotary rail wagon tippler is inaugurated at the deepwater port in Ykspihlaja. When the blue and white ribbon has been cut, it is time for VR's director Ilkka Seppänen to press the button. Sighs are heard from the machinery, a yellow light blinks, and soon a red light illuminates. The wagon is heaved up, put on its side, and turned until it disgorges its black content of iron concentrate.

The tipped wagon weighs a total of 95 tons, and the cargo itself is 65 tons. The rotary rail wagon tippler is situated in a soundproof terminal building, and is equipped with a dust handling system. The investment reaches just over 4 million euros. In total, the Port Authority's investments over the year reach 7.3 million euros.

The Kemira port is re-dubbed the Silversten port. Over the year, the plan to deepen the shipping lane from 13 to 14 meters is put into action. The current depth is not enough for large Panamax ships to pass with a full 75,000-ton load.

дыдущим годом. На долю транзита приходилось 1,7 миллиона тонн. В порт зашли 527 судов, или на 22 кораблей меньше, чем в предыдущем году.

2008 В глубоководном порту Юкспихлая 18 июня был торжественно открыт первый в Финляндии терминал с опрокидывателем вагонов. После церемонии разрезания сине-белой ленточки исполнительный директор государственной железнодорожной компании VR Илкка Сеппянен нажал на кнопку пуска. Механизм вздохнул, вспыхнула желтая лампочка, за которой включилась красная. Установка приподняла железнодорожный вагон и перевернула его на бок настолько, чтобы высыпать из вагона черный концентрат железа.

Опрокинутый на церемонии открытия вагон весил 95 тонн, вес груза составлял 65 тонн. Опрокидыватель вагонов находился в шумоизолированном здании терминала. Установка имела также систему удаления пыли. Порт потратил на это более четырех миллионов евро. В общей сложности портовое управление инвестировало за год 7,3 миллиона евро.

Порт "Кемира" переименовывается в порт Хопеакиви. В течение года становится актуальным углубление фарватера с 13 метров до 14 метров. Существующая глубина была недостаточной для судов типа Panamax, идущих с полным грузом (75 тыс. тонн).

Оу М. Рауанхеимо Аб подписала договор на перевалку железной руды Оленегорского горно-обогатительного комбината. В том же году через порт Коккола начались перевозки оксида железа из Сиилинярви в Китай.

В сентябре порт и VR подписали важный многолетний договор с Talvivaara Оу. Весной 2009 года это горнодобывающее предприятие начало импорт известьсодержащего сырья и щелочи из Скандинавии и Центральной Европы для своего рудника в Соткамо. Перевозки сырья осуществлялись по морю через порт Юкспихлая. На руднике Talvivaara постепенно должна была начаться добыча сульфидов кобальта и никеля, а также сульфидов меди и цинка.

В октябре между портом Коккола и материковой Европой открылось регулярное морское сообщение. Частный оператор Merilinja начал движение по маршруту Коккола-Антверпен (Бельгия). В результате, т/х Baltic Sea заходил в порт Коккола три раза в месяц. Агентом по грузовым перевозкам в Финляндии была Оу М. Рауанхеимо Аб, в Бельгии Herfurth & Co NV. Рауанхеимо оказывала стивидорные услуги и поддерживала связь с клиентами.

В 2008 году был установлен новый рекорд в истории пор-



Regular traffic between Kokkola and the Belgium port of Antwerp is introduced.
Начало регулярных сообщений между Коккола и Антверпеном (Бельгия).

Oy M. Rauanheimo Ab signs a contact regarding the handling of iron ore from Olenegorsk. Over the year, the shipment of iron oxide from the mine in Siilinjärvi via the Port of Kokkola to China begins.

In September, the Port Authority and VR sign a major several-year agreement with Talvivaara Oy. From the spring of 2009 on, the mining company will import lime-based raw material and lye from Scandinavia and Central Europe to its mine in Sotkamo. The shipment is done by sea, via the port in Ykspihlaja. The Talvivaara mine will soon produce nickel cobalt sulfide, as well as copper and zinc sulfide.

In October, the Port of Kokkola gains a regular connection to the European continent. That is when the private ship operator Merilinja begins service between Kokkola and Antwerp in Belgium. This means that the M/S Baltic Sea visits the Port of Kokkola three times per month. Agents for the line are Oy M. Rauanheimo Ab in Finland, and Herfurth & Co NV in Belgium. Stevedoring and customer contact will be handled by Rauanheimo.

The year 2008 marks another record in the port's history. Over the year, the total volume of cargo through the port reaches 5.7 million tons. Out of all public ports in Finland, the Port of Kokkola has advanced to fifth place. The cargo volume is 19.4 percent more than the previous year. Transshipment from Russia reaches 2.2 million tons, or 38 percent of the total traffic. With that, the Port of Kokkola advances to second place among the country's transit ports. Over the year, the port is visited by 546 vessels. This is a somewhat greater number than the previous year.

та. Общий объем грузооборота достиг 5,7 миллиона тонн. Порт Коккола поднялся на пятое место среди финских портов. Объем грузооборота был на 19,4 процента выше, чем в предыдущем году. Доля российского транзита составила 2,2 миллиона тонн, или 38 процентов от общего объема перевозок. Таким образом, порт Коккола стал вторым по величине транзитным портом страны. За год в порт зашли 546 судов, т.е. на несколько кораблей больше, чем в предыдущем году.

2009 В начале года сменился председатель дирекции порта. Ушедшего в отставку Хемминга Ренлунда, занимавшего пост председателя с 1988 года, сменил Пекка Ноксо-Койвисто.

В октябре в Юкспихлая была произведена погрузка крупнейшего за всю тогдашнюю историю порта судна. Отбуксированным в глубоководный порт судном был т/х Mosel N, прибывший в Кокколу из Гданьска. Корабль имел длину 266 метров, ширину 40,5 метра и осадку 15,4 метра. Грузоподъемность судна составляла 120 тыс. тонн. Судно, однако, не могло принять полный груз из-за 13-метровой глубины фарватера. В Коккола на судно погрузили около 94 тыс. тонн железорудных окатышей, доставленных по железной дороге из Костомукши.

Длившийся два года спор итальянской компании-поставщика Ansaldo Reggiane и порта Коккола вокруг подъемного крана для всепогодного терминала удалось разрешить с



A new chairman takes over. Hemming Renlund hands over the reins to Pekka Nokso-Koivisto.
Смена председателя. Хемминг Ренлунд передает пост председателя Пекке Ноксо-Койвисто.

ствует развитию экспортной деятельности лесопильных предприятий региона. Трудовая занятость в порту улучшается, и угроза сокращения персонала уменьшается.

В других областях рынка фрахтования судов складывается серьезная ситуация. С маршрутов снимают даже финские суда. Несмотря на это, порту Юкспихлая, в отличие от многих других портов Финляндии, удается достичь более высоких показателей по сравнению с предыдущим годом. За первое полугодие объем обработанных грузов составляет 801 000 тонн. Капитан порта Фредрик Стрёмбэк выходит на пенсию, и его преемником выбирают Ханса Бископа.

1983

10 января на пост директора порта вступает магистр общественно-политических наук, капитан Пертти Тилус. Весной в концерне Nordström происходят радикальные изменения: концерн принимает решение о сосредоточении своей деятельности в родном городе Ловийса и продаже группы компаний Rauanheimo компании Oy Auto-Haro Ab. 1983 год – рекордный год для порта. Объем грузоперевозок впервые превышает два миллиона тонн. За год порт принимает 368 судов, что на 30 больше, чем в предыдущем году.

appointed harbor-master.

1983

At the city council's meeting on January 10, Pertti Tilus, Captain and Master of Social Science, is chosen to be the new port director.

During the year, there is a change of ownership when the Nordström Group decides to concentrate its operations on its hometown Loviisa, and sells the Rauanheimo Group in Ykspihlaja to Oy Auto-Haro Ab.

The year 1983 becomes a record year in the port. For the first time, the cargo traffic exceeds 2 million tons. Over the year, 368 vessels visit the Port of Kokkola. That is 30 more ships than the year before.

1984

The work on the shipping lane begins, and is completed during the following years.

1985

The Filipino freighter M/S General Aginaldo is, at 61,313 DWT, the largest vessel to have ever put in at the Port of Kokkola. The ship's length is 215 meters, and its beam is 32 meters. A total of 36,000 tons of bituminous coal is unloaded in the industrial port.

2009 From the beginning of the year, there is a change in the chairman's position on the port's board of directors. Pekka Nokso-Koivisto succeeds Hemming Renlund, who has served as chairman of the board since 1988.

At the end of October the largest ship to ever have visited the port in Ykspihlaja is loaded. It is the M/S Mosel N out of Gdansk, and is towed into the deepwater port. It is a 266-meter-long and 4.5-meter-wide and 15.4-meter-deep ship, and can carry 120,000 tons. The 13-meter-deep shipping lane does not allow the ship to take on a full load. At the port in Kokkola, the ship loads around 94,000 tons of iron ore pellets, which come by railroad from Kostomuksha.

After a two-year-long struggle, the dispute concerning the new crane in the all-weather terminal is resolved via an agreement between the Italian supplier Ansaldo Reggiane and the Port Authority in Kokkola. The lengthy struggle is over an advanced crane ordered in 2003.



The members of the Port Board in 2008. From left Britt-Mari Sahlberg, Carita Rönnqvist (Harbour Master), Eila Typpö, Vesa Pohjola, Vuokko Kalliokoski (Finance Manager, secretary), Hemming Renlund (Chairman), Marja-Leena Salmela, Jyrki Roukala (Development Manager), Aulis Hakala, Torbjörn Witting (Port Director), Juhani Sandström (deputy member). Board members Auli Hakala, Juha Koittola, Esa Lindholm and Hannu Viitala are missing from the picture.

Состав правления порта 2008 года. Слева направо: Бритт-Мари Сахлберг, Карита Рённквист (капитан порта), Эйла Тюппё, Веса Похйола, Вуокко Каллиокоски (начальник финансового отдела, секретарь), Хемминг Ренлунд (председатель), Марья-Леена Салмела, Юрки Роукала (начальник отдела развития), Аулис Хакала, Турбьёрн Виттинг (директор порта), Юхани Сандстрём (заместитель члена правления). На фотографии отсутствуют члены правления Аули Хакала, Юха Колттола, Эса Линдхольм и Ханну Вийтала.

помощью договора между сторонами. Долгая тяжба касалась функций управления современным краном, заказанным в 2003 году, а также скорости и эффективности крана. Кран обошелся в 2,4 миллиона евро.

В 2009 году порт Коккола подал заявку на углубление фарватера до 14 метров. Фарватер следовало углубить, чтобы порт мог продолжить развитие в направлении, предусмотренном его деятельностью. Инвестиции порта в течение года составили 8,6 миллиона евро. Большая часть, или 3,8 миллиона евро, ушла на увеличение длины причала на сто метров.

Объем грузооборота за год составил 5,5 миллиона тонн против 5,7 миллиона тонн в предыдущем году. Объем транзитных перевозок вырос до 2,6 миллиона тонн, что само по себе было рекордом. Доля порта Коккола в объеме транзитных перевозок через все порты составила 42,3 процента. В течение года в порт заходили 484 судна, было обработано 4 675 контейнеров. Год оказался лучшим и в плане рентабельности за всю историю порта.

2010 Ледовые условия портов были сложными и нехватка ледоколов создавала для порта большие проблемы. Ко всему прочему, в порту бастовало около сотни докеров, что привело к почти полной остановке движения. В результате этого компания Voliden Kokkola начала погрузку судов, перевозящих цинковую продукцию, со своих причалов с помощью докеров, не входящих в Профсоюз работников автотранспорта (АКТ).

Забастовка длилась две недели, до 19 марта. Часть грузчиков вернулась к работе в пятницу в 16 часов, хотя на самом деле они могли подождать до вторника. Веса Похьёла, председатель отделения Коккола Ассоциации докеров, был очень доволен тем, что стороны пришли к соглашению.

Директор порта Турбьёрн Виттинг и исполнительный директор компании Rauanheimo Йоаким Лаксобак также вздохнули с облегчением. Крупные российские клиенты, привыкшие к соблюдению графиков, были возмущены, и забастовка могла бы иметь непоправимые последствия для порта Коккола, так как на него приходилось 48 процентов всех транзитных перевозок Финляндии.

В четверг 25 марта состоялась точечная забастовка в знак протеста против того, что порты использовали штрейкбрехеров во время забастовки. В точечной забастовке участвовало 90 штатных докеров порта Коккола. Акция протеста стала неожиданностью и приостановила работу порта. Однако докеры вернулись к работе уже на следующий день.

В портах Финляндии, особенно в портах Ботнического за-

The dispute concerns the control functions, the crane's speed, and efficiency. The crane cost 2.4 million euros.

Over the year, the Port of Kokkola hands in an application to deepen the shipping lane to 14 meters. This is a prerequisite for the port to be able to develop in the direction operations are leading. Over the year, the Port Authority's investments reach 8.6 million euros. A large part, or 3.8 million euros, goes to lengthening the quay in the deepwater port by 100 meters.

Cargo volume reaches 5.5 million tons for the year, compared to 5.7 million the previous year. Transshipment increases to 2.6 million tons, which is a record of its sort. The Port of Kokkola is responsible for 42.3 percent of total transshipped goods in Finnish ports. In all, 484 ships visit the port over the year, and 4,675 containers are handled. When it comes to profitability, this year is the most successful in the Port Authority's history.

2010 Ice conditions are troublesome for ports and the lack of icebreakers becomes a significant problem for the Port Authority. On top of that, the port strike occurs, involving about 100 stevedores, and brings traffic to a near standstill. This leads to Boliden Kokkola loading ships with zinc products from its own quay with stevedores who do not belong to AKT.

The strike continues for a couple of weeks, but is called off on March 19. At four o'clock on Friday afternoon some of the stevedores return to work, even if they actually could have waited until Tuesday. Vesa Pohjola, chairman of the stevedores' union in Kokkola, is very pleased that the parties concerned have managed to come to an agreement.

Port Director Torbjörn Witting and Rauanheimo's president Joakim Laxåback can also breathe a sigh of relief. Major customers in Russia, who had been used to time tables being kept, were concerned; the strike could have had disastrous consequences for operations in the Port of Kokkola, which is the port responsible for 48 percent of all Finnish transshipment.

