

FIN | SWE

OY M. RAUANHEIMO AB  
SINCE 1884

# Port of Kokkola

SINCE 1825

OLE GRANHOLM







**OY M. RAUANHEIMO AB**

**Port of  
Kokkola**

## Lukijalle tiedoksi

Yksittäistapauksissa emme ole viitanneet lähteisiin, vaan lähdeluettelo on ilmoitettu kirjan lopussa. Useimmat valokuvista ovat peräisin Kokkolan sataman ja Oy M. Rauanheimo Ab:n arkistoista tai Heikki Anttiroikon kokoelmista. Kirjan alkupuolen kartat sisältyvät Kokkolan kaupungin ja K.H. Renlundin arkistoihin. Lisäksi kuvia on saatu Vi Neristassbor -yhdistykseltä.

Anne Yrjänä on ottanut osan yksittäisten henkilöiden kuvista ja samoin juhlaseminaarin ja henkilöstöjuhlan kuvat. Osan panoramakuvista on ottanut Eugen Söderström. Digitaalisessa maailmassa on vaikea tietää valokuvien alkuperäistä omistajaa. Tavataan sanoa, että yksi kuva kertoo enemmän kuin tuhat sanaa. Olemme sen vuoksi panostaneet kuvitukseen ja layoutiin.

Kokkolan Satama Oy:n ja Oy M. Rauanheimo Ab:n historiikki on kaksikielinen. Ruotsinkielisen tekstin on suomentanut Paula Bertell, suomenkielisen tekstin ruotsintanut Torbjörn Berg. Ragny Mutka ja Vuokko Kalliokoski ovat oikolukeneet tekstin. Historiikki julkaistaan myös englanti/venäjä painoksena. Pernilla Holmgård on kääntänyt tekstit englanniksi ja Marja-Leena Pengermä/Bitrac Oy on tehnyt käännöstyön venäjäksi. Alexandra Aho on avustanut venäjän kielen käännöksissä.

Suurkiitos kaikille, jotka ovat edesauttaneet Kokkolan Satama Oy:n ja Oy M. Rauanheimo Ab:n historiikin saattamista kansien väliin!

## Information till läsaren

Vi har inte refererat till källorna i varje enskilt fall utan hänvisar till källförteckningen i slutet av boken. När det gäller fotografierna finns de flesta i Karleby Hamn Ab:s och Oy M. Rauanheimo Ab:s arkiv eller härrör sig från Heikki Anttiroikos samlingar. Kartorna i början av boken ingår i Karleby stads och KH Renlunds museums arkiv. Även föreningen Vi Neristassbor har bistått med bilder.

Anne Yrjänä har tagit en del av personporträtten och fotografierna från jubileumsfesten och personalfesten är tagna av henne. En del av panoramabilderna har tagits av Eugen Söderström. I den digitala världen är det svårt att veta vem som är den ursprungliga ägaren till fotografierna. Man brukar säga att en bild säger mer än tusen ord. Därför har vi satsat mycket på illustreringen och layouten.

Historiken över Karleby Hamn Ab och Oy M. Rauanheimo Ab är tvåspråkig. Den svenskspråkiga texten har översatts till finska av Paula Bertell och finskspråkig text till svenska av Torbjörn Berg. Ragny Mutka och Vuokko Kalliokoski har fungerat som korrekturläsare.

Dessutom utges en engelsk/rysk utgåva. Pernilla Holmgård svarar för den engelskspråkiga översättningen och Marja-Leena Pengermä/Bitrac Oy för översättningen till ryska. Även Alexandra Aho har bidragit med översättningar till ryska.

Ett stort tack till alla som bidragit till att historiken över Karleby Hamn Ab och Oy M. Rauanheimo Ab finns mellan två pärmar!

Julkaisija/Utgivare: Kokkolan Satama Oy/Karleby Hamn Ab – Oy M. Rauanheimo Ab

Copyright: Ole Granholm ja muut kirjoittajat/och övriga författare

Layout: Oy Fristyle Ab

Paino/Tryck: Oy Fram Ab, Vaasa/Vasa 2015

ISBN 978-952-93-4902-9

Kansikuva/Pärmbild: Alan Anderson for Meridian Publications Ltd.

**OY M. RAUANHEIMO AB**

**Port of  
Kokkola**

**Ole Granholm**



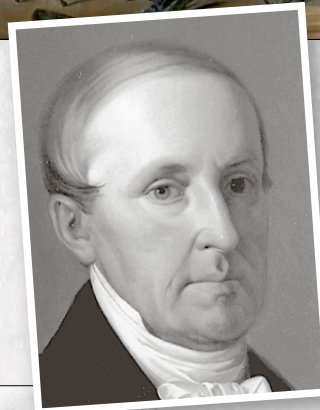
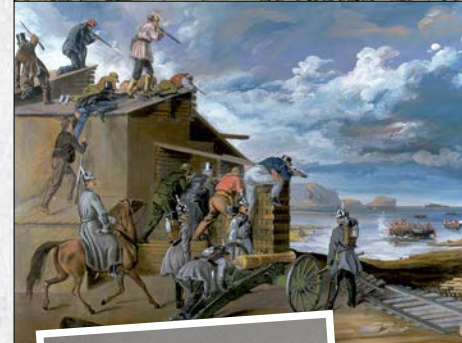
# Sisältö / Innehåll

## PORT OF KOKKOLA – OY M. RAUANHEIMO AB

Alkusanat/Förord – Torbjörn Witting/Joakim Laxåback	10
Kirjoittajan alkusanat – Ole Granholm	12
Författarens förord – Ole Granholm	13
Kokkolan kaupungin tervehdys – kaupunginjohtaja Antti Isotalus	14
Karleby stads hälsning – stadsdirektör Antti Isotalus	15
Kokkolan sataman kehitys vuodesta 1985 – toimitusjohtaja Torbjörn Witting	16
Karleby hamns utveckling sedan 1985 – verkställande direktör Torbjörn Witting	20
Oy M. Rauanheimo Ab:n kehitys 2000-luvulla – toimitusjohtaja Joakim Laxåback	24
Oy M. Rauanheimo Ab:s utveckling under 2000-talet – verkst. dir. Joakim Laxåback	27
Sataman johtokunnan puheenjohtaja – Pekka Nokso-Koivisto	30
Hamndirektionens ordförande – Pekka Nokso-Koivisto	31
Oy M. Rauanheimo Ab, hallituksen puheenjohtaja – Hannu Uusi-Pohjola	32
Oy M. Rauanheimo Ab, styrelsens ordförande – Hannu Uusi-Pohjola	33
24 mielenkiintoista vuotta sataman luottamushenkilönä – Hemming Renlund	34
24 intressanta år som förtroendevald i hamnen – Hemming Renlund	37
Muistelmia ja ajatuksia Kokkolan sataman kehityksestä – Eero Mäki	40
Hågkomster och tankar kring Karleby hamns utveckling – Eero Mäki	42



Satamainvestoinnit kantavat hedelmää – Ralf V. Porko	44
Satsningar i hamnen ger utdelning – Ralf V. Porko	46
Pohjoismaiden ainoa joka sään terminaali – Dick Fraser	48
Nordens enda allvädersterminal – Dick Fraser	49
Kokkolan satama – vahva tekijä suomalaisessa satamakentässä – Markku Mylly	50
Karleby hamn – stark aktör inom den finländska hamnsektorn – Markku Mylly	51
Chydeniuksen henki elää Kokkolan satamassa – Alan Gallop	52
Chydenius' anda hålls levande i Karleby hamn – Alan Gallop	53
<b>Luonnonsatamasta transitosatamaksi – Ole Granholm</b>	(54-105)
<b>Från naturhamn till transithamn – Ole Granholm</b>	(54-105)
Valtiopäivämies ja kirkkoherra Anders Chydenius	58
Riksdagsmannen och kyrkoherden Anders Chydenius	58
Raatimies/Rådman Anders Roos nuorempi/d.y.	62
Kauppaneuvos/Kommerserådet Anders Donner	63
Satamamestari/Hammästare Carl Gustav Walin	68
Satamamestari/Hammästare Karl Åkerberg	68
Satamamestari/Hammästare Mikael Fredrik Rodén	69





Satamamestari/Hammästare Thure Lewelius 69

Satamamestari/Hammästare Viktor Axelqvist 70

Satamamestari/Hammästare August Kyntzell 70

Satamamestari/Hammästare Gustaf Strömbäck 74

Talousneuvos/Ekonomierådet Tuomas Pohjanpalo 76

Satamakapteeni/Hamnkaptén Lars Winstén 81

Satamakapteeni/Hamnkaptén Fredrik Strömbäck 84

Satamajohtaja/Hamndirektör Pertti Tilus 87

Satamakapteeni/Hamnkaptén Hans Biskop 88

Tulkki/Tolken Vladimir "Wova" Froloff 91

Satamajohtaja/Hamndirektör Eero Mäki 100

Matts Möller on nähnyt sataman/har sett hamnen från ovan 102

Ykspihlajan öljypalo/Oljebranden i Yxpila 104

### **Oy M. Rauanheimo Ab ja sen edeltäjät/**

### **Oy M. Rauanheimo Ab och dess föregångare – Ole Granholm (106-179)**

Otto Rodén ja hänen syntyperänsä 108

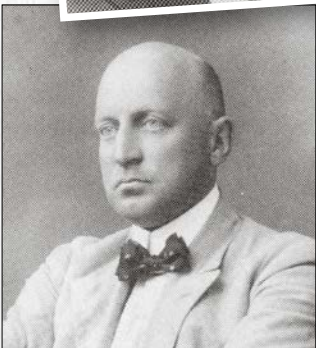
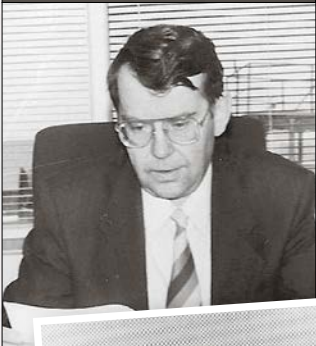
Otto Rodén och hans härstamning 109

Konsuli/Konsul Astley W. Rodén 111

Maisteri/Magister C.A. Uunila 114

Merikapteeni/Sjökapten David Eklöf 118

Johtaja/Direktör Fridolf "Pigge" Heidenberg 119



Toimitusjohtaja/Verkställande direktör Justus "Korre" Kurtén	121
Konsuli/Konsul Mauri Rauanheimo	123
Konsuli/Konsul Birger Stenhagen	125
Toimitusjohtaja/Verkställande direktör Gustaf Åsmus	126
<b>Nordström-konsernista Rauanheimon omistaja/ Nordströmkoncernen ägare till Rauanheimobolagen</b>	
Jääkärieversti/Jägaröversten Ragnar Nordström	128
Kun M/S Bothnia ja S/S Coccolita liikennöivät	130
När M/S Bothnia och S/S Coccolita skötte trafiken	131
Muistoja Ykspihlajan satamasta – Rolf "Roko" Renlund	132
Minnen från hamnen i Yxpila – Rolf "Roko" Renlund	133
Toimitusjohtaja/Verkställande direktör Sven Rustén	136
Toimitusjohtaja/Verkställande direktör Verner Mattson	138
Verner Mattson & Adolf Lahti	139
<b>Rauanheimo-yhtiöt siirtyvät Auto-Harolle/ Auto-Haro tar över Rauanheimobolagen</b>	
Toimitusjohtaja/Verkställande direktör Sune Storbjörk	141
Toimitusjohtaja/Verkställande direktör Kristian Teir	141
Raimo Bexar muistelee/minns	142
Uskollinen työntekijä/Trotjänaren Birgitta Nygård	143
Auto-Haron entinen toimitusjohtaja P-O Holm muistelee	145