As a protest against the ports using strikebreakers during the port strike, a selective strike is arranged on Thursday, March 25. Ninety permanently employed stevedores in Kokkola participate. The walkout comes as a surprise and implies that work is on hold in the port. The next day, the stevedores are back at work.

The lack of pilots begins causing problems for Finnish ports, particularly in the northern reaches of the Gulf of Bothnia. Port Director Torbjörn Witting is noticeably

лива, стала резко ощущаться нехватка лоцманов. Директор порта Турбьёрн Виттинг был явно обеспокоен ситуацией. Из-за нехватки лоцманов двум большим судам как раз пришлось ждать входа в порт Юкспихлая и выхода из него. Задержка крупных судов стоила 60 тыс. долларов в сутки. В конечном счете, два пилота прервали недельный отпуск, чтобы спасти ситуацию. Однако ситуация в целом неприемлемая, – отметил Виттинг.

В июле председатель торговой палаты Остроботнии Бенгт Янссон предложил, чтобы порты Кристиинанкаупунки, Каскинен, Вааса, Пиетарсаари и Коккола основали единую портовую компанию – Pohjanmaan satama ("Порт Остроботнии"). Идея, однако, не воодушевила директора порта Турбьёрна Виттинга. По его мнению, порты Остроботнии располагались слишком далеко друг от друга, поэтому каждому порту требовался собственный персонал и собственное ответственное лицо. На его взгляд, синергетический эффект был бы незначительным.

Городской совет утвердил строительный проект муниципальной компании Port Tower. Проект, однако, вызывал большие сомнения, и по нему было потребовано провести два раунда голосования, прежде чем дать ему зеленый свет. Проект оценивался примерно в восемь миллионов евро.

В октябре судно, имевшее связи с Иранским государством, попыталось прибыть в Коккола, но, по требованию Министерства иностранных дел, судну, два дня стоявшему на якоре у острова Танкар, было отказано во входе в порт. Предполагалось, что акционеры данного мальтийского судна, содействовали реализации ядерной программы Ирана. Судно должно было загрузиться железной рудой в Кокколе.



Joakim Laxåback with colleague Torbjörn Witting.
Йоаким Лаксобак и Турбьёрн Виттинг.

1984

Начинаются работы по углублению фарватера, пик которых придется на последующие годы.

1985

Инвестиции в модернизацию предприятия по сортировке пиломатериалов составляют три миллиона марок; ведется строительство помещений для погрузки и разгрузки пиломатериалов. В течение года в порт в общей сложности инвестируется более 10 миллионов марок.

Филиппинское грузовое судно «Генерал Агинальдо», имеющее валовую грузоподъемность 61 313 тонн дедевейт, длину 215 метров и ширину 32 метра, становится самым крупным судном, когда-либо заходившим в порт Коккола. В промышленном порту разгружают 36 000 тонн каменного угля. Jakob Lines обслуживает большое количество пассажиров. За летние месяцы маршрутом Коккола–Шеллефтео воспользовались 46 343 пассажира.

1986

Деятельность порта Коккола многогранна. Прежде всего, в Коккола находится промышленный порт, которым пользуются компании Outokumpu и Kemira. Кроме того, там находится муниципальный порт. Через порт также осуществляются нефтяные перевозки.

Jakob Lines show positive passenger numbers. Over the summer months, 46,343 passengers are reported to use the regular service between Kokkola and Skellefteå.

1986

When it comes to operations, the Port of Kokkola is divided in two. It consists of the industrial port, primarily used by the companies Outokumpu and Kemira, and the public port. Neste, with its oil shipments to and from its reserve depot, completes the picture.

Out of the total cargo flow of two million tons, 450,000 tons of bulk goods are handled by and routed through the public port and Shipping Yxpila. Exported lumber, that is, sawn and squared lumber, amounts for 300,000 cubic meters. Rauanheimo has a permanent staff of 100 people. "Temporarily, we employ three times more," Kristian Teir says when he talks about their operations. Teir serves as the president of Oy M. Rauanheimo Ab (Shipping Yxpila) up until 1988.

In August, the lumber sorting machine burns in Ykspihlaja.



**The Port Tower has been built on the new port road.
Офис-центр Port Tower построен у новой портовой дороги.**

concerned about the current situation. Recently, two large ships had to wait to go both to and from the port in Ykspihlaja. It costs 60,000 dollars per 24 hours to let ships of that size wait. At last, two pilots come into work on their week off and salvage the situation. But this is becoming untenable, Witting points out.

In July, Bengt Jansson, the president of the Ostrobothnian Chamber of Commerce, suggests that Kristinestad, Kaskinen, Vaasa, Pietarsaari, and Kokkola establish a common port company, the Port of Ostrobothnia. The idea does not appeal to Port Director Torbjörn Witting. He is of the opinion that Ostrobothnian ports are situated so far away from one another that every port needs its own staff and own people in charge. He believes that there will be few synergistic effects.

Port Tower, one of the city's companies, is approved by the city council, but there is much hesitation and two

11 ноября в глубоководный порт прибыл т/х GOLDEN HUAXIN – крупнейшее судно, которое на тот момент в него заходило. В этот корабль, принадлежавший компании Huaxin Maritim Inc, было погружено 128 600 тонн железорудных окатышей. Дедвейт судна составлял 145 235 тонн, габариты 293 x 44,6 метра, осадка 15 метров.

В декабре был торжественно введен в строй подъемный кран Noora грузоподъемностью 20 тонн. Новый кран был в порту Коккола четырнадцатым устройством, предназначенным для перевалки тяжеловесных грузов. Кран должен был использоваться, в первую очередь, для перевалки цинкового концентрата Voliden Kokkola. Мощность крана также позволяла производить погрузку крупных судов типа Panamax. Кран обошелся в 2,9 миллиона евро.

Буксир Акке был передан из Коккола в Парайнен для выполнения новых задач. Акке прибыл в Коккола в начале 1960-х годов и использовался как портовый ледокол и бук-



The Port of Kokkola's office secretary Kaija Jestoi had the honour of christening the Nora crane. Here we see her attacking the cake after the ceremony. Inset: Chairman of city council Stefan Anderson.

Секретарю канцелярии города Коккола Кайе Йестой выпала честь быть крестной для нового подъемного крана «Нора». За кусочком торта после торжественной церемонии. На маленькой фотографии председатель городского совета Стефан Андерсон.

votes are necessary before the project, estimated to cost just over 8 million euros, gets the green light.

In October, a ship with Iranian interests approaches Kokkola, but it is turned back after two days off of Tankar at the request of the Ministry of Foreign Affairs. The Maltese ship's owners are considered to be promoting Iran's nuclear weapons development program. The ship was planning on loading iron ore in Kokkola.

On November 11, the M/S GOLDEN HUAXIN arrives, which is the largest freighter to have ever called at the deepwater port. The ship, owned by Huaxin Maritim Inc., loads 128,600 tons of iron ore pellets. The ship of 145,235 DWT measures 293 x 44.6 meters and has a draft of 15 meters.

In December, the crane Noora, which has a lifting capacity of 20 tons, is inaugurated. The new crane is fourteenth in a line of heavy cargo handling equipment

сир. Начиная с 1997 года, он находился в собственности Оу Ухрила Hinaus – Bogsering Ab. Раньше, до 1981 года, корабль использовался для буксировки барж с лесом на побережье Швеции.

В течение года портовое управление инвестировало в порт в общей сложности 8,2 миллиона евро. Основная часть, или 5,6 миллиона евро, была потрачена на покупку двух мобильных кранов, а также крана Noora, передвигающегося по рельсам. В плане рентабельности год был хорошим, и портовое управление смогло перечислить в казну города 2,1 миллиона евро. На конец года порт имел долгосрочных кредитов на сумму 15,5 миллиона евро при наличии активов на сумму около 53,3 миллиона евро.

Объем грузооборота превысил шесть миллионов тонн и в общей сложности составил 6 366 610 тонн. Транзитные перевозки увеличились на 3,6 процента до 2,7 миллиона тонн. Порт установил новые рекорды благодаря горнодобыва-

ки с запасных складов и на склады компании Neste.

Муниципальный порт и компания Shipping Yxpila обрабатывают 450 000 тонн насыпных грузов из общего объема в два миллиона тонн. Объем экспорта лесоматериалов, т.е. пиломатериалов и бруса, составляет 300 000 кубометров. «В компании Rauanheimo работают сто постоянных сотрудников и около трехсот временных», – говорит Кристиан Тейр в своем обзоре деятельности компании. Кристиан Тейр занимал должность исполнительного директора Оу М. Рауанхеимо Аб (Shipping Yxpila) вплоть до 1988 года. В августе при пожаре в Юксписхляя сгорает цех сортировки лесоматериалов.

1987

Осенью заканчиваются работы по расчистке дна. Глубина фарватера увеличена с 9,5 до 11 метров. Государство вкладывает в этот проект 30 миллионов марок. Благодаря более глубокому фарватеру в порт Коккола могут заходить суда размером в два раза больше, чем раньше. Торжественно открывается новый многопрофильный завод компании Kemira стоимостью 500 миллионов марок. В глубоком порту строится новый причал. 1 декабря на должность директора порта вступает

1987

During the fall, dredging operations are completed. The depth of the shipping lane has increased from 9.5 meters to 11 meters. The new quay in the deepwater port is constructed. On December 1, Eero Mäki takes the position of port director. He stays at the post until the end of February in 2004, when he retires.

1988

On February 26, Oy M. Rauanheimo Ab, owned by Oy Auto-Haro Ab, is acquired by Botnia Shipping, which is owned by Ab BS Finance. This purchase means that the same company will be in charge of operations in both Kokkola and Pietarsaari from now on. Bror Granholm serves as the shipping company's president from 1988–89.

Antti Ahonen works as Rauanheimo's local manager until his retirement in 2003.

1989

Ykspihlaja will get a sawmill. It is Esse Sawmill Ab which wants to establish itself in the port area. The sawmill in Ykspihlaja is estimated to employ 25 people. The project can, for

in the Port of Kokkola. It will mainly be used for handling Boliden Kokkola's zinc concentrate. The crane is of a size class that makes it functional for loading large Panamax ships as well. The crane costs 2.9 million euros.

The tugboat Akke leaves Kokkola for new assignments in Pargas. The Akke came to Kokkola at the beginning of the 1960's and has served as a harbor icebreaker and tugboat. Since 1997, the tugboat has been owned by Yxpila Hinaus-Bogsering. Earlier, the boat was used for towing lumber barges to the Swedish coast, but those operations ended in 1981.

Over the year, the Port Authority invests 8.2 million euros. The majority, or 5.6 million euros, goes to acquiring two mobile cranes and the rail-mounted crane Noora. When it comes to profitability, the year is a good one; the Port Authority is able to contribute 2.1 million euros to the city coffers. By the end of the year, the port authority has 15.5 million euros in long-term loans, while assets reach just over 53.3 million euros.

Total cargo volume surpasses 6 million tons and reaches 6,366,610 tons. Transshipment increases by 3.6 percent to 2.7 million tons. It is the mining industry in Finland and

ющей отрасли Финляндии и России. В течение года в порт Юкспихлая зашли 562 судна.

2011 Сложная ледовая обстановка вызвала в портах проблемы. В связи с этим Турбьёрн Виттинг хотел увеличить число ледоколов. "Ситуация невыносима, и мы не можем допускать, чтобы суда простаивали впусую по несколько дней", – заявил он. У Финляндии было восемь ледоколов. Прибытия одного из них в Коккола ожидало пять судов. Из ожидавших судов четыре были готовы к отплытию.

В апреле в порт Юкспихлая прибыл т/х Sanko Orion, который был одним из пяти существовавших в мире судов Panamax ледового класса 1А. Это было первое судно такого класса, которое побывало в Коккола. Дедвейт либерийского судна составлял 75 603 тонн, габариты 225 x 32 метра, осадка 14 метров. В порту Коккола с удовлетворением была встречена новость о строительстве судов с ледовым усилением, пригодных для зимней навигации. Судно типа Panamax дедвейтом около 75 тыс. тонн способно принять на борт груз, для перевозки которого требуется 1 920 автотранспортных средств. Т/х Sanko Orion принял на борт



A romantic view of the port. Атмосфера в порту.



Left Minister of Transport Merja Kyllönen. Opening of Hopeakivi port terminal. Mayor Antti Isotalus.
Слева министр транспорта и связи Финляндии Мерья Кюллёнен. Торжественное открытие портового терминала Хопеакиви. Мэр города Антти Исоталус.

Russia which contributes to the port achieving new records. Over the year, a total of 562 ships visit the port in Ykspihlaja.

2011 Difficult ice conditions cause trouble in Finnish ports. Therefore, Port Director Torbjörn Witting calls for more icebreakers. The situation is untenable and we cannot allow ship traffic to stand still for days, he says. Finland currently has eight icebreakers. In Kokkola, there are five ships waiting for any of them. Four of the ships are ready to depart.

In April, the M/S Sanko Orion, one of the world's five Panamax ships with a good ice class, calls at the port in Ykspihlaja. It is the first time a vessel of this class visits the port. The Liberian ship of 75,603 DWT measures 225 x 32 meters and has a draft of 14 meters. In the Port of Kokkola, people are pleased that ice-strengthened ships suitable for winter shipping have begun being built. A Panamax ship of 75,000 tons can carry 1,920 truckloads at a time. The M/S Sanko Orion loads 65,000 tons of domestic pyrite concentrate bound for the Chinese market.

On May 25, the M/S GENCO HADRIAN arrives. It is the largest freighter to ever visit the deepwater port in Ykspihlaja. The ship of 169,025 DWT measures 287.5 x 45 meters and has a draft of 17.7 meters.

Alholmen's power plant has problems with its ashes. But a solution is found in the Port of Kokkola, where there is an EU project testing whether ashes can replace other materials as a binder.

The M/S Sinbad (formerly Kemira) calls at the Port of

65 тыс. тонн пиритного концентрата для китайского рынка.

25 мая в глубоководный порт Юкспихлая прибыл т/х GENCO HADRIAN – крупнейшее судно, которое на тот момент в него заходило. Дедвейт судна составлял 169 025 тонн, габариты 287,5 x 45 метра, осадка 17,7 метров.