Auto-Haros tidigare VD P-O Holm blickar tillbaka

146

## **Rauanheimo-ryhmä myydään Botnia Shippingille/**

### **Rauanheimogruppen säljs till Botnia Shipping**

Toimitusjohtaja/Verkställande direktör Bror Granholm

147

Bernhard "Bobi" Heiermann muistelee/minns

147

Bjarne Sjöholm satamayhteistyöstä/om hamnsamarbetet

149

### **KWH-konserni ostaa Oy M. Rauanheimo Ab:n/**

#### **KWH-konsernen tar över Oy M. Rauanheimo Ab/**

Paikallisjohtaja/Platschef Antti Ahonen

150

Toimitusjohtaja/Verkställande direktör Joakim Laxåback

153

Laivauspäällikkö/Skeppningschef Mirja Hihnala

162

Oy Rodén Shipping Ab ja/och A. Jalander Oy

163

Oy Adolf Lahti Yxpila Ab

164

Rauanheimo ja/och VR tiivistävät yhteistyöt/intensifierar samarbetet

165

Panamax - ja Capesize-alusten toppaus/Topplastning av fartyg

166

Henkilökunnan kesäjuhla/Sommarfesten 14.6.2014

168

Juhlaseminaari/Jubileumsseminariet 4.9.2014

170

Oy M. Rauanheimo Ab: Organisaatio/Organisation

172

Osastot/Avdelningar

174

Tilastot/Statistik

176

Kuvagalleria/Bildgalleri

178



## Kokkolan sataman kehitys 2000-luvulla/

### Karleby hamns utveckling under 2000-talet – Ole Granholm

(180-229)

Toimitusjohtaja/Verkställande direktör Torbjörn Witting	189
Kokkolan satamalla ennätysvuosi/Karleby hamn uppvisar rekordår	208
Kokkolan sataman yhtiöittäminen/Karleby hamn bolagiseras	210
Sataman uusi hallitus/Den nya hamnstyrelsen	211
Taluspäällikkö/Ekonomichef Vuokko Kalliokoski	212
Liikennepäällikkö/Trafikchef Carita Rönqvist	215
Satamavalvoja/Hamnvakten Raimo Toivola	216
Suomen suurimmat satamat/De största hamnarna i Finland	217
Kokkolan sataman markkina-alue/Hamnens marknadsområde	218
Kokkolan Satama Oy:n organisaatio/Karleby Hamn Ab:s organisation	220
Tilastot/Statistik	222
Henkilökunta/Personalen	224
Kuvagalleria/Bildgalleri	226
Lähteet ja viittaukset/Källor och hänvisningar	230

### Historiallisia tapahtumia vuodesta 1348

(56-228)

### Historiska återblickar sedan 1348 – Ole Granholm

(57-229)



# Alkusanat

**H**aluamme kädessäsi olevan kirjan avulla kertoa ensi sijassa tuleville sukupolville, miten tärkeitä Kokkolan satama ja Oy M. Rauanheimo Ab sekä merenkulku ja kaupankäynti ovat olleet Kaarlelan ja Kokkolan sekä lähialueiden kehitykselle, ja luoda tulevaisuudenuskoa nuoriin heidän elinaikanaan, milloin se sitten onkaan.

Kokkolan merikapteenit, satama- ja ahtaustyön johtajat sekä satamatyöntekijät ovat aina olleet tarmokkaita ja rohkeita miehiä, jotka ovat taitavasti ohjanneet purjealuksia, hoitaneet satama- ja ahtaustoimintoja sekä päämiestensä heille uskomia liiketoimia. Olemme erittäin kunnianhimoisia kaikissa toimissamme ja pyrimme jatkuvasti kehittymään ja uusiutumaan. Olemme erittäin kunnianhimoisia kaikissa toimissamme ja pyrimme jatkuvasti saavuttamaan edistystä ja uusiutumista.

Viime vuonna saimme viettää Oy M. Rauanheimo Ab:n 130-vuotisjuhlaa ja nyt vuonna 2015 on vuorossa Kokkolan sataman 190-vuotisjuhla. On erityisen ilahduttavaa, että saavutimme juhlavuotena kaikkien aikojen ennätyksen ja voimme tyytyväisinä todeta sekä sataman että ahtaustuotteen erinomaisen kehityksen. Sataman tavaraliikenne on kasvanut, ja se kuuluu nykyään Suomen kolmen suurimman yleissataman joukkoon. Rauanheimo on hiljattain luokiteltu Suomen parhaiten menestyväksi ahtaustuotteen kehittäjäksi. Yhdessä olemme markkinajohtajia niin bulkkitavaran kuin venäläisen transitotavaran käsittelyssä. Tulevaisuudennäkymät ovat aika hyvät maailmanmarkkinoiden epävakaa tilanteesta huolimatta.

Näin pitkän ja erittäin tiiviin yhteisen taipaleen jälkeen oli luonnollista ryhtyä laatimaan myös yhteistä historiikkia. Vankka yhteistyömme täällä Kokkolassa on ainutlaatuista alallamme ja ehkä tärkeimpiä menestystekijöitämme.

Historiikissa kerrotaan Ykspihlajan satamasta, Satamalaitoksesta, Kokkolan satamasta. Kyseessä on kuitenkin aina Kokkolan kaupungin omistama satama ja organisaatio, joka yhtiöitettiin 1.1.2015 ja toimii tästä lähtien nimellä Kokkolan Satama Oy. Sataman tehtävänä on investoida satamainfrastruktuuriin ja luoda edellytyksiä erilaisten rahtivirtojen käsittelylle. Oy M. Rauanheimo Ab vuokraa infrastruktuuria ja vastaa ahtauksen, laivanselvityksen ja huolintapalvelujen operatiivisesta liiketoiminnasta. Markkinointi ja palvelujen kehittäminen tehdään yleensä yhdessä.

Haluamme esittää suuret ja vilpittömät kiitoksemme historiikin kirjoittajalle Ole Granholmille ja hyvälle ystävällemme, satamalaitoksen entiselle puheenjohtajalle Hemming Renlundille sekä muille, jotka ovat ahertaneet suurella kärsivällisyydellä ja ehtymättömällä avuliaisuudella kirjan laadinnan vaativassa työssä.

Kokkolassa tammikuussa 2015

Kokkolan Satama Oy  
TORBJÖRN WITTING  
toimitusjohtaja

Oy M. Rauanheimo Ab  
JOAKIM LAXÅBACK  
toimitusjohtaja

# Förord

**B**okverket som du håller i handen vill i första hand förmedla information till kommande generationer om vilken betydelse Karleby hamn, stuveribolaget Oy M. Rauanheimo Ab, sjöfart och handel har haft för utvecklingen av Gamlakarleby och Karleby med omnejd samt för att skapa framtidstro bland ungdomar i de tider, som de väljs att leva i.

Gamlakarlebys sjökaptener, hamn- och stuveriledare samt hamnarbetare har alltid varit energiska och djärva män, som skickligt fört segelfartygen, skött hamn- och stuverifunktioner samt de affärsuppdrag som deras principaler har anförtrott dem. Vi har fortfarande höga ambitioner i det vi gör och strävar ständigt till framsteg och förnyelse.

Vi har under det gångna året haft glädjen att fira Oy M. Rauanheimo Ab:s 130-årsjubileum och i tur står nu Karleby hamns 190-årsjubileum år 2015. Speciellt glädjande är att vi under våra jubileumsår gör alla tiders rekord och kan se tillbaka på en utmärkt utveckling i hamnen och inom stuveribolaget. Hamnen har vuxit och kan idag klassas som en bland de tre största i Finland. Stuveribolaget Rauanheimo har nyligen klassats som det framgångsrikaste stuveribolaget i landet. Tillsammans är vi marknadsledare både beträffande hantering av bulk gods och ryskt transit gods. Framtidsutsikterna är rätt goda trots det ostabila läget på världsmarknaden.

Efter en så lång gemensam historia i mycket nära samarbete var det en naturlig sak att skapa en gemensam historik. Vårt gedigna samarbete i Karleby är unikt inom vår bransch och kanske en av de främsta framgångsfaktorerna.

I historiken talar man om hamnen i Yxpila, Hamnverket, Karleby hamn. Det handlar alltid om den av Karleby stad ägda hamn och organisation som från 1.1.2015 bolagiserats och som herefter heter Karleby Hamn Ab. Hamnens uppgift är att investera i hamninfrastrukturen och skapa förutsättningar för hantering av olika godsflöden. Oy M. Rauanheimo Ab hyr infrastrukturen och ansvarar för den operativa affärsverksamheten gällande stuveri och fartygsklarering samt expeditionstjänster. Marknadsföringen och utvecklingen av tjänsterna sker oftast gemensamt.

Vi önskar framföra vårt stora och uppriktiga tack till författaren Ole Granholm och vår gode vän, hamnverkets före detta ordförande Hemming Renlund samt andra som medverkat för stort tålamod och aldrig sviktande beredvillighet under det krävande arbetet med boken.

Karleby i januari 2015

Karleby Hamn Ab  
TORBJÖRN WITTING  
verkställande direktör

Oy M. Rauanheimo Ab  
JOAKIM LAXÅBACK  
verkställande direktör



**Torbjörn Witting**

**Joakim Laxåback**

# Kirjailijan alkusanat

**M**eri ei koskaan ole ollut este – päinvastoin, se on toiminut siltana. Meri tarjosi edellytykset kaupankäynnille aikana, jolloin muu liikenne oli kehittämätöntä. Meri on myös ollut kulttuurisilta, joka on välittänyt uutisia ja uutuuksia. Kauppamerenkulun alukset ovat toimineet tämän kulttuuris-taloudellisen vuorovaikutuksen välineinä.

Meri on ollut kaupungin elinehto eikä Kokkolan perustaminen vanhalle kauppapaikalle vuonna 1620 ollut sattumaa. Tavarointa oli nopeinta ja edullisinta kuljettaa meriteitse. Siksi kaupankäynnin keskittäminen mahdollisimman hyviin luonnon-satamiin oli itsestään selvää.

Kokkola oli perustamisestaan aina 1900-luvulle saakka vaatimaton, alle 2 000 asukkaan pikkukaupunki. Siitä huolimatta sen kauppalaivasto oli lasti-kapasiteetiltaan useina vuosina 1800-luvun alussa Suomen suurin ja valtakunnassa neljänneksi suurin heti Tukholman, Göteborgin ja Gävlen jälkeen. Kokkolan kauppalaivasto muodosti parhaina vuosinaan tonnistoiltaan kuudesosan Suomen kauppalaivastosta.

Kaupungin menestyksestä ei ollut kiittäminen pelkästään sen sijaintia vaan myös kaupungin asemaa suuren kaupankäyntialueen keskuksena. Tervasta, jota kaupungin vaakunassa kuvaa tervatynnyri, tuli 1600-luvun puolivälissä alueen hyvinvoinnin avaintekijä. Kokkola oli Pohjanmaan merkittävin tervakaupunki 1600-luvun lopussa.