На электростанции Alholmens Kraft возникли проблемы с золой. Решение, однако, нашлось в порту Коккола, где в рамках проекта ЕС изучалась возможность замены других связующих веществ золой.

Т/х Sinbad (бывш. Kemira) прибыл в порт Коккола в последний раз. Судно совершило свой первый заход в порт Юкспихлая в 1981 году. Оно было построено в Норвегии, в первую очередь для нужд Kemira, и заходило в порт Коккола 30-50 раз в год на протяжении 30 лет. В октябре настало время прощаться.

В порту Коккола были осуществлены работы по увеличению мощностей в целях повышения конкурентоспособности. Порт Хопеакиви стал третьей опорой всего портового хозяйства Коккола. Длина причала была увеличена вдвое – с 160 до 320 метров. Там же появился новый кран. В течение года портовое управление вложило в порт в общей сложности 15,3 миллиона евро.

Хопеакиви стал портом для перевалки навалочных грузов и, в свою очередь, увеличил мощности всего порта Коккола. Инвестиции были частью работы по развитию порта, продолжавшейся еще с начала 1980-х годов. Изменения и углубление фарватера в глубоководном порту, а также инвестиции во всепогодный терминал также повысили конкурентоспособность порта Коккола.

Согласно данным за 2011 год, приведенным в экономи-

Ээро Мяки. Он выйдет на пенсию 29 февраля 2004 года.

1988

26 февраля компания Oy M. Rauanheimo Ab, находящаяся в собственности акционерного общества Oy Auto-Haro Ab, переходит в собственность компании Botnia Shipping, которой, в свою очередь, владеет компания Ab BS Finance. Это означает, что теперь в портах Коккола и Питтарсаари работает одна и та же компания. Штат компании Rauanheimo в составе 85 сотрудников переходит на службу к новому владельцу. Коммерческий оборот компании составляет 16 миллионов марок. В 1988–1989 годах должность исполнительного директора компании занимает Брур Гранхолм. Пост регионального директора компании Rauanheimo занимает Антти Ахонен. Он выйдет на пенсию в 2003 году.

1989

В порту собирается обосноваться компания Esse Sawmill Ab, и в Юкспихлая планируется строительство лесопильного завода. Планируется, что на заводе будет работать 25 человек. По разнообразным причинам проект остается нереализованным. Объем грузовых перевозок составляет 2163 миллиона тонн, что на 142 000 тонн больше,

various reasons, not be implemented.

The cargo traffic comes to 2.163 million tons. That is 142,000 tons more than the previous year. A total of 438 vessels visit the port. Transshipment accounts for seven percent of the total cargo volume. The port authority acquires a deck crane for ten million Finnish marks.

1990

At the beginning of the decade, a loading system for pyrite is acquired. Pyrite is a raw material used for producing sulfuric acid. The costs come to 8.5 million Finnish marks. In total, the city allocates 20 million Finnish marks for the development of port services.

In July, the Arkadia calls at the port. This is the largest Finnish-registered vessel that has ever visited the Port of Kokkola. The vessel of 175x32 meters, with a cargo capacity of 47,000 tons, loads pyrite for transport to Rotterdam in the Netherlands.

During the month of July, the region empties of Lada cars when the freighter Jevgeni Vaktangov's cargo hold is filled with a couple of hundred old cars; they are bound for the Black Sea, where ea-



Surrounded by six men, Minister Merja Kyllönen sets about opening the Hopeakivi port to traffic.
Министр Мерья Кюллёнен в окружении шести джентельменов торжественно открывает порт Хопеакиви.

Kokkola for the last time. The ship made its first trip to Ykspihlaja in 1981. It was specially built in Norway for Kemira's needs and over the last 30 years has called at the Port of Kokkola between 30 to 50 times per year. In October it is time to say farewell.

The Port of Kokkola expands in order to become more competitive. The Silversten port becomes the third part of the port's offerings. The quay is doubled in length from 160 to 320 meters, and receives a new crane. Over the year, the Port Authority invests 15.3 million euros.

The Silversten port becomes a bulk goods port and contributes to increasing the Port of Kokkola's capacity. This investment is a step in the port's development, which has been ongoing since the 1980's. The investment into the deepwater port and the dredging of the shipping lane, as well as the investment into the all-weather terminal, are investments which have contributed to increasing the competitiveness of the Port of Kokkola.

In the newspaper Kauppalehti's statistics for 2011, the Port of Kokkola is the most profitable company within the public sector.

The total cargo volume exceeds seven million tons, reaching 7,887,362 tons. Transshipment reaches 2.8 million

ческой газете Kauppalehti, порт Коккола был самым рентабельным предприятием общественного сектора.

Объем грузооборота превысил семь миллионов тонн и в целом составил 7 887 362 тонн. На долю транзита приходилось 2,8 миллиона тонн. Это также было само по себе рекордом. За год в порт зашли 588 судов, или на 26 кораблей больше, чем в предыдущем году. Из них 52 принадлежали к классу Panamax.

2012 История успеха порта Коккола не имеет себе равных. В 1990-х годах работы по углублению фарватера потребовали миллионов финских марок. Основную часть расходов понесло государство. Это вызвало довольно много критики. Теперь никто не будет утверждать, что затраты не окупались. Огромный рост объемов грузовых перевозок во многом обязан глубоководному порту.

За последнее десятилетие грузооборот удвоился, а весо-мощность и значение порта для города Коккола постоянно растут. Крупные суда типа Panamax, ныне прибывающие в порт, действительно являются важной составляющей морских перевозок. Единственным недостатком является то, что суда такого типа не могут заходить в порт при полной загрузке, что



Rauanheimo's Shipping Manager Mirja Hihnala christens the 50-ton port crane Sven.
Начальник фрахтового отдела компании Rauanheimo Мирья Хихнала дает 50-тонному подъемному крану имя «Свен».

tons. That is a record of its kind as well. Over the year, the port is visited by 588 ships, 26 more than the previous year. Of these ships, 52 are Panamax-class.

2012 The Port of Kokkola is a success story of great scope. During the 1990s the shipping lane was deepened and the dredging operations sucked up millions. The state was responsible for the majority of costs. This brought about its fair share of criticism. Now, nobody can deny that the public has gotten value for its money. It is in a great part due to the deepwater shipping lane that traffic to and from the port has shown a formidable upswing.

Over the last decade, traffic has doubled and the port's value and significance for the city of Kokkola is constantly growing. The large Panamax vessels which call at the port today are an essential element of regional trade. The snag is that they cannot do so fully loaded, and that means less cost-effective operations for the shipping companies.

In order to be better able to serve the large Capesize-class, the Port of Kokkola invests in a port crane in the 50-ton class with a reach of 40 meters. The official christening is carried out by Mirja Hihnala, the shipping manager at Oy

снижает прибыльность судоходных компаний.

С целью улучшить обслуживание крупных судов класса Capesize порт Коккола приобрел 50-тонный портовый кран с пролетом 40 метров. 8 марта менеджер по отгрузке Oy M. Rauanheimo Ab Мирья Хихнала произвела "крещение" крана. Этот купленный в Швеции кран называли Свенем.

"Чтобы порт Коккола мог поддерживать свою конкурентоспособность и продолжать развитие, государство должно дать зеленый свет на углубление фарватера с 13 до 14 метров. Стоимость проекта оценивается в 65 миллионов евро. В конечном счете речь идет не только об интересах Коккола, но и всей Финляндии", – отметил главный редактор газеты ÖV Бёрье Хестбака.

Компания Oy M. Rauanheimo Ab начала деятельность в порту Котка-Хамина.

11 сентября Европарламент подавляющим большинством голосов принял директиву о сокращении содержания серы в топливе, вступающую в силу в 2015 году. Директива может иметь разрушительные последствия для порта Коккола, поскольку она устанавливает значительно более жесткие требования к выбросам при перевозках в Балтийском море, чем при перевозках в Средиземном море и Атлантике. Повышение стоимости перевозок касается всех портов, однако по-

чем в предыдущем году. Порт принимает 438 судов. Транзитные перевозки составляют 7 % от общего объема грузовых перевозок. Порт приобретает подъемный кран стоимостью 10 миллионов марок. В 1985–1989 годах город Коккола инвестирует 50 миллионов марок в проект по расширению порта.

1990

В начале десятилетия порт приобретает систему погрузки пирита – сырьевого продукта, используемого при производстве серной кислоты. Затраты составляют 8,5 миллионов марок. В общей сложности город выделяет на развитие деятельности порта 20 миллионов марок.

В июле в порт прибывает «Аркадия» – самое крупное судно, когда-либо заходившее в порт Коккола. Его размер составляет 175 x 32 метра, а вместимость – 47 000 тонн. Судно числится в судовом реестре Финляндии. В Коккола на «Аркадия» грузят пирит, после чего судно отправляется в голландский порт Роттердам.

В июле в регионе становится намного меньше машин марки «Лада»: грузовое судно «Евгений Вахтангов» увозит в своих трюмах около двухсот подержанных машин. Судно отправляется в регион Черного моря, где желающих ку-

ger buyers await.

Over the year, new records are set in the port. The cargo traffic increases by 26.8% to 2.7 million tons. Transshipment has doubled and comes to just over 603,000 tons.

This year, the port authority enters into a 10-year contract with Outokumpu's mine in Pyhäsalmi. The contract means that enriched pyrite from the mine is transported through the Port of Kokkola. On an annual basis, this means around 400,000 tons.

The city has 34,563 inhabitants.

Kokkola Zinc Oy and OMG Kokkola Chemicals Oy are established when Outokumpu restructures their operations.

1991

The Port of Kokkola is at risk of losing millions when trade with the Soviet Union comes to a standstill due to Russia's defaulting on their debts to VR [Finland's state-owned railroad]. The expired bills come to 300 million Finnish marks. Harbor-master Hans Biskop and station manager Eero Toivonen are concerned. Fortunately, the issue is resolved.

M. Rauanheimo Ab, on March 8. The crane, which has been purchased from Sweden, is named Sven.

"In order for the Port of Kokkola to safeguard its competitiveness and continued development, it is important that the state gives the green light for a deepening of the shipping lane from 13 to 14 meters. The project is estimated to cost 65 million euros. In the end it is not just a matter of advantage for Kokkola, but of domestic interest," the newspaper Österbottningen's editorial writer Börje Hästbacka realizes.

Oy M. Rauanheimo Ab begins operations in Kotka-Hamina.

The port in Kokkola might be one of the losers when the European Parliament passes sulfur directives by a sizable majority on September 11; these directives will go into effect in 2015. The decision means that the Baltic Sea will receive stricter emissions rules than the Mediterranean and the Atlantic. All ports are affected by more expensive transportation, but one of the big losers among Finnish ports is Kokkola. Port Director Torbjörn Witting feels that the decision has been made by people who have not quite realized the consequences of the decision.

The Port of Kokkola rises to third place among Finnish

следствия данной директивы будут особенно губительны для порта Коккола. По мнению директора порта Турбьёрна Виттинга, лица, принимавшие решение, плохо представляли себе его последствия.

В том же году порт Коккола стал третьим по величине портом Финляндии. Общий объем перевозок составил 7,4 миллиона тонн против 7,9 миллиона тонн в предыдущем году. Лидером среди финских портов был порт Котка/Хамина (14,5 миллиона тонн), за которым следовал порт Хельсинки (10,8 миллиона тонн). По объему транзитных перевозок порт Коккола занял второе место.

В порт зашли 612 судов, или на 24 кораблей больше, чем в предыдущем году. Год оказался весьма прибыльным. Объем продаж впервые превысил 20 миллионов евро. Маржинальная прибыль составила 69,5 процента.

2013 8 марта в портовой конторе был организован торжественный прием по случаю 50-летнего юбилея директора порта Турбьёрна Виттинга. Виттинг поступил на работу в портовую контору 17 лет назад. Должность директора порта он занимал последние восемь лет. До этого Виттинг работал начальником по финансам и маркетингу порта Коккола.



The liner Amadea visits the Port of Kokkola in 2012. Заход круизного судна «Амадеа» в порт Коккола в 2012 году.

public ports. The total cargo volume reaches 7.4 million tons, compared to 7.9 million tons the previous year. The port rankings are led by the Port of HaminaKotka (14.5 million tons), ahead of the Port of Helsinki (10.8 million tons). When it comes to transshipment, the Port of Kokkola places second.

Over the year, 612 ships visit the port, 24 more than the previous year. From a business standpoint, the year was successful. Sales exceed 20 million euros for the first time. The contribution margin reaches 69.5 percent.

2013 On March 8, a reception is arranged in the port office for Torbjörn Witting's 50th birthday. Witting came to the port office 17 years ago. For the last nine years he has served as the port director. Before that, he worked as the finance and marketing director for the Port of Kokkola.

Many magnetic items are found in the mapping of unsurveyed areas around Ykspihlaja over the summer. The survey is undertaken for the planned deepening of

Летом были исследованы чужие территории вокруг Юкспихлая и было обнаружено несколько магнитных объектов. Порт Коккола запланировал углубление фарватера на 2016 год, в связи с чем были проведены изыскательские работы. В ходе изысканий обнаружилось несколько сотен магнитных объектов, требующих более детального анализа. Теперь территория порта после проведения летом магнитной съемки полностью изучена.

Министр финансов Ютта Урпилайнен на прошедшем в начале июля семинаре "Чюдениус" подняла вопрос размеров фарватерных сборов, которые, по ее мнению, должны быть снижены для стимулирования финского экспорта с учетом ввода через два года в действие новой директивы по сере. Как считает директор порта Турбьёрн Виттинг, система работала, но с вводом в действие новой директивы по сере прибытие сюда кораблей станет слишком дорогим, поэтому страны Балтийского моря потеряют весьма значительную часть мировой торговли.

В августе порт посетили представители Транспортного отдела Комитета по финансам Парламента Финляндии.



Oy M. Rauanheimo Ab and Severstal have signed a contract. From left Pauliina Saari, Oxana Datsyuk, Violetta Krutova, Yuri Kim, Juha Petäjaniemi, Torbjörn Witting, Joakim Laxåback, Petri Leino, Sergey Starodubtsev and Natalina Semenova. Компания Oy M. Rauanheimo Ab и «Северсталь» подписали договор. Слева направо: Паулиина Саари, Оксана Дацюк, Виолетта Крутова, Юрий Ким, Юха Петяйяними, Турбьёрн Виттинг, Йоаким Лаксобак, Петри Лейно, Сергей Стародубцев и Наталина Семенова.

пить их более чем достаточно.

Порт ставит новый рекорд. Объем грузовых перевозок увеличивается на 26,8%, до 2,7 миллионов тонн.

Объем транзитных перевозок увеличивается вдвое и составляет более 603 000 тонн.

Порт заключает договор сроком на 10 лет с горнодобывающим предприятием из Пюхясалми, принадлежащим компании Outokumpu. Согласно договору, обогащенный пирит транспортируется через порт Коккола. Годовой объем транспортных перевозок пирита составляет 400 000 тонн.

Население Коккола составляет 34 563 человека.

В результате организационных изменений, произошедших в компании Outokumpu, образуются компании Kokkola Zinc Oy и OMG Kokkola Chemicals Oy.

1991

В случае прекращения транзитных перевозок в Советский Союз порт Коккола рискует понести миллионные убытки, так как советская сторона не выплатила долг компании «Государственные железные дороги Финляндии» (VR). Общая сумма долга, причитающегося к оплате, составляет 300 миллионов марок. Капитан порта Ханс Бископ и начальник Ээро Тойвонен серьезно обеспокоены. К счастью, все заканчивается благополучно.

Город Коккола предо-

Jakob Lines wants compensation for travel taxes, but Kokkola does not want to relinquish port fees amounting to 150,000 Finnish marks. The total cargo volume is 2.7 million tons, and transshipment increases by 11.4 percent to 0.7 million tons.

1992

Total cargo volume exceeds three million tons, and transshipment comes to almost 1 million tons.

The inhabitants of Ykspihlaja are concerned about aluminum dust and demand that environmental measures be taken.

Jakob Lines shows positive passenger numbers. President Taito Rintala believes there will be 180,000 passengers this year. The previous year, the number of passengers was 164,000.

1993

The port in Ykspihlaja is the first Finnish port to ship lumber to Japan. The first test load of 40,000 tons of iron pellets arrives. The Russian authorities are prepared to export 2.5 million tons of iron pellets in the coming years.

The quay in the deepwater port is lengthened by 220

the shipping lane to the Port of Kokkola in 2016. Several hundred magnetic items are noticed during the survey and are to be examined more closely. With the summer's magnetic surveys, the whole port area has been charted.

In connection to the Chydenius seminar at the beginning of July, Minister of Finance Jutta Urpilainen highlights the shipping lane fees which she thinks should be decreased to stimulate Finnish exports when the new sulfur directives go into effect in 2015. Port Director Torbjörn Witting thinks that the system has worked well so far, but when the new sulfur directives take effect it will be expensive for ships to sail here and the nations on the Baltic Sea will lose a great deal of their trade on the world market.

In August, the governmental Finance Committee's trade delegation visits.

During the visit, the delegation is able to admire the M/S Navios Lumen, which is the largest ship to have ever visited the port in Kokkola. The ship measures 292 x 45 meters and can carry 180,000 tons of iron ore pellets, but the depth of the shipping lane must be greater than 18 meters. Since the shipping lane to Ykspihlaja is 13 meters deep, freighters follow the ship until it has passed Nordvalen, situated between Vaasa and Umeå. There, additional iron ore pellets are loaded, since the depth south of the passage is over 15 meters. The ship from Amsterdam will carry iron ore pellets from Kokkola to Turkey.



The anchor has been returned to the port, to the delight of Torbjörn Witting and Hemming Renlund. В порт возвращен якорь. Турбьёрн Виттинг и Хемминг Ренлунд довольны.

В ходе визита гости смогли полюбоваться т/х Navios Lumenia – крупнейшим судном, которое когда-либо заходило в порт Коккола. Судно сможет принять на борт до 180 тыс. тонн железорудных окатышей, когда глубина фарватера превысит 18 метров. Габариты судна составляют 292 x 45 метров. Поскольку глубина фарватера в Юкспихлая составляет 13 метров, корабли с грузом должны были следовать за т/х Navios Lumenia до тех пор, пока судно не прошло маяк Нурдвален, расположенный между городами Вааса (Финляндия) и Умео (Швеция). В районе маяка на судно было погружено дополнительное количество окатышей, так как там глубина фарватера уже превышала 15 метров. Судно прибыло в Коккола из Амстердама за железорудными окатышами для Турции.

В течение года портовое управление вложило в порт 7,3 миллиона евро. В старом порту было построено здание для мастерской, модернизированы подъемные краны и причалы, произведен ремонт фарватеров. Прибыль от деятельности составила 9,5 миллиона евро. Общий



The Port Board in the period 2013–2016. From left: Johan Nyberg, Katja Kojola, Jorma Kauppila, Riitta Rahkola, Pekka Nokso-Koivisto (Chairman), Irma Keiski, Seppo Tastula (representative of city board) and Sari-Kaarina Vähämäki (deputy member). Deputy Chairman Juhani Autio and technical director Tapio Lampinen are missing from the picture.

Дирекция порта в период 2013–2016 годов. Слева направо: Йохан Ньюберг, Катя Койола, Йорма Кауппила, Рийтта Рахкола, Пекка Ноксо-Койвисто (председатель), Ирма Кейски, Сеппо Тастула (представитель городского правления) и Сари-Каарина Вяяхмяки (заместитель члена дирекции). На фотографии отсутствуют заместитель председателя Юхани Аутио и технический директор Тапио Лампинен.

Over the year, the port invests 7.3 million euros. A workshop is built in the original port, cranes are modernized, quays and traffic routes are looked over. The operational surplus rises to 9.5 million euros. Total cargo volume reaches 7.5 million tons. Transshipment accounts for 2.9 million tons of this total.

2014 Positive development continues in the port. Everything indicates that the Port of Kokkola is moving toward a new record year. Even if the port is doing well, the need for improvements is large. The current shipping lane depth of 13 meters is not sufficient. One more meter would give the port increased competitiveness and would mean at least 10,000 tons more cargo for large vessels. In the dredging plan, the state, through the Finnish Transport Agency, accounts for 56 million euros and the port for 7 million euros. The goal is for the dredging to take place during three summer periods from 2016 on.

On Wednesday, June 11, a one-day strike closes Finnish ports. According to Port Director Torbjörn Witting it is unreasonable that a ship boycotted in Tornio can paralyze all port traffic in the entire country. Even though the strike lasts only for 24 hours, it becomes expensive for the nation, and the consequences of delays in the schedule cause problems, Witting points out. The president of the Confederation of Finnish Industries (EK) is also of the opinion that the strike is completely irresponsible.

The Port of Kokkola has a record year

2014 became an all-time record year for the Port of Kokkola. Total cargo volume increased by 9.2 percent to 8.6 million tons. Foreign trade accounted for 8.1 million tons of that total. There was an unprecedented increase in transshipment, up to 3.6 million tons. Over the year, the port in Kokkola was visited by 582 ships, 72 of which were of the so-called Panamax class. Over the year, the port made investments of 6.7 million euros, compared to 7.3 million euros the year before. 2014 was also a good year for profits.

объем грузооборота составил 7,5 миллиона тонн. Из них доля транзита составила 2,9 млн. тонн.

2014 Порт продолжил успешное развитие. Все указывало на то, что в порту Коккола будут установлены новые рекорды. Несмотря на попутный ветер, порт крайне нуждается в улучшениях. Существующая 13-метровая глубина фарватера является недостаточной. Один дополнительный метр значительно повысит конкурентоспособность порта – тогда большие суда смогут принимать как минимум на 10 тыс. тонн груза больше. Государство в лице Транспортного агентства вложит в запланированные дноуглубительные работы 56 миллионов евро, а порт – семь миллионов евро. Углубление фарватера планируется осуществить в течение трех летних сезонов, начиная с 2016 года.

В среду 11 июня однодневная забастовка привела к закрытию портов Финляндии. По мнению директора порта Турбьёрна Виттинга, неприемлемо когда из-за блокады одного судна в Торнио останавливается работа всех портов Финляндии. Несмотря на то, что забастовка длилась лишь один день, это дорого обошлось Финляндии, а связанные с забастовкой задержки в расписании вызвали проблемы, – отметил Виттинг. Исполнительный директор Конфедерации финской промышленности и работодателей Юри Хякямиес также считал проведение забастовки совершенно безответственным.

Рекордный год порта Коккола

2014 год стал для порта Коккола рекордным за все время его существования. Совокупный объем перевозок вырос на 9,2 процента и достиг 8,6 миллионов тонн. 8,1 миллионов тонн из этого объема пришлось на зарубежные перевозки. Объем транзитных перевозок составил рекордные 3,6 миллионов тонн. В порту побывали 582 судна, из которых 72 относились к т.н. классу Panamax. Инвестиции порта составили почти 6,7 миллионов евро, а в предыдущем году – 7,3 миллионов евро. Рентабельность также находилась в 2014 году на хорошем уровне.

ставляет порту 10 миллионов марок на приобретение пневмотранспортера, а также на строительство склада для насыпных грузов, хранящихся в порту на промежуточном складе. Городской совет выносит решение по вопросу о финансировании после длительных обсуждений. Jakob Lines хочет получить компенсацию за уплату налога на путешествие. Однако Коккола не желает отменять портовый взнос, который составляет 150 000 марок.

Объем грузовых перевозок составляет 2,7 миллионов тонн, а объем транзитных перевозок увеличивается на 11,4 %, до 0,7 миллиона тонн.

1992

Объем грузовых перевозок превышает три миллиона тонн, а объем транзитных перевозок возрастает почти до миллиона тонн. Местные жители обеспокоены алюминиевой пылью и требуют проведения проверки экологического состояния среды.

Услугами Jakob Lines пользуется большое количество пассажиров. Исполнительный директор компании Тайто Ринтала считает, что в 1992 году будет превышен показатель в 180 000 пассажиров. В предшествовавший год количество пассажиров составило 164 000.

1993

Юкспихлая является первым портом в Финляндии, через кото-



The port of Kokkola became a limited company on 1st January 2015. From left: the city's director of development Jonne Sandberg, city lawyer Ben Weizmann, mayor Antti Isotalus and port director Torbjörn Witting.

01.01.2015 порт Коккола станет акционерным обществом. Слева направо: директор по развитию города Йонне Сандберг, юрист города Бен Вайцман, мэр города Антти Исоталус и директор порта Турбьёрн Виттинг.

Port of Kokkola to be incorporated

At a meeting in November 2014, Kokkola city council decided to incorporate the port authority. At the same time, it decided that the company Kokkolan Satama Oy would have a board of directors with competence in logistics, international trade, law, finance, and business.

An extraordinary meeting of shareholders will decide

Порт Коккола становится акционерным обществом

Городской совет Коккола принял на своем заседании, проведенном в ноябре 2014 года, решение об акционировании порта Коккола. Заодно было решено, что у акционерного общества Kokkolan Satama Oy будет правление, в котором должны быть представлены специалисты по логистике, международной торговле, юриспруденции, финансам и коммерческой деятельности.

on a share issue to the City of Kokkola and elect a regular Board of Directors to the limited company. The Board of Directors is to comprise at least five – and a maximum of seven – members, and civil servants will represent the city at the meeting.

The port has been a source of considerable income for Kokkola, and the objective is for it to be able to continue to generate revenue in future, too. The arrangement according to the recommendation would generate tax-free income for the city in the form of rents and guarantee commission, and about two million euros a year for the company in deductible expenditure. The amount depends on the final level of real estate tax.

The property transfer tax issue has not yet been resolved, and will lie between two and three million euros, according to which assets are held to be subject to the tax.

Cooperation talks have been held with the public utility's personnel. All of the port's 28 permanent employees will transfer to the limited company as existing employees. Under the incorporation plan, the limited company is due to start up on 1st January 2015.

На внеочередном собрании акционеров будет, в частности, решаться вопрос об эмиссии акций для города, а также будут избраны действительные члены правления общества. В правлении должно быть не менее пяти и не более семи членов. На внеочередном собрании чиновники будут выступать в качестве представителей города.

Порт приносит значительную прибыль в городской бюджет. Цель акционирования – обеспечить городу возможность и дальше получать доходы от деятельности порта. Планируемые изменения принесли бы городу безналоговую прибыль в виде арендной платы и комиссионных за поручительство, а также возможность уменьшения налогооблагаемой базы за счет расходов примерно на два миллиона евро в год. Сумма зависит от итоговой суммы налога на недвижимость.

Вопрос о налоге на передачу имущества пока открыт. Размер возможного налога колеблется от двух до трех миллионов евро и зависит от того, какая именно собственность будет рассматриваться как налогооблагаемая в рамках данного налога.

С персоналом порта как предприятия в собственности города проведены переговоры о совместной деятельности. Все 28 постоянных сотрудников порта переходят в новое акционерное общество с сохранением стажа и льгот. По плану акционерное общество начнет свою деятельность 01.01.2015.



Pekka Nokso-Koivisto
Пекка Ноксо-Койвисто



John Hagnäs
Джон Хагнэс



Jorma Kauppila
Йорма Кауппила



Tom Niemi
Том Ниemi



Osmo Sippola
Осмо Сиппола

Pekka Nokso-Koivisto manages the port's board of directors

At the Port of Kokkola Ltd's special meeting of shareholders on January 15, 2015, Pekka Nokso-Koivisto was elected chairman of the board of directors. John Hagnäs, Jorma Kauppila, Tom Niemi, and Osmo Sippola were elected to serve as additional board members.

Правление портового акционерного общества возглавляет Пекка Ноксо-Койвисто

На собрании акционеров АО Kokkolan Satama Оу, проведенном 15 января 2015 года, председателем правления общества был избран Пекка Ноксо-Койвисто. Членами правления были избраны Джон Хагнэс, Йорма Кауппила, Том Ниemi и Осмо Сиппола.