Kokkolaan ja sen ympäristöön muodostui jo 1600-luvulla mittavaa laivanrakennustoimintaa. Isonvihan jälkeen laivanrakennus lisääntyi entisestään. Osa aluksista rakennettiin omaan käyttöön, mutta suurin osa myytiin uusina Tukholmaan. Laivakaupan arvo ylitti ajoittain jopa tervakaupan arvon. Puutavarasta tuli aikaa myöten yhä tärkeämpi vientituote. Ensimmäisten alusten lähtiessä Kokkolasta vuonna 1765 myönnetyn purjehdusvapauden jälkeen niiden lastina oli juuri puutavaraa.

Tavataan sanoa, että historia velvoittaa. Kun selaa vanhoja asiakirjoja ja tutkii nykyisen Kokkolan kehitystä, on täysi syy suhtautua tulevaisuuteen myönteisesti. Elinkeinoelämä on kehittynyt, kulttuuri kukoistaa ja Kokkolan kaupunki vahvistaa asemaansa alueen kaupan, teollisuuden, koulutuksen ja palvelujen keskuksena.

Vuonna 1825 perustetusta Kokkolan satamasta on kehittynyt Suomen tehokkain, ja se on kolmannella sijalla maan satamien vertailussa. Kehitys on ollut valtavaa viime vuosina, ja kokonaisrahtimäärä on tätä nykyä yli kahdeksan miljoonaa tonnia. Kokkolan satamasta on tullut Suomen tärkein kauttakulkusatama.

Menestykselliseen toimintaan tarvitaan taitavia satamaoperaattoreita. Viime vuonna 130 vuotta täyttänyt Oy M. Rauanheimo Ab:n kehityskaari on ollut upea. Lisäksi sen sisaryhtiö Oy Adolf Lahti Yxpila Ab on kasvanut voimakkaasti. Rodénin nimi on otettu jälleen käyttöön sopivasti Rauanheimon juhluvuoden alla. Hiljattain toimintansa aloittanut sisaryhtiö Oy Rodén Shipping Ab on yritysyhtymän kolmas yhtiö, joka toimii Kokkolan sataman lisäksi myös Pietarsaaren ja Haminan satamissa.

Tämän ”satamahankkeen” parissa työskentely on ollut mielenkiintoista ja antoisaa. Olin Österbottningen-lehden taloustoimittajana jo aiemmin tekemisissä satamalaitoksen ja –operaattoreiden kanssa. Kirjoitin niistä koko joukon artikkeleita vuosien saatossa. Mutta Kokkolan Satama Oy:n ja Oy M. Rauanheimo Ab:n historiikin kokoaminen ei ole ollut helppoa.

Kahden yrityksen historiikin kokoamisessa samaan kirjaan on omat vaikeutensa. Koska olen kiinnostunut historiasta, olen laatinut kronologisen osan erilleen muusta tekstistä. Kronologia täydentää sataman historiaa aina 1300-luvulta ja Rauanheimon historiaa vuodesta 1884, jolloin Otto Rodén aloitti huolinta- ja ahtaustoiminnan Ykspihlajassa.

Haluan kiittää toimeksiantajiani sekä kaikkia, jotka ovat tuoneet kirjaan tekstiä, kuvia ja muuta tietoa. Erityisesti haluan kiittää Hemming Renlundia, joka 24 vuoden kokemuksellaan Kokkolan satamasta – useimmat niistä satamalaitoksen johtokunnan puheenjohtajana – on ollut suurena tukena tämän historiikin laadinnassa. Kiitän myös kääntäjiä, asiasällön tarkastajia, oikolukijoita ja teoksen ulkoasun suunnittelijaa Kaj Frilundia hyvästä yhteistyöstä.

Kokkolassa tammikuussa 2015  
OLE GRANHOLM





# Författarens förord

**H**avet har aldrig utgjort något hinder, tvärtom har det fungerat som en bro. Det har skapat förutsättningar för handel under tider när andra kommunikationer var föga utvecklade. Havet har även varit en kulturbro som förmedlat nyheter och skepp i handelsfart har fungerat som redskap i denna kulturekonomiska växelverkan.

Havet har varit ett livsvillkor för staden och det var ingen slump att Gamlakarleby år 1620 grundades vid en gammal handelsplats. Sjövägen var snabbast och förmånligast att transportera produkter. Därför var det en självklarhet att koncentrera handeln till en så bra naturhamn som möjligt.

Staden var allt från sin grundläggning fram till 1900-talet en anspråkslös småstad med mindre än 2 000 invånare. Trots det var stadens handelsflotta till lastförmågan under flera år i början av 1800-talet störst i Finland och låg på fjärde plats i riket efter Stockholm, Göteborg och Gävle. Under de bästa åren utgjorde tonnage 1/6 av Finlands handelsflotta.

Orsaken till stadens framgång var inte enbart läget utan även stadens ställning som centrum för ett stort handelsområde. Tjärnan, som i stadsvapnet symboliseras av en tjärtunna, blev i mitten på 1600-talet nyckeln till områdets välfärd. I slutet av 1600-talet var Gamlakarleby den främsta tjärnstaden i Österbotten.

I Gamlakarleby med omnejd uppstod redan på 1600-talet en omfattande skeppsbyggnadsverksamhet. Efter Stora ofreden växte den ytterligare. En del fartyg byggdes för eget bruk, men största delen såldes som nya till Stockholm. Värdet av handeln överträffade tidvis handeln med tjära. Trävaror blev med tiden en allt viktigare exportvara. När de första fartygen lämnade Gamlakarleby efter seglationsfriheten 1765 fanns trävaror i lasten.

Man brukar säga att historien förpliktar. När man bläddrar i historiska handlingar och ser på utvecklingen i dagens Karleby har man all anledning att se positivt på framtiden. Näringslivet är väl utvecklat, kulturen blomstrar och Karleby stad stärker sin ställning som regionens centrum för handel, industri, utbildning och samhällsservice.

Karleby hamn som grundades 1825 har utvecklats till Finlands mest effektiva hamn och ligger på tredje plats bland landets allmänna hamnar. Under de senaste åren har utvecklingen varit enorm och den totala godstrafiken överstiger 8 miljoner ton. Karleby hamn har även utvecklats till Finlands viktigaste transithamn.

En framgångsrik verksamhet kräver skickliga operatörer i hamnen. Oy M. Rauanheimo Ab som i fjol fyllde 130 år kan uppvisa en fantastisk utveckling. Även systerbolaget Oy Adolf Lahti Yxpila Ab uppvisar en kraftig ökning. Lämpligt till Rauanheimos jubileumsår tas namnet Rodén tillbaka igen. Systerbolaget Oy Rodén Shipping Ab, som nyligen inlett sin verksamhet, är det tredje företaget i företagsgruppen som förutom i Karleby hamn även verkar i hamnarna i Jakobstad och Fredrikshamn.

Det har varit intressant och stimulerande att arbeta med "hamnprojektet". Som ekonomijournalist på Österbottningen kom jag i kontakt med hamnverket och operatörerna i hamnen. Det blev en hel del artiklar under årens lopp. Men att sammanställa en historik över Karleby Hamn Ab och Oy M. Rauanheimo Ab har inte varit någon lätt uppgift.

Att skriva om två företag i samma bok har sina svårigheter. Eftersom jag är intresserad av historia har jag sammanställt en kronologisk del som löper fristående intill den övriga texten. Kronologin kompletterar historiken om hamnen från 1300-talet och Rauanheimo från 1884, då Otto Rodén inledde expediti- och stuveriverksamhet i Yxpila.

Jag tackar mina uppdragsgivare samt alla som bidragit med texter, bilder och annan information. Speciellt vill jag tacka Hemming Renlund som med sin 24-åriga erfarenhet av verksamheten i Karleby hamn, de flesta åren som ordförande i hamnverkets direktion, varit ett stort stöd i arbetet med denna historik. Jag tackar också översättarna, faktagranskarna, korrekturläsarna och layoutaren Kaj Frilund för ett gott samarbete.

Karleby i januari 2015  
OLE GRANHOLM



# Kokkolan kaupungin tervehdys

**K**okkolan sataman historia on vuosisatoja pitkä ja sataman tehtävä pian 400 vuotta täyttävän kaupungin kehityksessä keskeinen. Kaupungin elinkeinojen kehitysvaiheet ovat heijastuneet sataman toimintaan ja satama on tarjonnut ajan vaatimia uusia edellytyksiä kaupungin kasvuille. Kaupungin ja sataman symbioosi on ollut hyvin toimiva ja hedelmällinen. Kokkolan satamalla

on aina ollut myös laajempi alueellinen vaikuttavuus ja sen toiminta on tukenut Suomen alueellista kehitystä. Satama on mahdollistanut alueen kehitykselle tärkeän kansainvälisen merenkulun ja kaupankäynnin. Globaalin kaupan ja kansainvälisen yritystoiminnan merkitys on viime vuosikymmenten aikana entisestään korostunut.

Sataman kehittäjät ovat rohkeasti visioineet uusia kasvun mahdollisuuksia, etsineet siihen ratkaisuja ja toteuttaneet toimenpiteitä tavoitteiden realisoimiseksi. Kaupunki sataman omistajana on nähnyt hyväksi yhteiset strategiset tavoitteet ja tukenut päätöksillään johdonmukaisesti sataman kehittämistä. Myös valtiovalta on nähnyt Kokkolan sataman

tärkeänä osana kansallista logistista verkkoa ja antanut ratkaisevan tärkeän tuen sataman infrastruktuurin sekä meriväylän parantamiselle. Satamapalveluja on kehitetty hyvässä yhteistyössä kuljetusalan yritysten kanssa. Sataman alueella toimivien yritysten määrä on kasvanut yli 60:een. Yritykset ja asiakkaat ovat lisänneet sataman käyttöä, minkä ansiosta liikennemäärät ovat merkittävästi viime vuosina kasvaneet.

Sataman tavarankäsittelykapasiteetin kasvattaminen ja

syväväyläinvestointi 1990-luvun lopulla antoivat uuden sysäyksen liikenteen lisäämiselle. Joka sään terminaalin rakentaminen ja junavaunujen kaatolaitteen käyttöönotto olivat uusia avauksia palvelujen monipuolistamiselle ja tehostamiselle. Satama on myös koko ajan pitkäjännitteisesti laajentanut käsittely- ja satama-alueita sekä nykyaikaistanut satamainfraa nosturikalustoineen. Aktiivinen markkinointityö ja hyvä huolenpito asiakkaista ovat Kokkolan satamalle luonteenomaisia toimintatapoja. Näillä eväillä satama on kehittynyt ja luonut samalla hyvät kasvun edellytykset tulevaisuuteenkin.

Kokkolan satama on nyt kasvanut Suomen satamien joukossa kolmanneksi suurimmaksi. Sen liikennemäärä on noussut 1990-luvun alusta nelinkertaiseksi, lähes 8 miljoonaan tonniin vuonna 2013. Vuoden 2014 alkupuoliskolla liikennemäärä on edelleen merkittävästi kasvanut edellisvuodesta. Kokkolan suurteollisuusalueen ajankohtaiset isot investoinnit vahvistavat omalta tärkeältä osaltaan sataman tehtävää ja toimintaa. Uudet tuotantolaitokset ja uudet tuotannot osoittavat alueen teollisuuden elinvoimaisuutta kovassa kansainvälisessä kilpailussa.