From the countryside to the port

I first became acquainted with the Port of Kokkola in the spring of 1987. At the time, it was usual for the townspeople to visit the Port of Ykspihlaja on Sundays. My husband and I, who both came from the countryside, wanted to do the same. So we took a car ride to the port. When we drew near to the port area, we noticed the traffic sign delineating the port, and the customs post marked with "no unauthorized visitors". Of course, we had no business in the port, we were just driving around. So I told my husband that we should "quickly leave" and we went back into town. A few days passed, and then a brown envelope dropped through the mail slot. The sender was the port office in Kokkola. I became concerned; the envelope must contain a fine, or some other penalty for us having driven around the port without permission over the weekend. But no; what I got was an invitation to a work interview. In the spring, I had received my degree in business and administration with a specialization in accounting from the business institute in Kokkola. Immediately after that, I had applied for a job with the city. And the port office needed a summer worker.

In those days, there were barely any mobile phones, so what I had to do was fill my pocket with coins, go to a telephone booth and call harbor master Hans Biskop. We agreed on an interview time, and fortunately it ended with me getting the job. My first day at the port office was June 11, 1987. At that time I had no idea that the two-month-long summer job would become my permanent job. As of this date, I have worked in the port for 27 years.

From typewriter to the age of the PC

At that time, two office clerks and a harbor master worked in the port office. The most important tools were an electric typewriter with a memory that could store a few sentences, and a printing calculator. I associate the Ditto machine with the smell of alcohol. Soon enough, a new copying machine capable of producing copies in black and white was acquired. The telex was also frequently used, mostly for communication between ships and the port.

The tasks for an office clerk primarily consisted of making sales invoices, handling purchase invoices, and maintaining statistics related to cargo and ship traffic. Sales invoices were written on the typewriter, on forms with 4–5 carbon copies. I received a proper orientation concerning all office tasks from Kyllikki Latvala, the office clerk working there at the time. One had to be careful not to write the wrong letters or numbers on the invoice, because it was not possible to correct them on the carbon

Из деревни в порт

Я познакомилась с портом Коккола весной 1987 года. По воскресеньям горожане любили ездить на машинах в порт Юкспихлая, и мы, молодая пара, недавно переехавшая в город из деревни, решили последовать их примеру. Мы поехали с мужем в сторону порта, и на подъезде я заметила дорожный знак «Портовая зона. Таможня. Посторонним вход и въезд воспрещен». Поскольку никакого дела в порту у нас не было, а мы просто катались, то я сказала мужу: «Давай-ка поедем отсюда». Мы поехали обратно в город. Через несколько дней в почтовом ящике меня ждал коричневый конверт. Отправителем была контора порта Коккола. Я расстроилась, ожидая, что в конверте меня ждет штраф или иное наказание за то, что мы незаконно находились на территории порта в выходные. Но в конверте было приглашение на рабочее интервью. Той весной я закончила торговое училище Коккола по специальности мерконом-счетовод и подала в мэрию заявление по трудоустройству. Портовой конторе были нужны работники на лето.

В то время почти не было мобильных телефонов, так что я набила карман мелочью и пошла звонить из автомата капитану порта Хансу Бископу. Мы договорились, что я приду на интервью, и так получилось, что меня взяли на работу. Мой первый рабочий день в портовой конторе был 11 июня 1987 года. Тогда я бы не поверила, если бы мне сказали, что после двух месяцев работы мне предложат постоянное место. А теперь я работаю в порту уже 27 лет.

От печатной машинки до компьютеров

В портовой конторе тогда работали двое служащих и капитан порта. В первые годы работы основными инструментами были электрическая печатная машинка с памятью на несколько фраз и печатающий калькулятор. Тогдашняя копировальная машина ассоциируется в моей памяти с запахом спирта. Правда, довольно скоро нам купили новый ксерокс, на котором можно было делать черно-белые копии. Для поддержания связи между портом и кораблями активно использовался телекс.

В те годы в обязанности служащего входили, главным образом, подготовка инвойсов, обработка счетов по закупкам и ведение статистики по передвижению товаров и судов. Инвойсы печатались на печатной машинке на бланки с 4–5 листами копирки. Тогдашняя канцеляристка Кюллиikki Латвала ввела меня в курс дела. Нужно было быть внимательной, чтобы случайно не вписать в счет неправильные буквы или цифры, потому что их было намного труднее исправить на копиях, чем сейчас, когда можно просто стереть неверные данные и написать все заново.

Первый персональный компьютер появился в порту в начале 1990-х



Finance Manager Vuokko Kalliokoski. / Начальник финансового отдела Вуокко Каллиокоски.

copies as one can today, with text able to be deleted and rewritten.

We received our first PC at the start of the 1990s, in 1991 if I remember correctly. At the same time, the city began using an invoice system that the port adopted. The typewriter, however, kept its place in the office for a long time. Different forms, envelopes, and the budget were still written on the typewriter after one had checked several times that the numbers were correct with the help of the printing calculator.

The port got a new director in December of 1987, when Eero Mäki took the position. Mäki was a man who liked his pen. Pen in hand, he wrote reports, applications, and motions to different authorities and decision-makers, for instance, items concerning the deepening of the shipping lane. I often typed out these drafts, on an electric typewriter of course. These years were very instructive. As I typed out his texts, I learned a great deal about the port and its connections with the authorities and its partners. For instance, I recall his justifying a deepening of the shipping lane with the argument that cargo traffic via the Port of Kokkola was going to increase to seven million tons. At that point, cargo traffic reached about two million tons. I thought it sounded idealistic. But over the years and decades, I have realized that one needs to set goals that might seem unobtainable, in both work and one's personal life. The named seven million tons was reached in 2011, when Witting was port director, and today we are aiming for cargo traffic in excess of ten million tons.

During the latter part of the 1990s the port's knowledge-base was strengthened with the hiring of more people: a finance and marketing manager, a works manager, and an office clerk. Crane services also began developing, among other things. The new staff brought with them new viewpoints, new knowledge, and new skills that were used in the port's development.

Moving to a new port office — new winds blowing

In the fall of 2000, we moved into a new port office. Now there was no longer a place for a typewriter in the office. With computer technology, e-mail, and so on, we entered a new millennium, and traditional office equipment disappeared one by one. More and more people got a mobile phone, and e-mail became the daily tool for contact and information. Working with office software like Word, Excel, and PowerPoint soon became a part of everyday life for every office clerk.

The first years of the 2000s can be characterized as a time of change. Within the span of two years, several people who had been important for the port retired, among them the port's president, the port director, and the harbor master. When port director Mäki retired, he told me "I have ordered a book for you, The Municipal Law, which you will find useful yet." Today I know that he was right.

The port's organization was updated to better meet the current situation. In the spring of 2004, finance and marketing director Torbjörn Witting was appointed as port director. In the fall, a new position of development director was announced as vacant, and the earlier harbor master's position was updated to traffic manager. The managerial team's

годов – кажется, в 1991 году. Примерно в то же время город перешел на использование новой системы выставления счетов, в которой участвовал и порт. Тем не менее, печатная машинка сохраняла свои позиции еще долгое время. На ней печатали различные формы и тексты на конвертах. Бюджет тоже печатался на машинке, но сначала служащие много раз проверяли на печатающем калькуляторе, все ли цифры сходятся.

В 1987 году на пост директора порта пришел Ээро Мяки. Он любил писать от руки – многочисленные резолюции, заявления и обоснования для начальства, в частности, по поводу необходимости углубления фарватера. Я часто перепечатывала на печатной машинке проекты его документов начисто. Это было очень познавательно. Я почерпнула много сведений о порте и о взаимодействии с должностными лицами и партнерами. Например, я хорошо помню, как Мяки обосновывал необходимость углубления фарватера тем, что грузопоток порта Коккола увеличится до семи миллионов тонн. А в то время он составлял всего два миллиона тонн. Конечно, я подумала про себя: что за утопия. Но за прошедшие годы и десятилетия я поняла, что необходимо ставить себе и такие цели, которые кажутся невероятными, – как на работе, так и в личной жизни. Тот рубеж в семь миллионов тонн был преодолен в 2011 году, когда директором порта был уже Виттинг. А сейчас в отношении грузопотока ставятся задачи в несколько десятков миллионов тонн.

Во второй половине 1990-х годов в портовую контору наняли много новых людей – директора по экономическим вопросам и маркетингу, начальника работ и офисного работника. Кроме того, в порту стали развиваться, в частности, крановые услуги. Новые люди принесли с собой новые взгляды, знания и умения, что пошло на пользу развитию порта.

Переезд в новую портовую контору и новые веяния

Осенью 2000 года мы переехали в новую портовую контору, и тогда уже для печатной машинки места не нашлось. Появившиеся в предыдущее десятилетие компьютеры, электронная почта и т.д. прочно вошли в нашу жизнь и потеснили привычные офисные инструменты. Получили распространение мобильные телефоны, а электронная почта стала основным инструментом письменной коммуникации. Такие офисные приложения, как Word, Excel и PowerPoint стали привычными спутниками офисных служащих.

Начало 2000-х было временем перемен. В течение двух лет на пенсию вышло большое количество важных для порта людей, в частности, исполнительный директор стивидорной компании, директор порта и капитан порта. Выходя на пенсию, директор порта Ээро Мяки сказал мне: «Я заказал тебе новую книгу "Муниципальное законодательство", она тебе очень пригодится». И он, безусловно, оказался прав.

В порту была проведена реорганизация, чтобы он лучше соответствовал современным реалиям. Весной 2004 года на должность директора порта был выбран директор по экономическим вопросам и маркетингу Турбьорн Виттинг. Осенью 2004 года открыли новую должность начальника отдела развития, а должность капитана порта превратилась в должность начальника перевозок. Также была повышена эффективность ра-

work, which had already begun earlier at the port, was made more efficient. The managerial team still consists of the port director, the finance manager, the technical manager, the development manager, and the traffic manager. I feel that the work undertaken by the managerial team is very important to the port's development. Active work with the managerial team, and serving as the board of directors' secretary, has given me great opportunities to develop my own skills.

Over the years, my tasks changed and I received more responsibilities to handle. My job title changed from office clerk to office manager, later to financial secretary, and from 2006 onwards to finance manager. A result of the systematic development of the port was that the volume of cargo increased. I had a dream myself about developing further, and in the fall of 2007, when the cargo traffic in the port had grown from two million to five million tons, I began studying administrative science with a major in public leadership, and a minor in public rights at the Open University. In the early winter of 2014, I received my master's degree in administrative science from the University of Vaasa.

In 2005, I was awarded Kokkola's honorary medal in bronze, in recognition of meritorious work for my hometown. In 2008, I received the municipal association's badge for merit in silver, for 20 years of meritorious work for the municipal administration. These merits are proof that my work is appreciated.

Sometimes I have wondered what made me, the girl from the countryside, stay in the city and work in the port. Perhaps it was the opportunity to develop and grow with the port, to get to work with varied, interesting, and versatile tasks alongside friendly colleagues in an international atmosphere. Another deciding factor was the port's vitality and the positive attitude among those who worked there. Now we continue towards new challenges, transitioning from our status as a public utility into the world of publicly-traded companies.

VUOKKO KALLIOKOSKI
Finance Manager

боты основанной ранее дирекции. В нее по-прежнему входили директор порта, начальник административно-финансового отдела, начальник технического отдела и начальник отдела развития и капитан порта. На мой взгляд, работа дирекции оказала большое влияние на развитие порта. Активное участие в работе дирекции и работа в качестве секретаря правления порта позволили мне повысить свою квалификацию в самых разных областях.

С годами мои рабочие обязанности изменились, и зона ответственности расширилась. Должность канцеляристки изменилась сначала на заведующего бюро, затем на секретаря по административно-финансовым вопросам, а с 2006 года – на начальника административно-финансового отдела. В результате планомерного развития порта грузопоток вырос, а я стала мечтать о собственном развитии. Осенью 2007 года, когда грузооборот порта возрос с двух до пяти миллионов тонн, я начала изучать администрирование в Открытом университете. Моим основным предметом было общественное управление, а дополнительным – экономическое право. В начале зимы 2014 года я стала магистром администрирования, окончив Университет Вааса.

В 2005 году я получила бронзовую почетную медаль Коккола за успешную работу на благо моего родного города. В 2008 году я получила серебряный знак почета Союза муниципалитетов за двадцатилетнюю службу на благо муниципального управления. Эти награды свидетельствуют о том, что мою работу ценят.

Иногда я задумываюсь над тем, почему я, деревенская девушка, осталась в городе и стала работать в порту. Наверное, именно потому, что это дало мне возможность расти и развиваться вместе с портом. А еще потому, что у меня была разнообразная, интерес-

ная работа и хорошие коллеги. В порту интернациональная атмосфера, здесь всегда кипит бурная деятельность, а самое главное, все настроены на работу! С этим можно смело двигаться навстречу новым трудным задачам, по пути от городского предприятия к акционерному обществу.

VUOKKO KALLIOKOSKI
Начальник административно-финансового отдела



**Cream cake always goes down well.
Сливочный торт – это всегда вкусно!**

Harbor Master Carita Rönqvist

After two decades at sea, Captain Carita Rönqvist (born 1957) considered that the time was ripe for stepping onto terra firma. She applied for the new post of Harbor Master established by Kokkola Port Authority and was selected out of fourteen candidates. She took up her post in the autumn of 2004 when her predecessor Port Captain Hans Biskop retired. The post was given a new title: Harbormaster, and this meant new tasks.

“I planned to settle on land before turning fifty, and posts of this kind do not become vacant particularly often and at any rate not in one’s home haunts,” says Carita, born and bred in Pietarsaari. Commuting to Kokkola does not feel arduous at all.

Carita Rönqvist is a rare bird, one of three female harbormasters in Finland who also work in jobs matching their qualifications. She went out to sea in 1984, took the mate’s examination in 1988 and the captain’s examination in 1998. As mate on a variety of vessels, she has grown familiar with the Baltic Sea and the stormy Gulf of Bothnia and sailed across the Atlantic to the golden land of the West.

Rönqvist says that she has worked for Finnish and Swedish shipping companies and has sailed under the Bahamian flag. As Harbor Master at the Port of Kokkola, she benefits enormously from her fifteen years’ experience as a mate, and she feels that she is the right woman in the right place.

“I bear ultimate responsibility for port traffic and for vessels when they arrive,” says Carita. “In addition, I am the Security Officer and bear responsibility for the maritime part of the port’s environment system, but not for the infrastructure built on land.”

The ports’ security requirements were tightened in the wake of the terror attacks on the USA. Carita’s most noteworthy security projects comprised the building of fencing around the harbor area and drawing up the authorization procedure for visitors to the port. As Harbor Master, she communicates directly with incoming vessels. Her years spent at sea are a tremendous advantage in that respect.

“I know how life at sea works, and it is easier for me to talk to the vessels’ personnel and solve any problems. So far, I have not encountered any major problems. But, after all, problems are there to be solved. When claims for compensation are filed, my job is to get in touch with shipping companies, lawyers, insurance companies and other interested parties.”

Carita Rönqvist says that a positive spirit prevails in the port, notwithstanding the Sulfur Directive due to enter into force in 2015, and that co-operation with operators is smooth.

“I have had the privilege of being involved in the fantastic development of the port. Traffic has almost tripled in ten years,” Harbor Master Carita Rönqvist says, with pride in her voice.



Капитан порта Карита Рённквист

Проработав двадцать лет на море капитаном, Карита Рённквист (род. в 1957 году) решила, что пора перебираться на работу на сушу. Она подала заявление на введенную в порту новую должность начальника отдела морского транспорта и была выбрана из четырнадцати кандидатов. Карита вступила в должность осенью 2004 года после выхода на пенсию капитана порта Ханса Бископа. В результате вступления на новую должность у Кариты появились совершенно новые обязанности.

«Я думала перейти на работу на сушу до достижения возраста 50 лет. Такие должности не так часто открываются, по крайней мере, у нас в регионе», – говорит Карита, уроженка Пиетарсаари. Для нее ездить на работу в Коккола совсем не тяжело.

Карита Рённквист – редкая женщина. Она одна из трех женщин – капитанов порта в Финляндии, работающих на этой должности. Рённквист пошла работать в море в 1984 году, получила диплом штурмана в 1988 году, а диплом капитана – в 1998 году. Будучи штурманом, Карита Рённквист плавала на многих судах и познакомилась с Балтийским и штормовым Северным морями, а также пересекала Атлантику.

Карита Рённквист работала в финских и шведских судоходных компаниях и плавала под флагом Багамских островов. На нынешней работе ей очень пригождается опыт, приобретенный за 15 лет работы штурманом, и она знает, что здесь она на своем месте.

«Я несу ответственность за движение в порту и за все суда, прибывающие в порт, – говорит Карита. – Кроме того, я еще являюсь менеджером по вопросам безопасности и отвечаю за часть системы контроля за состоянием окружающей среды, относящейся к морю. А вот инфраструктура этой системы на суше не входит в зону моей ответственности».

После терактов в США требования к системам безопасности в портах были ужесточены. Самыми крупными проектами в области безопасности Кариты Рённквист были строительство ограждений вокруг территории порта, а также разработка разрешительных процедур для посетителей порта. Капитан порта должен держать связь с прибывающими судами напрямую. Годы, проведенные на море, очень помогают в этом Карите.

«Я знаю, что такое работа на море, и поэтому мне легче общаться с экипажем судов и при необходимости решать возникшие проблемы. До сих пор особо серьезных проблем не было. Но проблемы для того и существуют, чтобы их решать. Если, например, выставляются требования о возмещении убытков, я должна связываться с судоходными компаниями, юристами, страховыми компаниями и другими сторонами».

Карита Рённквист считает, что, несмотря на вступающую в 2015 году Директиву ЕС об уменьшении содержания серы в судовом топливе, в порту царит позитивная атмосфера, и сотрудничество с портовыми операторами проходит успешно.

«Мне довелось участвовать в процессе стремительного развития порта Коккола. За десять лет объем транспортных перевозок вырос почти втрое», – с гордостью отмечает капитан порта Карита Рённквист.

Linesman Raimo Toivola

At the age of fifteen, Raimo Toivola (born 1947) went out to sea and took on tough jobs from messboy to boatswain. Toivola has not sailed all the seven seas, but he has been on the Baltic Sea and the Atlantic and visited many European ports, mainly English, and also gone down to the Mediterranean. Toivola never got to cross the Atlantic in his twelve years as a sailor, but he has visited the United States in other circumstances. His son actually lives in the USA and his daughter in Liverpool, England.

“As a young man, the sailor’s life suited me fine, but at the age of twenty-seven I began to long for dry land under my feet. Yet I shall never forget the sea,” says Raimo Toivola and talks about his ten-meter wooden boat moored during the summer at Mustakari quay. He has made countless journeys on the boat along the Finnish and Swedish coasts as far as Loviisa on the Gulf of Finland and the Baltic ports.

The boat is the apple of his eye, built with his own hands from pine, and the reelings are strengthened with Oregon pine. With a full load, it weighs seven tons, and the boat has a cabin, a corner to cook in and a sauna. This former linesman living at 300 Møllerintie in Kokkola wonders whether there is anything to beat being able as a pensioner to set sail whenever the mood takes you.

Raimo Toivola was hired as Ykspihlaja’s linesman when he returned to dry land. He enjoyed his work immensely, and he has many a tale to tell of his harbor years. Toivola has met a lot of people and dealt with an endless number of ropes as he supervised the safe mooring of vessels on the quays. The lineman’s tasks also included ensuring the supply of fresh water, and he assisted with various procurements and other services for the vessels.

“The work of linesman was interesting, and the Harbor Administration has been a good employer. I have had fine colleagues, and I have also been given opportunities to progress in my work. I have met lots of interesting people and created lifelong relationships. In addition, I have been able to play a part in the incredible development of the port,” Toivola says.

Raimo Toivola was Ykspihlaja’s Linesman for 35 years, and so, in his time, he worked under several Harbor Masters and Port Directors – from Fredrik Strömbäck to Torbjörn Witting.

“The port of Kokkola has succeeded in finding skilled folk that have helped in various ways to develop it into one of Finland’s top ports” says Toivola, who worked as Head Linesman before retiring.

Raimo Toivola has been an active member of the Finnish Seamen’s Union for 46 years now. He has been awarded the Union’s Gold Medal and the City of Kokkola’s medal for years of service.



Дежурный портнадзора Раймо Тойвола

Раймо Тойвола (род. 1947) стал моряком в 15 лет и сначала занимался тяжелыми морскими работами, пройдя путь от помощника кока до боцмана. Тойволе не удалось поплавать «во всех семи морях», но он много плавал по Балтийскому морю и Атлантике и побывал во многих европейских портах, главным образом английских, но и в средиземноморских тоже. За двенадцать лет плаваний Тойволе не довелось пересечь Атлантику, но он много раз бывал в Соединенных Штатах по другим поводам. Его сын живет в США, а дочь – в Англии, в Ливерпуле.

«В молодые годы жизнь моряка меня полностью устраивала, но в 27 лет мне захотелось твердой почвы под ногами. Однако моря я никогда не смогу забыть», - говорит Раймо Тойвола и начинает рассказывать о своей десятиметровой деревянной яхте, которая летом стоит у причала Мустакари. На ней Тойвола совершил бесчисленное количество походов вдоль побережья Финляндии и Швеции вплоть до Ловиисы и других портов на Балтике.

Тойвола бережет свою яхту как зеницу ока. Он построил ее своими руками из сосны, укрепив рейлинги дугласовой пихтой. В ней есть каюта, кубрик и сауна, и с полной загрузкой эта красавица весит семь тонн. «Что может быть лучше, чем иметь возможность на пенсии в любой момент отправиться в морское плавание», - размышляет бывший дежурный портнадзора Коккола, ныне проживающий в доме номер 300 по Мёллеринтиэ.

По завершении своей морской карьеры Раймо Тойвола пошел работать дежурным портнадзора Юкспихлая. Ему очень нравилась его работа, и он любит рассказывать о годах, проведенных в порту. Тойвола постоянно общался с людьми. А еще он завязал бесчисленное количество веревок, следя за тем, чтобы суда были надежно привязаны к причалам. В обязанности дежурного портнадзора входило также снабжение порта пресной водой, закупка запчастей и принадлежностей для судов и оказание других подобных услуг.

«Работа дежурного портнадзора была интересной, и у меня были замечательные коллеги. Порт был хорошим работодателем, и я имел возможности для профессионального роста. Я встречался со многими интересными людьми, а с некоторыми из них подружился на всю жизнь. Кроме того, я принимал участие в развитии порта, которое шло поразительными темпами», - рассказывает Тойвола.

Раймо Тойвола проработал дежурным портнадзором Юкспихлая 35 лет, успев поработать под началом нескольких капитанов и директоров – от Фредрика Стрёмбэка до Турбьёрн Виттинга.

«Порту Коккола повезло с работниками, которые каждый по-своему помогали порту развиваться, благодаря чему он в итоге стал одним из ведущих портов Финляндии», - рассказывает Тойвола, который к моменту своего выхода на пенсию работал старшим дежурным портнадзора.

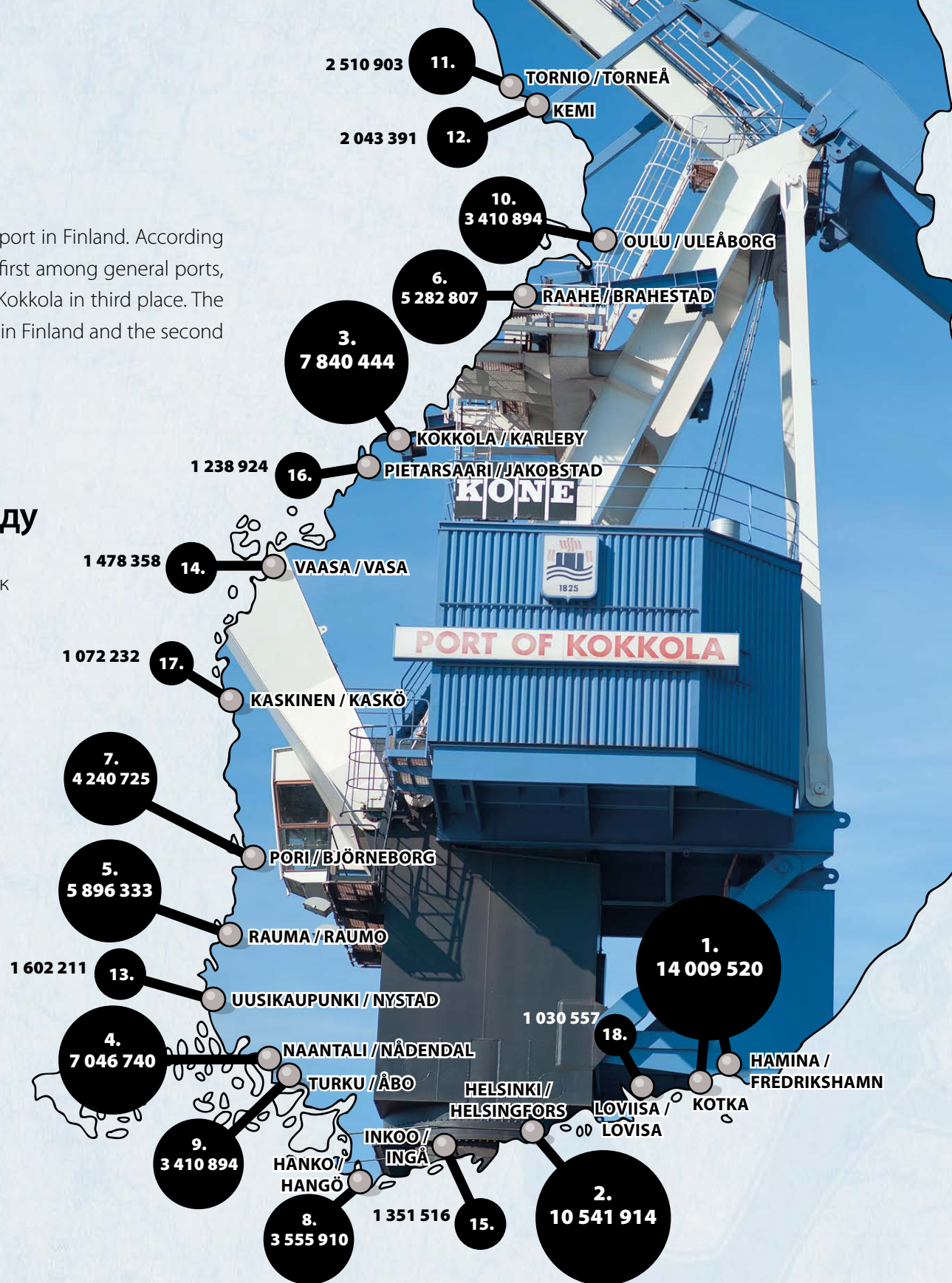
Раймо Тойвола в течение 46 лет был активным членом Профсоюза моряков Финляндии. За свою многолетнюю деятельность он удостоился золотого знака почета Профсоюза моряков и знака отличия города Коккола.

Finland's biggest ports in 2013

Sköldvik oil port is clearly the biggest port in Finland. According to port statistics, Kotka/Hamina ranks first among general ports, followed by the Port of Helsinki, with Kokkola in third place. The Port of Kokkola is the largest bulk port in Finland and the second biggest transit port.

Крупнейшие порты Финляндии в 2013 году

Нефтеналивной порт Шельдвик бесспорно является крупнейшим в Финляндии. Среди портов общего назначения согласно статистике на первом месте стоит порт Котка/Хамина, на втором – порт Хельсинки, на третьем – порт Коккола. Порт Коккола занимает первое место в стране по объему насыпных грузов и второе – по объему транзита.



meters. This means that the quay's length is doubled. The storage area of a couple of hectares in size is paved with asphalt, and floodlight posts are built. A total of 21.5 million Finnish marks are invested into the port over the year.

Over the year, the total cargo volume grows to 3.3 million tons. This is a new record in the port's history. Transshipment accounts for just over 0.9 million tons.

1994

Permanent Secretary Juhani Korpela from the Ministry of Transport and Communications inaugurates Kokkola's new deepwater harbor on May 9.

The Chydenius Seminar held in Kokkola on July 22 and 23 is a resounding success, bringing together top politicians, business executives, diplomats, academics, internationally influential people and journalists. Prime Minister Esko Aho gains a new feather in his cap from the event. EU Commission Chairman Jacques Delors and Finnish President Mauno Koivisto are guests of honor.

The global market region of the Port of Kokkola

Мировой рынок порта Коккола





рый осуществляет экспорт лесоматериалов в Японию. В порт прибывает первая пробная партия железорудных окатышей весом в 40 000 тонн. Российская сторона готова в ближайшие годы экспортировать 2,5 миллиона тонн железорудных окатышей.