Monet muutokset sataman toimintaympäristössä ja uudet haasteet meriliikenteessä edellyttävät jatkuvaa huolehtimista sataman tehokkuudesta ja kilpailukykyvystä. Kokkolan satama on viime vuosikymmenten aikana vakuuttavasti osoittanut, että sillä on hyvät valmiudet kohdata uudetkin haasteet ja menestyä hyvin myös tulevaisuudessa.

ANTTI ISOTALUS  
Kaupunginjohtaja



# Karleby stads hälsning

**K**arleby hamns historia omfattar flera århundraden och hamnens betydelse för den snart 400 år gamla stadens utveckling är fundamental. De olika utvecklingskedan som stadens näringsliv genomgått har återspeglat sig i hamnens verksamhet; hamnen har i alla tider kunnat erbjuda de förutsättningar för tillväxt som staden behövt. Symbiosen mellan staden och hamnen har varit fruktbar och fungerat väl. Hamnen har under alla år haft stor betydelse för utvecklingen i regionen, bl.a. genom att den möjliggjort internationell sjöfart och handel, nog så viktigt i en tid då global handel och internationell företagsverksamhet får allt större betydelse. Hamnen kan också sägas ha främjat den regionala utvecklingen i landet.

Männen bakom utvecklingen av hamnen har haft djärva visioner om nya möjligheter till tillväxt och de har sökt lösningar och genomfört åtgärder för att realisera målen. Staden har i egenskap av hamnens ägare godkänt de gemensamma strategiska målsättningarna och konsekvent stött utvecklingen. Också statsmakten har ansett Karleby hamn vara en viktig del av det nationella logistiska nätet och beviljat stöd som på ett avgörande sätt förbättrat hamnens infrastruktur och farled. Hamntjänsterna har utvecklats i gott samarbete med transportbranschens företag. Antalet företag inom hamnområdet uppgår idag till drygt 60. Tack vare företagets och kundernas flitiga användning av hamnens tjänster har trafikvolymerna ökat märkbart under de senaste åren.

Hamnens ökade kapacitet att hantera gods samt investeringen i en djup farled i slutet av 1990-talet gav ny fart åt trafikutvecklingen. Byggandet

av en allvädersterminal och ibruktagandet av en tippanordning för järnvägsagnar förbättrade möjligheterna att erbjuda mångsidiga och effektiva tjänster. Hamnen har också hela tiden byggt ut hanterings- och hamnområdena och moderniserat hamninfrastrukturen och lyftutrustningen. Genom en aktiv marknadsföring och ett kundorienterat verksamhetssätt har man främjat utvecklingen av hamnen och samtidigt skapat goda förutsättningar för tillväxt även i framtiden.

Karleby hamn är idag Finlands tredje största hamn. Trafikvolymen har fyrdubblats sedan början av 1990-talet och uppgick till nära 8 miljoner ton år 2013. Under första hälften av år 2014 har trafikvolymen ökat ytterligare jämfört med året innan. De omfattande investeringar som för närvarande görs i Karleby storindustriområde förstärker hamnens funktion och verksamhet. Nya produktionsanläggningar och ny företagsverksamhet är ett klart bevis på områdets livskraftiga industri – och livskraft är vad som behövs i dagens hårda internationella konkurrens.

Förändringar i hamnens verksamhetsmiljö och nya utmaningar inom sjötrafiken förutsätter kontinuerliga satsningar för att bevara och ytterligare förbättra hamnens effektivitet och konkurrenskraft. Karleby hamn har under de senaste årtiondena på ett övertygande sätt visat att den besitter god beredskap att möta nya utmaningar och att fungera framgångsrikt även i framtiden.

ANTTI ISOTALUS  
Stadsdirektör



# Kokkolan sataman kehitys vuodesta 1985

**K**okkolan satama on perustettu vuonna 1825 ja elänyt monta eri vaihetta kohta 190-vuotisen toimintakauden aikana.

Tässä yhteydessä keskityn viimeisten noin 35 vuoden historiaan ja yhteen sataman voimakkaimpiin kehitysvaiheisiin ja pyrin valoittaan niitä syitä, jotka ovat johtaneet nykyiseen menestykseen.

Haluun tässä yhteydessä nostaa esille yhden arvosanan kuvaamaan niitä henkilöitä, jotka ovat vaikuttaneet tähän menestykseen ja joka myös koskee niitä henkilöitä, jotka eri asemassa ovat työskennelleet satamassa viimeisten 35 vuoden aikana, arvosana on ”oikea asenne”.



**Torbjörn Witting**

## **Kokkolan satamaa kehitetään – muutama hyvä syy**

Vuodet ja vuosikymmenet ennen 1980-lukua voi sataman toiminnan osalta kuvailla ns. ruususen uneksi. Toki myös ennen 80-luvun alkua on investoitu ja kehitetty satamaa, mutta se ei ole ollut läheskään niin määrätietoista, riskinottamishaluista ja tuloksellista kuin 80-luvulta näihin päiviin.

Kantasatama oli 1940-luvun puolestavälistä 1970-luvulle palvellut Kokkolan ensimmäisen suurteollisuusyksikön, valtiollisen Kemiran tavaravientiä ja –tuontia. 70-luvun alussa Kemira oli pitkän neuvottelu-prosessin jälkeen päätyneet rakentamaan oman laiturin Kokkolan

kaupungin omistamalle maalle ns. Kemiran laiturin teollisuusyksikön pohjoispuolelle. Syy oman laiturin rakentamiselle on selvä ja kertomus siirtyy nyt sataman pitkäaikaiseen ahtausliikkeeseen Oy M. Rauanheimo Ab:n. Rauanheimo oli vuosikymmeniä palvellut Kemiran teollisuusyksikköä Kokkolassa. Kemira oli Rauanheimon suurin ja yksi harvoista asiakkaista.

Tarina kertoo, että Rauanheimon silloinen toimitusjohtaja budjetoit ahtausliikkeen seuraavan vuoden kuluja ja saatuaan tämän valmiiksi lisäsi marginaalin ja jakoi kulut Kemiran ilmoittamalla vuositonnimäärillä. Koska ahtausliikkeen kulut Kemiralle nousivat joka vuosi tuntuvasti, on helppo ymmärtää, että Kemiran edustajat eivät olleet tilanteeseen kovin tyytyväisiä. Kemira varoitti Rauanheimon toimijoita usean vuoden ajan siitä, että yhtiö rakentaa oman sataman ja laiturin, jos kustannusten nousu jatkuu samalla tavalla joka vuosi. 1970-luvun alussa Kemira päätti toteuttaa uhkauksena ja vuonna 1973 Kemira siirsi tavaraliikenteensä Kantasatamasta omalle laiturilleen.

Tilanne 1970-luvun lopussa oli se että Outokummun laiturilla, Kemiran laiturilla ja öljylaitureilla oli liikennettä, mutta Kantasataman Rantalaiturilla ei em. syistä suuremmin. Rauanheimon tilanne oli luonnollisesti vaikea, koska he menettivät lähes koko liikenteen ja tulokertymän yhdellä kertaa.

1980-luvun alussa apulaiskaupunginjohtaja Ralf Porko on kuulemani mukaan koonnut alaisistaan ryhmän mihin mm. kuului silloinen kaupunginsihteeri Eero Mäki. Porko on mm. ennen Kokkolaan tuloa kehityspäällikön ominaisuudessa ollut kehittämässä Hangon vapaasatamaa. Eli aloitettuaan apulaiskaupunginjohtajana Kokkolassa hänellä on ollut selkeä käsitys siitä, mikä sataman rooli ja vaikutus parhaimmillaan voi olla Kokkolan kaltaiselle kaupungille. Hänen näkemys on ollut, että kaupunki joka sijaitsee sellaisella paikalla, jossa ei ole mereen rajoittuvaa rantaviivaa voi kantaa veroja kokonaan kaupungin ympäriltä, mutta tätä ei voi tehdä merelliseltä rantakaupungilta. Lopputulema siis on, että satamatoimintoja tulee kehittää siten, että satama voi tuoda puuttuvalta puoliympyrältä satamatuloja kaupungin kassaan. 1980-luvun alkuvuosina tehtiin sataman laajennussuunnitelmia, joita lähdeittiin rohkeasti toteuttamaan.

Asetelma Kokkolan satamassa 70-luvun aikana ja varsinkin kymmenluvun loppupuolella oli siis se, että kaupunki oli päättänyt kehittää satamaa aikaisempaa vahvemmin ja paikallinen partneri Rauanheimo, menetettyään liikenteen, oli nälkäinen saamaan liikenteensä ja liiketoimintansa taas jaloille – toisin sanoen maaperä oli otollinen uudelle kehitykselle.

Kehittäminen aloitettiin monella tasolla, aikaisessa vaiheessa päädyttiin siihen, että Kokkola tarvitsee syväväylän ja myös syväsataman. Syväväylää alettiin lobbaamaan kovalla kädellä, viisaasti päädyttiin ensi vaiheessa

esittämään 11 metrin kulkusyväyttä, koska esitystä väylän syventämisestä 12 tai 13 metrin kulkusyvyyyteen ei luultavimmin olisi suurista kustannuksista johtuen onnistuttu saamaan läpi valtionhallinnossa. Uusi 11 metrin syväväylähanke alkoi vuonna 1985 ja valmistui lopullisesti vuonna 1987. Samanaikaisesti mm. väylänruoppausmassoja hyödyntäen, aloitettiin myös uuden satamanosan, syväsataman rakentaminen. Syväsatamaa oltiin suunniteltu pariinkin paikkaan mm. Kantasataman aallonmurtajan pohjoispuolelle ja sittemmin toteutettuun paikkaan, silloisen Outokummun laiturin ja kenttäalueen jatkeeksi.

### **Kokkolan sataman satamajohtajat**

1980-luvun alussa Suomen satamissa ei vielä yleisesti ollut olemassa satamajohtajan tittelillä työskenteleviä henkilöitä. Satamia johtivat silloin satamakapteenit, jotka poikkeuksetta olivat saaneet merikapteenin koulutuksen. Monessa satamassa satamakapteenista tuli satamajohtaja. Kokkolassa valittiin toinen tie, vuonna 1983 satamalle palkattiin kaupallisen koulutuksen saanut ja myös liiketoimintakokemuksen omaava henkilö sataman ensimmäiseksi satamajohtajaksi, Pertti Tilus. Tästä alkoi railakas sataman markkinointi ja myös kova uusien asiakkaiden hakuprosessi. Tilus ehti, ahtausliike Rauanheimon silloisen työpäällikön Antti Ahosen kanssa, kolmen seuraavan vuoden aikana kiertää monet sahat ja laitokset Venäjää myöten.

Tiluksen aikana rakennettiin syväsataman ensimmäinen 11 metrin syvyinen laituri, yhteensä 180 metriä. Tämän lisäksi syväsatama varustettiin satamanosan ensimmäisellä nosturilla Iso-litalla, joka oli moderni 40 tonnin nosturi. Nosturin yhteyteen rakennettiin suppilovaunu sekä laituruusuuntainen kuljetin, joka yhdistettiin Outokummun sinkkirikastekuljettimeen.

Vuonna 1987 satamalle valittiin uusi satamajohtaja, tällä kertaa pitkään sataman taustalla vaikuttanut kaupunginsihteerinä Eero Mäki. Valinta satamajohtajaksi tuli Eerolle yllätyksenä, koska hän oli Ralf Porkon toimeksiannosta juuri vetämässä satamajohtajahakuprosessia. Eeron sanojen mukaan Porko kutsui hänet huoneeseen ja kertoi löytäneensä uuden satamajohtajan. Eero oli luonnollisesti ensin närkästynyt, koska hänellähän oli hakuprosessi meneillään, mutta malttoi mielensä ja kysyi, niin kenet olet nyt löytänyt – vastaus tuli – se olet sinä.

Eeron johdolla sataman kehittäminen jatkui vauhdikkaana. 13 metrin väylän lobbaukset alkoivat tosissaan, vaikka satama oli juuri varustettu 11 metrin väylällä. Syväsataman kenttäalueita alettiin rakentaa, kolme ensimmäistä varastoa sekä uusi kuljetinjärjestelmä kuljetinlastaimella varustettuna rakennettiin Eeron parin ensimmäisen satamajohtajavuoden aikana. Kehitysinvestoinnit liittyivät Pyhäsalmen kaivoksen pyriitin vientikuljetuksien alkamiseen.

Rauanheimon paikallisjohtajan pestiä hoiti nyt Antti Ahonen. Eero ja Antti muodostivat taisteluparin myös Venäjän myynnin suhteen, käyntejä kertyi molemmilta toistasataa ja tuloksiakin saatiin aikaiseksi. 1990-luvun puoliväliin mennessä sataman kokonaisliikenne ylitti 3,5 miljoonan tonnin, mistä parhaimpana vuotena Venäjän transiitoliikenne oli lähes miljoona tonnia.

Sataman 13 metrin väylänlobbaus eteni ja eduskunta hyväksyi 90-luvun puoleenväliin mennessä Kokkolan sataman 13 metrin väylähanke. Hankkeen kustannusarvio osoitti, että hankkeesta tulee kallein Suomessa toteutettu väylähanke, yhteensä 150 miljoonaa markkaa. Väylänruoppaustyöt alkoivat väylän ulkopäästä kalliorajäytyksillä. Tällä kalliomurskeella rakennettiin syväsataman penkereet ja osalla ns. pehmeistä massoista tehtiin Syväsataman perustäytöt. Mielenkiintoisen käänteisen väylähanke sai kun Syväsataman ulkopuolelta löydettiin kesällä 1997 ensimmäiset heitinkranaatit. Tämä löytö pysäytti työmaan vuodeksi ja pitkitti valmistumista lähes kolmella vuodella. Tapahtumaa uutisoitiin jopa Euroopan laajuisesti, valitettavasti väylähankeeseen kustannus tuplaantui. Tosin nykyisenkokoisella liikenteellä, lukuisine isoine laivoineen, väylä on jo maksanut itsensä.

Vuosituhanneen vaihtuessa satamassa todettiin, että Syväsataman ja irtotavaliikenteen toimintaedellytykset ovat nyt hyvät ja kapasiteetti riittävä. Aloitettiin suunnitteluprosessi, markkina-analyysineen kappaletavara- ja konttiliikenteen edellytysten parantamiseksi. Todettiin, että kontteja eikä myöskään kappaletavaraa ole siinä määrin riittävästi Kokkolassa tai Kokkolan takamaassa, että voitaisiin tehdä kummallekaan tavaraliikennetyypille yksittäisiä investointeja. Tosin mikäli liikennetyypit yhdistettäisiin, niin se voisi antaa taloudellisen pohjan isommalle investointikokonaisuudelle. Näistä lähtökohdista syntyi ajatus katetusta laivanlastausterminalista, eli AWT:sta. Hanke, joka alkoi vuonna 2002, olikin iso, siihen asti kaupungin ja luonnollisesti myös sataman, suurin yksittäinen investointikohde, yhteensä 16 milj. euron hanke.

### **Oma toimintani Kokkolan satamassa**

Oma taustani Kokkolan Satamassa alkoi toukokuussa 1996. Jälkeenpäin kuulemani mukaan, satamajohtaja Mäellä oli kädet täynnä töitä (niin kuin edellä mainitusta voi olettaa) ja johtokunta päätyi siihen, että olisi toivottavaa, että Mäki saisi keskittyttyä satamajohtajatyön oleellisimpiin osa-alueisiin ja delegoida muut työt sopivalle alaiselle. Lehti-ilmoituksilla haettiin yhdistettyä Talous- ja markkinointipäälikkää, hakijoita oli 56 henkilöä ja myönnettäköön pieneksi ihmetyksekseni, ensimmäisen haastattelukierroksen jälkeen satamajohtaja Mäki soitti iltasella ja sanoi, että olen hänen ykkösvalinta auki olevaan tehtävään. Monella tavalla tämä oli innostavaa, itse tehtävä, muutto takaisin kotikaupunkiin

perheen kanssa ja muistettakoon, että Suomen syvimmän laman loppupuolella ei hyviä päällikkötason tehtäviä ollut yleisesti edes haettavissa. Ainoa asia joka mietitytti oli, olenko todella menossa ns. kunnalle töihin. Olin toki usean vuoden ajan valmentautunut siihen, että tekisin uraa yritysmaailmassa, mahdollisesti kansainvälisestikin, takana oli mm. liiketaloustieteen opiskelut ja muutaman vuoden kokemus liikkeenjohdon konsultointitehtävistä Suomen silloisille suurimmille yritys konserneille.

Satamajohtaja Mäelle esitinkin jälkimmäisen asian ja hän nopeasti todisteli, että satamassa saan tehdä enemmän liiketoimintaa kuin mitä monessa suurteollisuusyksikössä tehdään – tämä on myös toteutunut.

Tehtävä oli nimikkeen mukaisesti kaksiosainen, markkinointipuolella tehtäväksi tuli ensin länsimarkkinoiden herättäminen. Tätä toteutettiin kulkemalla läpi, jo silloin pitkäaikaisena sataman puheenjohtajana tunnetun Hemming Renlundin kanssa, Euroopan suurimmat ja myös Kokkolan sataman kokoiset satamat, sekä niiden takamaan yritykset Alankomaissa, Saksassa, Englannissa, Irlannissa. Myös esimerkiksi merenkulkumaa Kreikka ja sen useat toimijat tuli eri hankkeiden kautta tutuksi.

Kansainvälistymishankkeiden myötä satamalle kehitettiin lähinnä Keski-Euroopassa ja Isossa-Britanniassa markkinointiagenttiverkosto, joka on palvellut satamaa tällä saralla erinomaisesti. Kiitos tämän työn, Kokkolan Satamalla on laajat henkilötason yhteydet Euroopan suurimpiin satamiin ja yksityisomistuksessa oleviin satamaterminaaleihin. Venäjän markkinat ja toimintakulttuuri tulivat heti alusta alkaen tutuksi venäjänkonkareiden Eero Mäen ja Antti Ahosen mentoroinnin myötä.

Taluspäällikön tehtäviin kuului keskeisesti ns. sisäisen laskennan kehittäminen, johon kuuluu mm. kannattavuuslaskelmien kehittäminen hinnoittelun perustaksi, päätöksenteon tueksi kehitettävät raportit ja edellä mainittujen IT-järjestelmien kehittäminen. Monessa suhteessa talous- ja markkinointipäällikköaika oli myös satamaliiketoiminnan ns. hiljaisen tiedon sisäistämisen ja johtotehtäviin valmentautumisen aikaa, niin sanotusti viestikapulan vastaanottamisharjoitusprosessi.

### **Kokkolan sataman kolmas satamajohtaja**

Viestikapulan otin vastaan 1.3.2004, hoidettuani satamaa vt. satamajohtajana osan vuoden 2003 toista puolikasta. Tehtävät vastaanotin keskellä sataman suurimman yksittäisen investointihankkeen toteuttamisprosessia, eli keskellä AW-terminaalihankkeen toteuttamista. Mielessäni oli ennen satamajohtajatehtävän vastaanottamista käynyt, että satamalle oli tulossa siihen asti suurin lainakanta, kokonaisliikenne oli vain 3 miljoonaa tonnia ja edellisen vuoden tulos oli hädin tuskin positiivinen.



**M/S Navios Lumen ja/och M/S King Barley.**

Hyvät puolet taas olivat, että Syväsatamassa oli rakennettu kapasiteettia bulkliikenteelle ja Kantamassa AWT toisi kappaleavaralle sitä lisää. Kiteytettynä, jotain tuli tehdä ja nopeasti, ainoa varteenotettava vaihtoehto oli työstää Venäjän markkinoita tarmokkaasti. Aloitimme Venäjän markkinoiden työstämisen uudella innolla, yhdessä Sataman hyvän yhteistyökumppanin, ahtausliike Rauanheimon toimitusjohtaja Joakim Laxåbackan kanssa, joka oli tullut ahtausliikkeen palveluk-

seen pari vuotta aikaisemmin.

Nämä ponnistelut ja lukuisat Venäjälle suuntautuneet matkat tuottivat tulosta, transitoliikenne saatiin monen vuoden tauon jälkeen taas käyntiin. Saimme ns. pään auki ja useita uusia henkilökontakteja sekä Moskovassa että muualla Venäjällä. Näitä kontakteja ja myös myöhempiä vastaavia olemme kehittäneet henkilötasolla vuosien mittaan. Vuonna 2004 transitoliikenne oli 0,5 miljoonaa tonnia ja arviona vuodelle 2014 on jopa 3,5 miljoonan tonnin tavaraliikenne. Toisin sanoen transitoliikenne on nyt puoli miljoonaa tonnia suurempi kuin mitä kokonaisliikenne oli vuona 2003.

### **Kokkolan satama - kaivosteollisuuden ykkösvalinta niin Suomessa, Venäjällä kuin Ruotsissakin**

Kokkolan satamaa on vuosikymmeniä kehitetty kaivannaisteollisuuden logistiikan apuvälineeksi, niin sekä Suomessa että Venäjällä. Mielenkiintoinen täydennys tähän on ollut tilaisuus neuvotella Ruotsin lapin sekä ruotsalaisomistuksessa olevien, mutta Suomen lapissa sijaitsevien kaivosvaltauksien, eli tulevien rautamalmikaivoksien

kuljetuksista. Esimerkiksi Kolarin kaivoksen erittäin tiukan kilpailun ja vaativan arviointiprosessin lopputuloksena, Kokkolan Satama valittiin logistisen reitin satamavaihtoehdoksi alkuvuonna 2014.

Vuodesta 2007 on useat Keski-Suomen kaivokset valinneet satamamme uudeksi yhteistyökumppaniksi tai hoitamaan uusia tavaravirtoja sekä vienti- että tuontikuljetuksissa. Keski-Suomen markkina-alueen tavaraliikenne on yli viisinkertaistunut vuodesta 2004 ja kokonaisliikenne ylittää 2,5 milj. tonnia. Suurin osa tavaraliikenteestä viedään tai tuodaan satamaan raideliikennemuodossa, mistä on seurannut että Kokkolan satama on yllättäen kotimaan suurin raideliikennesatama. Raideliikenne on luonnollisesti maaliikennemuodoista ympäristöystävällisin kuljetusmuoto. Sataman tavaraliikenne arvioidaan vuonna 2014 olevan n. 8.6 miljoonaa tonnia.