Причал глубокого порта удлиняют на 220 метров. Таким образом, длина причала удваивается. Асфальтируются складские территории площадью около двух гектаров, возводятся прожекторные мачты. В течение года в развитие порта инвестируется 21,5 миллионов марок. Общий объем грузовых перевозок возрастает до 3,3 миллионов тонн, что является рекордным показателем в истории порта. Объем транзитных перевозок составляет более 0,9 миллионов тонн.

1994

9 мая статс-секретарь Министерства транспорта Финляндии Юхани Корпела официально открывает новый глубокий порт Коккола. Проходивший 22–23 июля семинар, посвященный Чюдениусу, имеет большой успех. На семинар приезжают известные политики, руководители предприятий, дипломаты, академики, международные деятели

Port of Kokkola Ltd. • АО Порт Коккола

Managing Director • Исполнительный директор

Finance & ADM / Financial Manager Vuokko Kalliokoski
Административно-финансовый отдел
Начальник отдела Вуокко Каллиокоски

Port Secretaries • Секретари порта

Invoicing • Счета

Reporting • Отчеты

Statistics • Статистика

Wages calculation • Расчёт зарплат

Accounts payable/receivable • Бухгалтерская книга по продажам и закупкам

Sales and Marketing
Managing Director & Agents
Продажи и маркетинг
Исполнительный директор и агенты по маркетингу

Production of services development
Director of Development
Jyrki Roukala
Портовые услуги / Отдел развития
Начальник отдела развития Юрки Роукала

P
E
R
S
O
N
N
E
L

Head of operation
Начальник погрузочно-разгрузочных работ

Supervisor crane driver
Ответственный крановщик
Crane drivers • Крановщики
- Own / собственные
- Mecarlos / фирмы Mecarlos

T
A
S
K
S

Finland • Финляндия

East • Восток

West • Запад

Major customers • Крупные клиенты

Interest groups • Отношения со стейкхолдерами

Media • СМИ

Traffic • Наземный транспорт
- Railway / Железнодорожный транспорт
- Lorry / Автотранспорт

Security • Безопасность

Quality • Качество

Cranes • Краны

Conveyor • Конвейеры

Warehousing • Складирование

AWT, RWTT, ALU-terminal,
production development
Терминалы AWT, RWTT, ALU,
развитие производства

Port Board / Правление

Torbjörn Witting • Турбьёрн Виттинг

Technical services / Technical Manager
Tapio Lampinen
Технический отдел
Начальник отдела Тапио Лампинен

Vessel service / Harbor Master
Carita Rönngqvist
Обслуживание судов / Капитан порта
Карита Рённквист

Head of Service • Машины и оборудование
Machinery and equipment • Мастер по техобслуживанию

Foreman • Руководитель работ
- machinery & equipment /
машины и оборудование

Outsourced maintenance • Обслуживание
на основе аутсорсинга

Maintenance • Содержание
территории в порядке
- winter / Зимой
- summer / Летом

Insurance • Страховки

Environment • Окружающая среда

Foreman • Прораб
- buildings & grounds • строительные работы

Employees
Технический персонал

Cleaner
Уборщик / Разнорабочий

Techn. service • Техобслуживание
- machines • Машины и оборудование
- warehouses • Склады
- quays • Причалы
- roads / rails • Дороги / железнодорожные пути
- field areas • Площадки
- harbor basins & fairways / Акватория порта и фарватеры

New investments • Закупки
- procurements / Ежегодные инвестиции
закупки

Vessel service Supervisor:
Port Guard • Обслуживание судов
Ответственный за надзор:
Дежурные портнадзора

Seatraffic • Морское судоходство

- mooring • Швартовка
- fresh water • Водоснабжение
- vessel service • Обслуживание
судов

Berthing order • Порядок
причаливания
ISPS security • Кодекс ОСПС
IMO / ESPO
Officials • Служебные вопросы

ПЕРСОНАЛ

ЗАДАЧИ

1995

Finland becomes a member state of the European Union on January 1. A new era commences in Finnish history.

February sees the completion of the deepening of the Ykspihlaja channel from eleven to thirteen meters. Grants are allocated for the job in the national budget. The National Board of Navigation is in charge of the dredging.

With 2.5 million tons of freight, Kokkola ranks tenth in port statistics.

1996

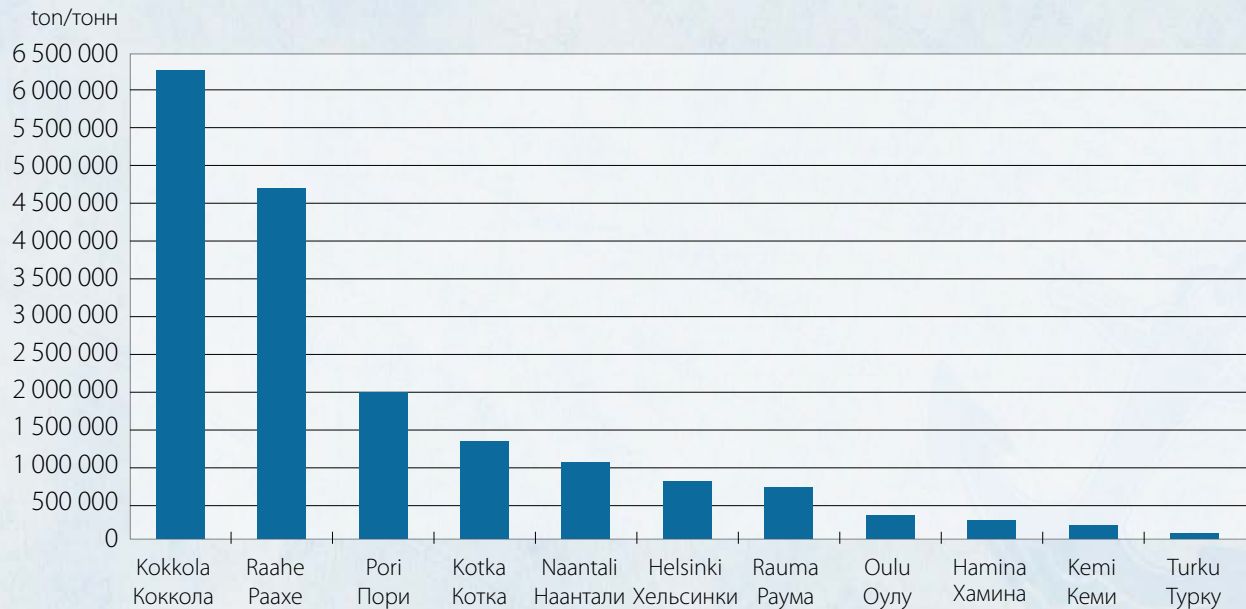
The port is a hive of activity. Timber is shipped all over the world in a steady stream, exported to Egypt, Algeria and England. Wooden posts are shipped to Italy and Turkey. Enriched cobalt imported from Zaire lies in large sacks on the quay of the deep-water harbor. An 8,000 square-meter warehouse is built in the port to make it easier to handle raw materials.

The biggest dredging project in Finland's history begins.

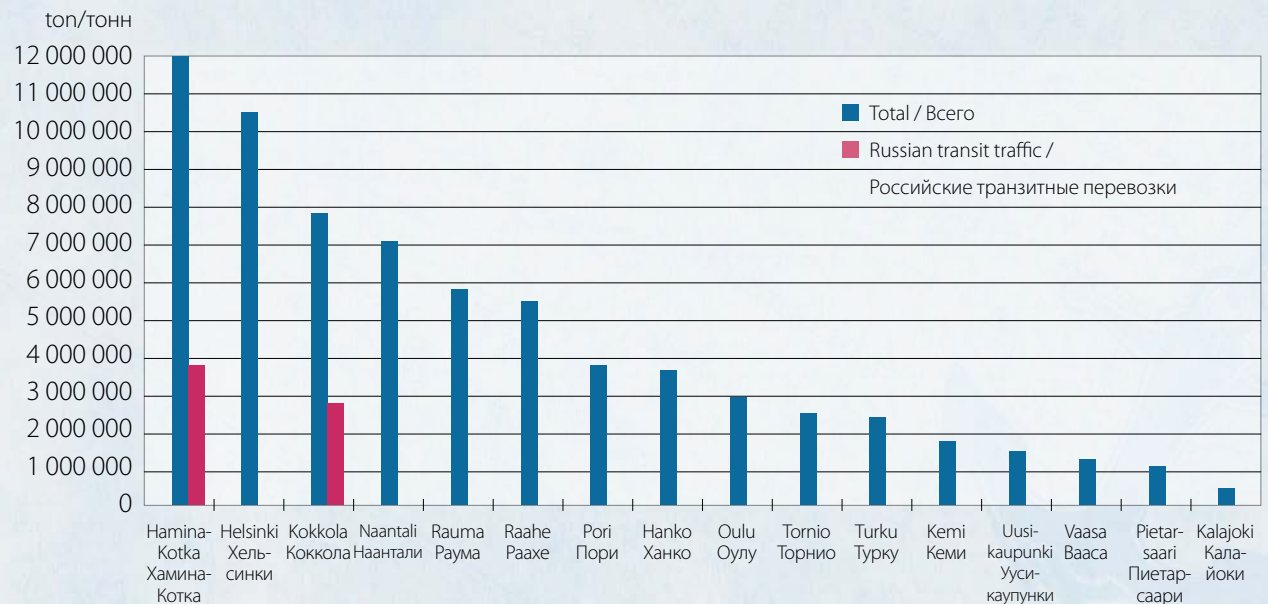
1997

However, problems arise during the dredging work when

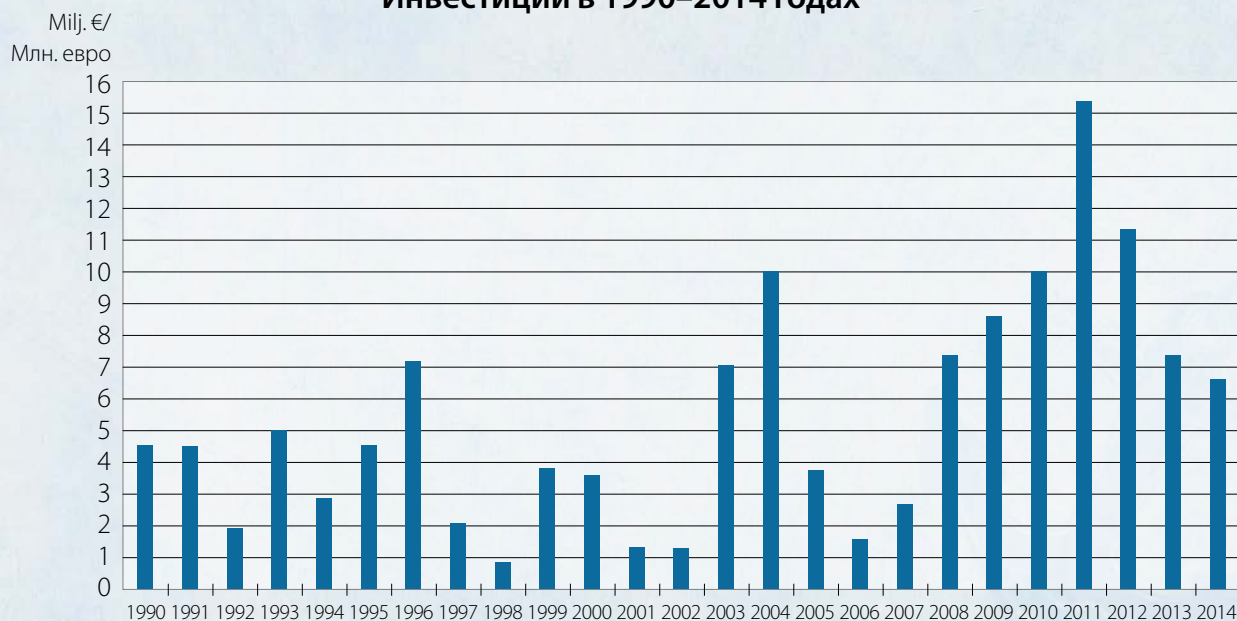
The largest dry bulk ports in Finland in 2013
Крупнейшие порты Финляндии по объему насыпных грузов, 2013 год



The main Finnish seaports, cargo traffic 2013
Крупнейшие морские грузовые порты Финляндии, 2013 год



Investments in 1990–2014 Инвестиции в 1990–2014 годах



и журналисты. Семинар принес дивиденды тогдашнему премьер-министру Эско Ахо. В качестве почетных гостей на семинар были приглашены председатель Еврокомиссии Жак Делор и президент Финляндии Мауно Койвисто.

1995

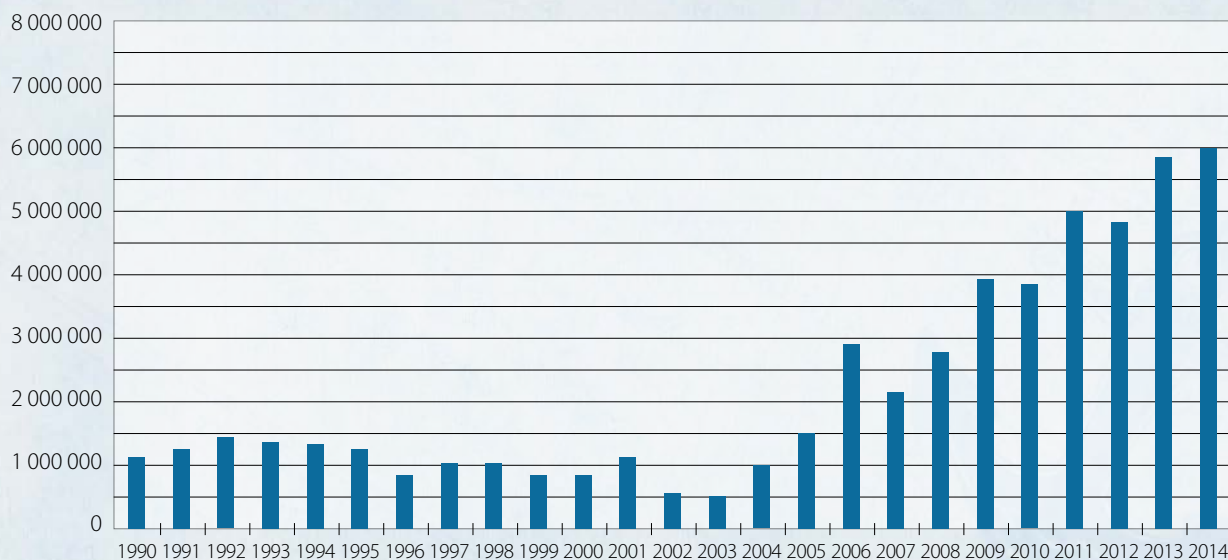
1 января Финляндия вступает в Евросоюз. С этого момента начинается новая эра в истории страны. В феврале принимается решение об углублении фарватера порта Юкспихля с 11 до 13 метров. На этот проект в государственном бюджете отводятся ассигнования. За расчистку фарватера отвечает Морская администрация Финляндии. По объему обрабатываемых грузов (2,5 миллиона тонн) порт Коккола занимает десятое место в статистике портов.