### **Ennennäkemätön kehitys**

Kokkolan satamalla on ollut siis ennennäkemätön kehitys vuosina 2004-2014 ja on samalla ollut myös Suomen nopeimmin kehittyvä satama. Tämä ei ole tapahtunut ilmaiseksi. Satama on kymmenen viime vuoden aikana investoinut yli 80 miljoonaa euroa. Syväsataman kapasiteetti oli koetuksella jo vuonna 2006, jolloin transitoliikenne ylsi 2,3 milj. tonniin. Kapasiteettimielessä oikeastaan kaikesta oli pula. Satama on siten johdonmukaisesti investoinut uusiin laitureihin (n. 400 m), uusiin nostureihin (6 nosturia), useita kilometrejä raiteita ja maa-alueisiin toistakymmentä hehtaaria. Toiminta-alueita on tällä hetkellä 65 ha, kehitysalueita 74 ha ja erikoistermiinaaleja kuten kaatolaitetermiinali ja katettua varastotilaa 1.5 ha.

Investointeihin on kuulunut myös uuden syväsatamaosan kehittäminen, eli Hopeakiven satamanosa.

Investointien, osaltaan riski-investointien myötä, liiketoimintaohjaus eli liiketoiminnan riskienhallinta on ollut tärkeä osa johtajatyötä. Tämä tarkoittaa käytännössä, että tiiviisti ja jatkuvasti tulee pysyä (mielellään) askeleen edellä sataman asiakkaiden aikeita. Lisäksi tulee tietää ja tuntea asiakkaat sekä asiakkaiden toimintakenttä, yleensä globaalilla tasolla. Muun muassa tämä tieto muodostaa perustan sataman liiketoiminnan ohjaukseen ja tiedon perusteella satama tekee arvion siitä miltä seuraava vuosi (ja vuodet) voisi näyttää. Tästä paketista satama tekee talousarvion investointiarvioineen satamajohtokunnan päätettäväksi. Arvioita ja skenaariota tarkistetaan jatkuvasti, jotta voidaan välttyä liian suurilta yllätyksiltä. Yllätyksiä sekä ylös- että alaspäin on vuosien mittaan tullut, näissä tapauksissa satama on joko lisännyt tai vähentänyt investointeja.

### **Hyvä tiimi tekee tulosta**

Sataman menestystä on viimeisten kymmenen vuoden aikana johdettu

viiden hengen johtoryhmiin voimin. Haluan mainita tiimin jäsenistä ensin pitkään satamassa vaikuttaneet, eli nykyinen talouspäällikkö Vuokko Kalliokoski ja tekninen päällikkö Tapio Lampinen. Uusimmatkin jäsenet ovat jo ehtineet vaikuttaa satamassa yli kymmenen vuotta, eli liikennepäällikkö Carita Rönqvist ja kehityspäällikkö Jyrki Roukala. Tämä tiimi on siivittänyt Sataman tämän päivän menestykseen. Satamajohtokunta on täysin voimin ollut mukana kehityksessä ja menestyksessä, kaikki edellä mainitut investoinnit ovat satamajohtokunnassa työstetty ja hyväksytyt. Puheenjohtajalla on luonnollisesti aina merkittävä rooli ja olen saanut hyvää evästystä molemmilta satamajohtokunnan puheenjohtajilta, Hemming Renlundilta ja Pekka Nokso-Koivistolta. Tämän mittaiset panostukset ja saavutukset eivät myöskään onnistuisi ilman täydellistä luottamusta sekä keskushallinnon että luottamushenkilöiden suunnalta.

Kirjoitushetkellä satamaa ollaan yhtiöittävässä, tämä yhdistettynä siihen, että siirrytään Itämeren laajuisesti erittäin tiukkoihin rikkipäästönormeihin, tuovat satamalle sekä jännittävät että haasteelliset ajat. Sataman yhtiöittäminen luo jo juridisen muodon kautta entistä suuremman kaupallisen pohjan sataman liiketoiminnan kehittämiseksi sekä innovatiivisemmalla tavalla ja siten, että se luo myös mahdollisuuden tavoitella laajempaa kaupallista kokonaisuutta. Toistaiseksi käytössä ollut ohjenuora kaupunkiomistajan taholta, eli "sataman tulee kilpailukykyisin hinnoin hoitaa kotimaan teollisuuden ja Venäjän transitoliikenneasiakkaiden kuljetuksia ja tuottaa omistajalle voittoa", tulee varmuudella myös satamaosakeyhtiössä pysymään.

TORBJÖRN WITTING

Toimitusjohtaja



# Karleby hamns utveckling från år 1985

**K**arleby hamn grundades år 1825 och har genomlevt många olika skeden under sin snart 190-åriga verksamhet. Här ska jag koncentrera mig på det som hänt under de senaste ca 35 åren och på ett av hamnens kraftigaste utvecklingsskeden. Syftet är att belysa orsakerna till de nuvarande framgångarna.

Jag vill i detta sammanhang lyfta fram en nämnare som är gemensam för de personer som bidragit till framgångarna och som också gäller alla de personer som i olika positioner arbetat i hamnen under de senaste 35 åren: rätt inställning.

## **Karleby hamn utvecklas – några goda skäl**

Åren och årtiondena före 1980-talet kan beträffande hamnens verksamhet betecknas som en törnrosasömn. Visserligen utvecklade man och investerade i hamnen även under denna period, men inte på långt när med samma målmedvetenhet, risktagningensvilja och resultatnriktning som från 80-talet till idag.

Stamhamnen hade från mitten av 1940-talet till 1970-talet betjänat den varuexport och -import som Gamlakarlebys första storindustrienheter, statsägda Kemira bedrev. I början av 70-talet hade Kemira efter en lång förhandlingsprocess fattat beslut att bygga en egen kaj på mark som ägdes av Gamlakarleby stad på norra sidan av industriområdet vid den s.k. Kemiras kaj. Orsaken till byggandet av en egen kaj är klar och berättelsen handlar i det följande om hamnens långvariga stuveriföretag Oy M. Rauanheimo Ab. Rauanheimo hade i flera årtionden betjänat Kemiras industrienheter i Gamlakarleby. Kemira var Rauanheimos största av dess mycket få kunder.

Det berättas att Rauanheimos dåvarande verkställande direktör hade budgeterat stuveriföretagets kostnader för nästa år och efter att ha fått kalkylen klar lagt till en marginal och delat kostnaderna med det årliga tonnaget som Kemira uppgav. Eftersom kostnaderna för stuveritjänsterna ökade kraftigt för varje år är det lätt att förstå att företrädarna för Kemira inte var särskilt nöjda med situationen. Under flera år varnade Kemira Rauanheimo genom att meddela att bolaget bygger en egen hamn och kaj om kostnadsökningen fortsätter på samma sätt varje år. I början av 1970-talet beslöt Kemira att förverkliga sitt hot och år 1973 flyttade bolaget sin godstrafik från stamhamnen till sin egen kaj.

I slutet av 1970-talet bedrevs trafik i Outokumpus hamn, vid Kemiras kaj och vid oljekajen, men på grund av ovanstående i obetydlig omfattning vid strandkajen i Stamhamnen. Situationen för Rauanheimo var naturligtvis prekär, eftersom bolaget gick miste om nästan hela trafiken och alla inkomster på en gång.

I början av 1980-talet lär biträdande stadsdirektör Ralf Porko ha

samlat en grupp där bl.a. den dåvarande stadssekreteraren Eero Mäki ingick. Innan Porko tillträdde sin tjänst i Karleby hade han i egenskap av utvecklingschef bl.a. deltagit i utvecklingen av frihamnen i Hangö. Redan innan han flyttade till Karleby hade han med andra ord en klar uppfattning om hamnens roll och vilken betydelse den i bästa fall kunde ha i en stad som Karleby. Enligt Porko kan en stad som saknar strandlinje mot havet bära upp skatter runt hela staden, men detta kan inte en havsnära kuststad göra.

Slutsatsen är således att hamnverksamheten bör utvecklas så, att staden genom hamninkomster kan kompensera de inkomster som faller bort på grund av havsområdet. Under 1980-talets första år utarbetades planer för en utbyggnad av hamnen och arbetet inleddes omedelbart. Under 70-talet och särskilt i slutet av årtiondet var situationen den, att staden beslutat att utveckla och bygga ut hamnen. Eftersom Rauanheimo, som förlorat sin trafik, dessutom var mån om att få fart på trafiken och affärsverksamheten igen, var förutsättningarna för en ny utveckling gynnsamma.

Utvecklingen inleddes på många nivåer. I ett tidigt skede fastslog man att Karleby behöver en djupfarled och en djuphamn. Efter en intensiv lobbning för en djupfarled beslöt man sig klokt nog för att i första hand föreslå ett farledsdjup på 11 meter, eftersom ett förslag om ett farledsdjup på 12 eller 13 meter på grund av de höga kostnaderna troligen inte skulle ha godkänts i statsförvaltningen. Det nya djupfarledsprojektet startade år 1985 och färdigställdes år 1987. Bland annat genom att utnyttja muddringsmassorna kunde man samtidigt inleda byggandet av en ny hamn, en djuphamn. Enligt planerna kunde djuphamnen förläggas bl.a. på norra sidan av stamhamnens vågbrytare, eller på den plats där den finns idag, som en förlängning på den dåvarande Outokumpus kaj och fältområdet.

## **Karleby hamns hamndirektörer**

I början av 1980-talet var tjänstebestämmelsen hamndirektör ännu rätt ovanlig i Finland. På den tiden var det hamnkaptenen, som nästan utan undantag hade sjökaptensutbildning, som hade ansvar för hamnverksamheten. I många hamnar blev hamnkaptenen hamndirektör. I Karleby valde man en annan väg då man år 1983 avlönade en person med kommersiell utbildning och erfarenhet av affärsverksamhet till hamnens första hamndirektör, Pertti Tilus. En aktiv marknadsföring av hamnen inleddes och man började målmedvetet söka nya kunder. Tilus, tillsammans med stuveriföretaget Rauanheimos dåvarande arbetschef Antti Ahonen, hann under de tre följande åren besöka många sågar och anläggningar och resorna gick ända till Ryssland.



Under Tilus tid byggdes djuphamnens första 11 meter djupa kaj, totalt 180 meter lång. Dessutom utrustades djuphamnen med hamndelens första kran, Iso-lita, en modern 40-tons rälskran. I anslutning till kranen byggdes en vagn med matartratt och en längs kajen gående transportanordning som anslöts till Outokumpus transportanordning för zinkkoncentrat.

År 1987 valdes en ny hamndirektör och denna gång föll valet på stadssekreteraren Eero Mäki som länge varit involverad i hamnens verksamhet. Valet kom som en överraskning för Eero, eftersom han av Ralf Porko fått uppgiften att leda ansökningsprocessen. Enligt Eero kallade Porko in honom i sitt rum och berättade att han hittat en ny hamndirektör. Eero blev naturligtvis först lite förargad, eftersom ansökningsprocessen var i full gång, men höll god min och frågade vem personen var, och svaret var: du.

Under Eeros ledning fortsatte utvecklingen av hamnen i oförminskad takt. Nu började man lobba för en 13 meter djup farled riktigt på allvar, trots att hamnen alldeles nyligen fått en 11 meter djup farled. Man började bygga fältområden och de tre första lagermagasinen och ett nytt transportörsystem utrustat med en lastare byggdes under Eeros två första år som hamndirektör. Investeringarna gjordes för att förbättra förutsättningarna för exporttransporter av pyrit från Pyhäsalmi gruva.