1996

В порту кипит работа. Лесоматериалы отправляются на судах в разные концы мира как с конвейера. Суда с лесоматериалами плывут в Египет, Алжир и Англию. В Италию и Турцию отправляется брус для вертикальных конструкций. На причалах глубокого порта в огромных мешках лежит кобальтовый концентрат, привезенный из Заира. В порту строят склад площадью 8 000 квадратных метров для упроще-

Port of Kokkola, cargo traffic 1990–2014

Объем перевозок грузов ж/д транспортом через порт Коккола в 1990–2014 годах





Head of Maintenance Lars Byström and Operations Manager Teemu Petäjavesi. / Специалист по техобслуживанию Ларс Бюстрём и специалист по эксплуатации Теему Петяявеси.



Crane operators Boris Pollari and Niko Kipponen. / Крановщики Борис Поллари и Нико Киппонен.



Port secretaries from left: Niina Gerards, Milla Vierimaa, Aulikki Kulmala-Niemelä, Lea Uusikartano and Head of Finance Vuokko Kalliokoski. / Секретари порта слева направо: Нийна Герардс, Милла Виеримаа, Ауликки Кулмала-Ниемеля, Леа Уусикартано и начальник финансового отдела Вуокко Каллиокоски.



Port supervisors Mikael Lahtinen, Peter Nylund and Mikael Rainosalo. / Дежурные портнадзора Микаэл Лахтинен, Петер Нюлунд и Микаэл Райносало.



The old harbour office. / Старое здание портовой конторы.



Managing Director Torbjörn Witting and sea rescuers Anders Fredriksson and Pekka Erkkilä. / Исполнительный директор Турбьёрн Виттинг и спасатели Андерс Фредрикссон и Пекка Эрккиля.



Pensioners Eero Mäki, Heikki Anttiroiko, Eero Tervonen, Erkki Niemi, Pekka Suvanto, Tuomo Tammiainen and Kyllikki Latvala. / Пенсионеры Ээро Мяки, Хейкки Анттиройко, Ээро Тервонен, Эркки Ниemi, Пекка Суванто, Туомо Таммиайнен и Кюллиikki Латвала.



Pentti Anias, Carita Rönqvist, Pekka Nokso-Koivisto, Elsi Hautaniemi, Torbjörn Witting and Hemming Renlund. / Пентти Аниас, Карита Рённквист, Пекка Ноксо-Койвисто, Элси Хаутаниemi, Турбьёрн Виттинг и Хемминг Ренлунд.



Technical Manager Tapio Lampinen. / Начальник технического отдела Тапио Лампинен.

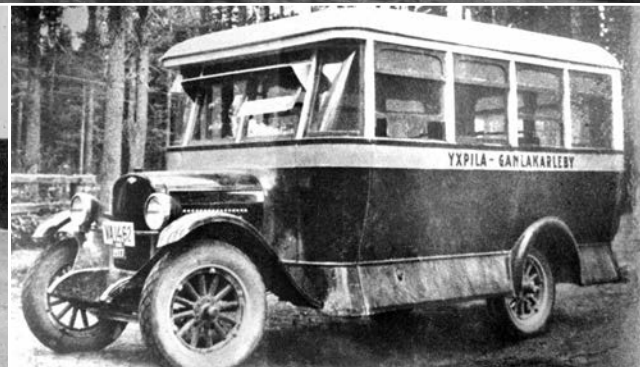


Aulis Hakala, Torbjörn Witting and Vuokko Kalliokoski. / Аулис Хакала, Турбьёрн Виттинг и Вуокко Каллиокоски.



Development Manager Jyrki Roukala. / Начальник отдела развития Юрки Роукала.

Gallery of images



Фотогалерея



aerial bombs and grenades are found in the sea. Clearing them delays the project and bumps up costs. A couple of hundred rounds are recovered from the sea, and the job costs the state 50 million FIM (8.3 million euros).

1998

On May 26, for the first time, iron pellets imported from Kostomuksha are loaded onto a ship in the port of Kokkola. In the course of the year, 300,000 tons of pellets are transported through the port, a quantity corresponding to nearly a thousand lorry loads.

1999

Now into its third year, line traffic develops in a positive direction. There are four vessels in regular service: between Kokkola and Immingham in England, Hamburg in Germany, Antwerp in Belgium and Rotterdam in the Netherlands.

The total quantity of freight rises to 3.2 million tons, with transit freight accounting for 226,000 tons.

Gallery of images



Фотогалерея



ния процесса обработки сырьевых материалов. Начинается крупнейший в истории Финляндии проект по расчистке дна.

1997

В ходе реализации проекта обнаруживаются проблемы. При проведении расчисточных работ на дне моря находят авиационные бомбы и гранаты. Работы по изъятию снарядов приводят к задержке проекта и росту затрат. Со дна моря поднимают около двух сотен снарядов, и эти работы обходятся государству в 50 миллионов марок (8,3 миллиона евро).

1998

26 мая в порту Коккола грузят на суда первые железорудные окатыши, доставленные из Костомукши. В течение года через порт Коккола проходит 300 000 тонн окатышей, что соответствует примерно тысяче грузовиков.

1999

Начатые тремя годами ранее регулярные сообщения развиваются: между Коккола и Иммингемом (Англия), Гамбургом (Германия), Антверпеном (Бельгия) и Роттердамом (Голландия) регулярно курсирует четыре судна. Общий объем грузовых перевозок достигает 3,2 миллиона тонн, из них 226 000 тонн составляют транзитные перевозки.



Sources and references

PRINTED SOURCES:

Kokkolan kaupungin historia I - IV
Gamlakarleby stads historia 1879–1919 - J.F. Sandelin - Kokkola 1920
Kokkolan kaupunginvaltuusto 1879–1979 - Wiirilinna - Järvi - Pietarsaari 1979
Oy Otto Rodén Ab och dess efterföljare - Krister Kurtén - Kokkola 1984
Ett familjerederi i Lovisa 1926–1970 - Nordströmkoncernen - Keuruu 2007
Märkvärdigt vatten - Seija Johnson - K.H. Renlunds museum Vaasa 2011
Porträtten berättar - Sällskapsklubben i Gkby 180 år - Ole Granholm - Kokkola 2008
Historiska nedslag - Ab Österbottningen 125 år - Ole Granholm - Vaasa 2008
Ett företagsamt folk - Yritteliästä väkeä - Ole Granholm - Vaasa 2009
Ett sekel i utveckling - Karlebynejdens Sb 1874–1974 - Kokkola 1974
Märkesmän och -kvinnor i Karlebynejden - Vaasa 1999
Tuhannen purjelaivan kaupunki - Jari Ojala - Jyväskylä 1996
Ykspihlaja-kirja - Outi Airola - Kokkola 2004
Minnenas urklippsbok - Vi neristassbor rf - Kokkola 2001

OTHER SOURCES:

Veikko Vennonen's summary of the development of the port, Österbottningen's archives, Keskipohjanmaa's archives, Kokkola (newspaper's) archives, Port of Kokkola archives, Oy M. Rauanheimo Ab's archives, City of Kokkola archives, Kokkola local history archives, Brages press archives in Helsinki, Vaasa provincial archives, researcher Pertti Hyttinen's online version of the Port of Kokkola's development, Nils V. Mattson's descendants, Ole Granholm's and others' archives and interviews.

IMAGES AND ILLUSTRATIONS:

City of Kokkola archives, Port of Kokkola image archives, Oy M. Rauanheimo's image archives, K.H. Renlund Museum's image archives, Kokkola local district archives, Vi neristassbor association's image archives, Heikki Anttiroikko's collections, Österbottningen's image archives, Keskipohjanmaa's image archives, Eugen Söderström, Ole Granholm's and other private image archives.



Источники и ссылки

ПЕЧАТНЫЕ ИЗДАНИЯ:

Kokkolan kaupungin historia I – IV
Gamlakarleby stads historia 1879 – 1919 – J.F. Санделин – Коккола, 1920
Городской совет г. Коккола 1879 – 1979 – Виирилинна – Ярви – Пиетарсаари, 1979
Oy Otto Rodén Ab och dess efterföljare – Кристер Куртен – Коккола 1984
Ett familjerederi i Lovisa 1926 – 1970 - Nordströmkoncernen – Кейруу 2007
Märkvärdigt vatten – Сейя Йонсон – Музей К.Н. Renlunds museum, г. Вааса, 2011
Porträtten berättar – Sällskapsklubben i Gkby 180 år – Оле Гранхолм – Коккола, 2008
Historiska nedslag – Ab Österbottningen 125 år – Оле Гранхолм – Вааса, 2008
Ett företagsamt folk – Yritteliästä väkeä - Оле Гранхолм – Вааса, 2009
Ett sekel i utveckling – Karlebynejdens Sb 1874-1974 – Коккола, 1974
Märkesmän och -kvinnor i Karlebynejden – Вааса, 1999
Tuhannen purjelaivan kaupunki – Яри Ояла – Ювяскюля 1996
Ykspihlaja – Оути Айрола – Коккола 2004
Minnenas urklippsbok – Vi neristassbor rf – Коккола 2001

ДРУГИЕ ИСТОЧНИКИ:

Сводный отчет Вейкко Веннонена о развитии порта, архив газеты Österbottningen, архив газеты Keskipohjanmaa, архив газеты Kokkola, архив порта Коккола, архив фирмы Oy M. Rauanheimo Ab, архив города Коккола, краеведческий архив Коккола, архив газет и журналов Brages pressarkiv в Хельсинки, областной архив Вааса, интернет-версия исследователя Пертти Хюттинена о развитии порта Коккола, потомки Нильса В. Маттсона, архив Оле Гранхолма и других лиц, а также интервью.

ФОТОГРАФИИ И ИЛЛЮСТРАЦИИ:

Архив города Коккола, фотоархив порта Коккола, фотоархив компании Oy M. Rauanheimo Ab, фотоархив музея К. Х. Ренлунда, краеведческий архив Коккола, фотоархив общества Vi neristassbor, собрания Хейкки Анттиройко, фотоархив газеты Österbottningen, фотоархив газеты Keskipohjanmaa, Эуген Сёдерстрём, фотоархив Оле Гранхолма, а также другие частные фотоархивы.



Oil painting by Danish artist Søren Christiansen (1858-1937) of the new quay in Ykspihlaja harbour on a beautiful summer's day in 1901. The picture is owned by Elsbet Keto.
Новый причал порта Юкспихлая в погожий летний день 1901 года. Датский художник Сёрен Кристиансен (1858-1937), масло. Картина принадлежит Элсбет Кето.





Over the years, Kokkola has had many different ports. The first port was situated near to where the Kaarlela Church is today. When the city was established in the year 1620, the port was built where Torikatu Street meets the bay, which at that time was a couple of hundred meters wide.

When the ships grew larger in the 1700s, the port was moved to Halkokari; but soon the Kaustar Bay became too shallow as well. Then Kokkola turned its gaze to Ykspihlaja, which had been in use as a winter port. In 1825, the Port of Kokkola was established. Today the port has developed into one of Finland's most efficient.

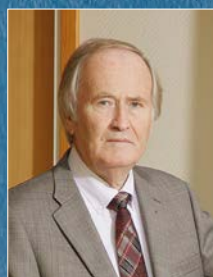
A successful port requires effective operators. Oy M. Rauanheimo Ab celebrated 130th anniversary in 2014, they have shown a great success in the 2000s. Alongside sister companies Oy Adolf Lahti Yxpila Ab, Oy Otto Rodén Ab and A. Jalander Oy the group has established a stable position within the logistics industry.

Ole Granholm (b. 1943) has established himself as a non-fiction writer. This book about the Port of Kokkola and Oy M. Rauanheimo Ab is his tenth piece on local history.

На протяжении столетий в городе Коккола было много портов. Первый порт располагался недалеко от старой приходской церкви волости Каарлела. В 1620 году был основан город Коккола, и на месте, где сейчас улица Торикату пересекает городской пролив Сунти, был построен порт. В то время Сунти представлял собой устье шириной около двухсот метров.

В XVIII веке с увеличением размера судов порт был перенесен в Халкокари. Вскоре оказалось, что залив Каустаринлахти тоже слишком мелок. Тогда горожане обратили внимание на порт Юкспихлая, который в то время уже использовался в качестве зимнего порта. В 1825 году было положено начало портовому предприятию, которое сегодня именуется Kokkolan Satama Oy и является одним из самых эффективных портов страны. В этом (2015) году порту Коккола исполняется 190 лет.

Чтобы порт был успешным, ему требуются эффективные портовые операторы. Компания Oy M. Rauanheimo Ab, отпраздновавшая в 2014 году свой 130-летний юбилей, достигла в XXI веке больших успехов. Вместе со своими сестринскими компаниями Oy Adolf Lahti Yxpila Ab, Oy Otto Rodén Ab и A. Jalander Oy концерн Rauanheimo завоевал прочные позиции в сфере логистики.



Оле Гранхолм (род. 1943) специализируется на написании научно-популярных книг. Эта книга, рассказывающая о порте Коккола, предприятии Kokkolan Satama Oy и компании Oy M. Rauanheimo Ab, – его десятое произведение, посвященное истории региона.

PORT OF KOKKOLA • OY M. RAUANHEIMO AB

ISBN 978-952-93-5180-0