Tjänsten som platschef på Rauanheimo sköttes nu av Antti Ahonen. Eero och Antti bildade tillsammans ett radarpar också när det gällde försäljning till Sovjetunionen. Båda gjorde mer än hundra besök i landet och fick också mycket till stånd. Före medlet av 1990-talet överskred den totala transportvolymen 3,5 miljoner ton, varav den ryska transittrafikens transporter under de bästa åren uppgick till nära en miljon ton. Lobbningen för en 13 meter djup farled till hamnen fortsatte och vid mitten av 90-talet godkände riksdagen farledsprojektet. Beräkningen av kostnader för projektet visade att det skulle bli det dyraste farledsprojekt som någonsin genomförts i Finland, kostnaderna skulle uppgå till totalt 150 miljoner mark. Muddringsarbetet inleddes i den yttre ändan av farleden med bergssprängningar. Bergskross utnyttjades för byggandet av

djuphamnens vallar och en del av de s.k. mjuka massorna användes för grundfyllning av djuphamnen. Farledsprojektet tog en intressant vändning då man utanför djuphamnen sommaren 1997 hittade de första handgranaterna. Fyndet stoppade arbetet för ett år och innebar att farleden blev klar tre år senare än beräknat. Händelsen basunerades ut över hela Europa och projektkostnaderna fördubblades. Med den trafikvolym vi har idag med många stora fartyg har farleden å andra sidan redan återbetalat sig.

Vid millennieskiftet kunde man konstatera att verksamhetsförutsättningarna för djuphamnen och bulktrafiken nu var goda och kapaciteten tillräcklig. Nästa steg var att starta en planeringsprocess inklusive marknadsanalyser med målsättningen att förbättra förutsättningarna för styckegods- och containertrafiken. Vad man kunde konstatera var att det varken fanns containrar eller styckegods i tillräcklig mängd i Karleby eller Karleby med omnejd för att kunna genomföra enskilda investeringar för någondera typen av godstrafik. Men om trafiktyperna sammanslogs kunde det ge en ekonomisk grund för större investeringshelheter. Med dessa fakta som utgångspunkt föddes idén om en allvädersterminal, dvs. AWT. Projektet, som startade år 2002, var stadens och naturligtvis också hamnens dittills största enskilda investeringsobjekt – kostnaderna för projektet uppgick till sammanlagt 16 milj. euro.



**Torbjörn Witting**

### **Min egen verksamhet i Karleby hamn**

Min verksamhet i Karleby hamn började i maj 1996. Efteråt har jag fått höra att hamndirektören hade fullt upp (vilket ju framgår av det jag relaterat ovan) och att direktionen ansåg det viktigt att Mäki fick koncentrera sig på de viktigaste delområdena i hamndirektörsjobbet och delegera andra uppgifter till någon lämplig underlydande. Med en tidningsannons sökte man följaktligen en kombinerad ekonomi- och marknadsföringschef. Antalet sökande till tjänsten var 56 personer och jag var något förvånad då hamndirektör Mäki efter den första intervjurundan ringde upp mig en kväll och meddelade att jag var hans första val för jobbet.

Både själva uppgiften och flytten tillbaka till hemstaden med familjen kändes inspirerande. Man får också komma ihåg att det i

Finland, som då befann sig i slutet av sin djupaste lågkonjunktur, inte bjöds ut många attraktiva uppgifter på chefsnivå. Det enda jag var lite tveksam till var om jag verkligen skulle bli kommunalt anställd. Under flera år hade jag nämligen berett mig på att göra en karriär inom företagsvärlden, eventuellt på internationell nivå. I bagaget hade jag bl.a. studier i företagsekonomi och några års erfarenhet av konsultuppgifter inom affärsledning i Finlands på den tiden största företagskoncerner.

Då jag påpekade detta för hamndirektör Mäki var han snabb med svaret: i hamnen skulle jag få jobba med fler affärsverksamhetsuppgifter än i många storindustrieheter. Och idag vet jag att han hade rätt.

Tjänsten var som benämningen antyder tvådelad. Den viktigaste uppgiften inom marknadsföring var att väcka västmarknaden. Det gjorde jag genom att tillsammans med den redan då långvariga ordföranden för hamnen, Hemming Renlund, bekanta mig med Europas största hamnar och också hamnar av samma storlek som Karleby hamn samt företag i dessa hamnars bakland i Nederländerna, Tyskland, England och Irland. Via olika projekt fick vi också goda kunskaper om exempelvis sjöfartslandet Grekland och dess aktörer.

Internationaliseringsprojekten öppnade möjligheter för hamnen att bygga upp ett nätverk av marknadsföringsagenter, närmast i Mellaneuropa och Storbritannien, som betjänat hamnen på ett utmärkt sätt. Tack vare detta arbete har Karleby hamn idag värdefulla personliga kontakter i Europas största hamnar och i privatägda hamnterminaler. Insikter om den ryska marknaden och verksamhetskulturen fick vi direkt från början genom mentorerna Eero Mäki och Antti Ahonen.

En av ekonomichefens centrala uppgifter var att utveckla den s.k. interna redovisningen. Hit hörde bl.a. att utarbeta lönsamhetskalkyler som skulle tjäna som grund för prissättningen samt att ta fram rapporter som stöd för beslut och utveckla IT-system. Tiden som ekonomi- och marknadsföringschef var på många sätt också ett tillvaratagande av den s.k. tysta kunskap som fanns i hamnverksamheten och en förberedelse för ledningsuppgifter, på sätt och vis en träning i att ta emot en stafettpinne.

### **Karleby hamns tredje hamndirektör**

Den första mars 2004 tog jag emot stafettpinnen, efter att ha lett verksamheten i hamnen som tf. hamndirektör en del av andra halvan av år 2003. Jag tillträdde tjänsten i ett skede då hamnens största enskilda investeringsprojekt pågick, dvs. uppförandet av AW-terminalen. Redan innan jag tog emot tjänsten var jag medveten om att hamnens lånebestånd skulle bli det största någonsin, den totala trafiken uppgick

till endast 3 miljoner ton och föregående års resultat var nätt och jämnt positivt.

De goda sidorna var att djuphamnen nu hade bättre kapacitet för bulktrafik och att allvädsterminalen i stamhamnen innebar en ytterlig ökning av kapaciteten för trafiken med styckegods. Situationen var nu den, att något måste göras och snabbt, och det enda realistiska alternativet var att målmedvetet börja bearbeta den ryska marknaden. Jag och hamnens goda samarbetspartner, stuveriföretaget Rauanheimos verkställande direktör Joakim Laxåback som anställts i företaget ett par år tidigare, tog således itu med uppgiften med ny energi.

Detta arbete och flera resor till Ryssland gav frukt och transitotrafiken kom igång igen efter många års paus. Vi fick in en fot på marknaden och knöt flera nya personkontakter, både i Moskva och i andra delar av Ryssland. Dessa kontakter och även kontakter som skapats senare har vi under årens lopp utvecklat och fördjupat. År 2004 uppgick transittrafikens transporter till 0,5 miljoner ton och prognosen för år 2014 är en godstrafik på uppskattningsvis 3,5 miljoner ton. I transittrafiken transporterades med andra ord nu en halv miljon mer än den totala transporterade mängden år 2003.

### **Karleby hamn – första valet för gruvindustrin i Finland, Ryssland och Sverige**

Karleby hamn har i årtionden utvecklats för att effektivisera logistiken för gruvindustrin, både i Finland och i Ryssland. Ett intressant komplement till detta har varit möjligheten att förhandla om gruvinmutningar i svenska Lappland, men också om svenskägda inmutningar i finska Lappland, dvs. om kommande transporter i anslutning till järnmalmsgruvor. Som exempel kan nämnas att Karleby hamn i stenhård konkurrens och efter en krävande utvärderingsprocess tack vare sina logistiska fördelar i början av år 2014 valdes till hamnalternativ för transporter till och från gruvan i Kolari.

Sedan år 2007 har flera gruvor i Mellersta Finland valt vår hamn till ny samarbetspartner eller gett oss uppdraget att hantera nya godsflöden, både i export- och i importtransporter. Godstrafiken i Mellersta Finlands marknadsområde har mer än femdubblats sedan år 2004 och den totala mängden gods som transporteras idag överstiger 2,5 miljoner ton. Största delen av godset transporteras till eller från hamnen via järnväg, vilket resulterat i att Karleby hamn något överraskande blivit Finlands största järnvägshamn. Bland alla transportsätt till lands är järnvägstrafiken den miljövänligaste. Godstrafiken i hamnen beräknas uppgå till ca 8,6 miljoner ton år 2014.

## En utveckling utan motstycke

Karleby hamn har således genomgått en exceptionell utveckling under perioden 2004-2014 och har samtidigt också varit den hamn i Finland som utvecklats snabbast. Detta har inte skett utan insatser. Hamnen har under de senaste tio åren investerat drygt 80 miljoner euro. Djuphamnens kapacitet var knapp redan år 2006 då transitotrafikens transporter översteg 2,3 miljoner ton. Kapaciteten var överlag otillräcklig och hamnen har följaktligen planmässigt gjort investeringar i nya kajer (ca 400 m), nya kranar (6 stycken), flera kilometer järnväg, mer än tio hektar markområden – idag omfattar hamnområdet 65 ha verksamhetsområde, 74 ha utvecklingsområden och 1,5 ha täckt lagerutrymme – och i specialterminaler, bl.a. en terminal med stälpanordning för järnvägsvagnar.

Investeringar har gjorts också för att bygga en ny del av djuphamnen, dvs. Silverstenshamnen.

Investeringarna, även riskinvesteringarna, har inneburit att styrningen av affärsverksamheten, dvs. hanteringen av risker, varit en viktig del av ledararbetet. I praktiken betyder det att man kontinuerligt måste förutse kundernas planer, dessutom bör man ha kunskap om och känna kunderna och deras verksamhetsfält, i allmänhet på en global nivå. Bland annat dessa kunskaper utgör utgångspunkten för styrningen av hamnens affärsverksamhet och på basis av denna kunskap skapar hamnen sig en uppfattning om hur nästa år (och åren) kan se ut.

Utgående från detta paket gör hamnen upp en budget jämte investeringsbedömningar som hamndirektionen därefter ska fastställa. Bedömningar och scenarier granskas regelbundet för att alltför stora överraskningar ska kunna undvikas. Oförutsedda händelser, både positiva och negativa, har inträffat under årens lopp och hamnen har då antingen ökat eller minskat investeringarna.

## Ett bra team skapar goda resultat

För hamnens framgång under de senaste tio åren svarar en ledningsgrupp bestående av fem personer. Först nämner jag två personer som länge varit med i verksamheten, dvs. nuvarande ekonomichefen Vuokko Kalliokoski och tekniska chefen Tapio Lampinen. Också de nyaste medlemmarna har hunnit samla mer än tio år i hamnens tjänst, dvs. trafikchefen Carita Rönnqvist och utvecklingschefen Jyrki Roukala. Det är detta team som står bakom hamnens goda resultat. Hamndirektionen har med stort engagemang deltagit i utvecklingen och framgången; alla nämnda investeringar har bearbetats och godkänts av hamndirektionen.

Ordföranden har naturligtvis alltid en stor roll och jag har fått goda

råd och anvisningar av hamndirektionens båda ordförande, Hemming Renlund och Pekka Nokso-Koivisto. Satsningar och resultat av den här kalibern skulle inte heller vara möjliga utan ett fullt förtroende både från centralförvaltningens och från de beslutsfattande förtroendemännens sida.

I skrivande stund håller hamnen på att bolagiseras. Detta samtidigt som gränsen för svavelutsläpp i Östersjön skärps innebär att hamnen står inför både spännande och utmanande tider. Bolagiseringen skapar i och med den juridiska formen en ännu starkare kommersiell grund för utvecklingen av hamnens affärsverksamhet på ett mer innovativt sätt och därigenom öppnas också möjligheten att uppnå en större kommersiell helhet. Det rättesnöre som staden, ägaren, slagit fast och som hittills gällt, dvs. "Hamnen ska med konkurrenskraftiga priser sköta transporter för den inhemska industrin och för den ryska transitotrafiken och ge vinst till ägaren", kommer med säkerhet att följas även då hamnen är ett aktiebolag.

TORBJÖRN WITTING  
Verkställande direktör



# Oy M. Rauanheimo Ab:n kehitys 2000-luvulla

**S**atamassa on tekemisen meininki, ja toiminta kehittyy huimaavaa vauhtia. Kiinnostavia kyselyjä putoilee postilaatikkoon samalla, kun sopimustemme päivitykset on saatava valmiiksi nopeaan tahtiin. Tällainen on tilanne meillä Rauanheimolla, mikä tuntuu upealta. Kilpailijamme ilmoittavat samaan aikaan toiminnan supistamisesta ja irtisanomisista.

Tulevaisuudennäkymät vaikuttavat äärettömän kiinnostavilta, ja olen vakuuttunut Rauanheimon säilymisestä leikissä mukana ja kehittymisestä myönteiseen suuntaan.

Minulla on ollut kunnia työskennellä Rauanheimon toimitusjohtajana keväästä 2002 lähtien. Tämä on ollut antoisaa vaikkakin haastavaa ja työntäyteistä aikaa, jolloin olemme saavuttaneet asemamme Suomen johtavana ahtaus-, huolinta- ja laivanselvitysalan yrityksenä.

Oy M. Rauanheimo Ab toimii nykyään edelleen pääasiassa Kokkolan satamassa. Yritys työllistää yli 160 ammattilaista, ja sen liikevaihto on yli 70 miljoonaa euroa vuonna 2014. Rahtimäärä on kasvanut 1,7 miljoonasta tonnista liki 8 miljoonaan, ja liikevaihto 6 miljoonasta eurosta yli 70 miljoonaan.

Yhtiön perustaja Otto Waldemar Rodén työskenteli koko, etenkin nykymitoin mitattuna suhteellisen lyhyeksi jääneen, elinikensä aina tulevaisuutta ajatellen, tuntien suurta rakkautta yhtiötään ja Kokkolaa, sukunsa kotikaupunkia, kohtaan.

Hänen kollegoidensa kerrotaan sanoneen:

”Kaiken minkä hän teki, hän teki tulevaisuutta ajatellen niin, että jälkeläiset ja tulevat sukupolvet voisivat nauttia hänen toimintansa hedelmistä.”

Sama ajattelutapa on edelleen voimissaan. Omistajamme, perinteikäs perheyritys KWH ja Rauanheimo ovat panostaneet ja edelleen panostavat pitkäjänteisesti toimintaan keskittyen jatkuvaan uudistumiseen ja uskon, että se on nykyään suuria vahvuksiamme.

Rauanheimo on aina ollut perheyritys ja se on ehkä tärkeimpiä syitä pitkään historiaamme ja menestykseemme.

Perheyritykset eroavat muista yrityksistä lähinnä siinä, että perheen sitoutumisen ja osallistumisen ansiosta yrityksessä muodostuu erityisen vahvat siteet perinteisiin, historiaan ja arvoihin. Toiminta ja sen tavoitteet

ovat yleensä pitkäjänteisiä, mikä luo mahdollisuuksia kilpailukykyiseen kehitykseen. Yrityshistoria on usein virkeä ja elinvoimainen.

Ihmisten ideat, myötä- ja vastoinkäymiset sekä erilaiset haasteet ovat vuosien saatossa hioneet tavaramerkkiämme nykyiseen muotoonsa. Tällainen historia vahvistaa yrityksen ydinarvoja, ainutlaatuisuutta, sitä ei voi kopioida ja se takaa yhtiön kokemuksen, luotettavuuden ja kestävyuden. Historia ei rakennu vain yrityksen omalle toiminnalle; siihen vaikuttavat myös yrityksen paikkakunta ja toimiala.

Pitkäjänteinen ja tiivis yhteistyö sataman ja sen johtajien kanssa on ollut ja edelleen on tärkeä osa työtä, kehittämistä ja pyrkimystämme kohti menestystä. Markkinoimme, myymme ja kehitämme toimintaa usein yhdessä sataman kanssa ja olemme onnistuneet rakentamaan ainutlaatuisen konseptin, jota markkinat arvostavat niin Suomessa kuin ulkomaillakin. Omistajamme, KWH-konserni, panostaa toimintaamme pitkäjänteisesti ja tarjoaa meille jatkuvasti uudistuvan ja kehittyvän yrityksen tarvitseman tuen.

## Lyhyt katsaus 2000-luvun tapahtumiin:

Uusi kolmikerroksinen kiinteistö ja sen toimistotilat, sosiaali tilat ja ruokasali olivat muuttovalmiina joulukuksi 2003. Tilat räätälöitiin Rauanheimon tarpeisiin. Uusi tehokas organisaatio alkoi muotoutua – uusia työntekijöitä, uusi johtoryhmä, uusia osastoja ja uudistettu strategia.

Kokkolan teollisuuden vientirahti oli edelleen tärkeä osa toimintaamme, mutta kannattavuuden lisäämiseksi tarvittiin suurempia volyymeja. Määrittelimme selkeän kasvustrategian ja tärkeimpänä tavoitteenamme oli hakea uusia markkinaosuuksia. Päätimme keskittyä Suomen ja Venäjän kaivosteollisuuden bulkkivirtoihin.

Palvelujemme laadun nostamiseksi tarjosimme pitkäjänteisiä kokonaisratkaisuja, joissa huolehdimme koko logistiikkaketjusta. Uudeksi tunnuslauseeksemme tuli ”For GoodStories” ja profiloituimme logistiikkayhtiönä.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton, ahtaajien ja työnjohdon kanssa käytyjen neuvottelujen tuloksena saatiin joukko uusia



Joakim Laxåback

paikallisia sopimuksia ja nonstop-työn käynnistäminen satamassa ahtauspalvelujemme tehokkuuden lisäämiseksi.

Vuonna 2004 onnistuimme useiden, lähinnä Moskovassa ja Pietarissa käytyjen neuvottelujen jälkeen saamaan sopimuksen venäläisen Severstal-konsernin kanssa Kostamuksen rautapellettien kuljetuksesta, käsittelystä ja lastaamisesta. Rauanheimon ja Severstalin sopimus kattoi rahdin kuljetuksen rajalta aina sen lastaamiseen aluksiin Kokkolan satamassa. Lisäksi kehitettiin aivan uusi ja tehokas VOK-avovaunujen

purkumenetelmä. Juna-avovaunujen purkumenetelmä yhdessä sataman infrastruktuurin ja syväsataman kanssa loivat edellytykset volyymien lisäämiseen jo vuonna 2005, ja pellettikuljetuksista tulikin toiminnan tukipilareita. Ne muodostavat edelleen puolet kokonaisrahtiliikenteestämme.

Vuonna 2006 toteutettiin onnistuneet neuvottelut Kemira Grow-How'n kanssa, joka on sittemmin siirtynyt norjalaisen Yaran omistukseen. Neuvottelujen tuloksena saatiin pitkäaikainen sopimus Siilinjärven tehtaiden rautaoksidin käsittelystä ja lastauksesta. Rautaoksidi laivataan Kiinaan ja rahtivolyymi kasvoi nopeasti seuraavina vuosina. Tämä on yhtiömme toinen tärkeä tukipilari ja muodostaa noin 20 prosenttia kokonaisrahtimäärästämme.

Saimme toimintamme ympäristö- ja laatusertifioinnit vuonna 2006. Niitä täydennettiin v. 2014 työterveyden ja työturvallisuusjärjestelmän sertifiointilla.

Talvivaaran kaivoksen kanssa alettiin neuvotella eri kuljetusratkaisuista vuoden 2007 aikana ja neuvottelujen tuloksena me hoidimme Talvivaaran koko tuonti- ja vientivirran Kokkolan sataman kautta. Samaan aikaan kasvoi konttilinjan kysyntä Kokkolasta Manner-Eurooppaan, ja konttilinja Antwerpeniin käynnistettiin yhteistyössä Merilinja Oy:n kanssa v. 2008.

Samana vuonna solmittiin sopimus venäläisen RUSALin kanssa alumiinirikasteen tuonnista Etelä-Amerikasta ja Irlannista Kokkolan kautta kuljetettavaksi edelleen venäläisille alumiinitehtaille.

Rauanheimon toimintaa varten kehitettiin täysin uusi räätälöity

operatiivinen tietojärjestelmä (HERO) vuosina 2012–2013. Samana kautena käynnistyi toiminta Haminassa yhdessä venäläisen RUSALin kanssa. RUSAL halusi tuoda raaka-ainettaan Etelä-Suomen kautta Siperiaan.

Vuonna 2013 Rauanheimo vuokrasi Venäjältä saapuvia transitokuljetuksia varten tuhatkunta tavaravaunua Pietarista. Vuoden lopussa käydyt uudet neuvottelut Severstalin kanssa tuottivat tuloksena uuden monivuotisen, koko logistiikkaketjun, myös tavaravaunut, kattavan sopimuksen.



Joka sään terminaalin sisä näkymä. Interiör från allvädersterminalen.

## Juhlavuosi 2014

Taaksemme jäävät nyt yhtiön ensimmäiset 130 vuotta ja jatkamme kohti uusia haasteita. Voimme tehdä sen iloiten Rauanheimon aikaansaannoksista vuoden 1884 vaatimattomasta alusta aina meidän päiviimme saakka. Tänäkin vuonna olemme saaneet nauttia yhtiön kasvusta ja hienoista tuloksista ja tuntuu erityisen hyvältä, että olemme nyt juhlavuonna käsitelleet ennätysmäärän rahtia ja teemme kaikkien aikojen ennätyksen liki 8 miljoonan tonnin rahtivolyyminä.

Rauanheimo kohtaa tulevat purjehduskaudet vahvana ja yhtenäisenä – seisomme vakaalla pohjalla, josta on hyvä jatkaa rakentamista! Yhteistyömme asiakkaiden, sataman, liikekumppaneiden ja henkilöstön kanssa on erittäin hyvää ja yhteen hitsautunutta. Sydämelliset kiitokset siitä teille kaikille! Tehokas logistiikkaketju edellyttää toimiakseen hyvää yhteistyötä.

Elämme maassa, jonka tulevaisuus perustuu osaamiselle!

Ympäriävän maailman jatkuvat muutokset asettavat uusia vaatimuksia yhtiölle, satamalle ja toiminnallemme. Rauanheimo, samoin kuin monet muutkin menestyvät yhtiöt, navigoivat nykyään väylillä, joissa todellisuus pitää yhä harvemmin yhtä vanhan merikartan kanssa. Yhteiskunnassa on tapahtunut aivan selkeää maannousua.

Suomi on avoin mutta pieni maa, joka on jo pitkään nähnyt ja hyödyntänyt kaupankäynnin tarjoamia mahdollisuuksia. Vientimme on vastannut lähes puolta bruttokansantuotteesta (BKT), mikä on paljon

enemmän kuin useimmissa vastaavissa maissa. Jotta voisimme käydä kauppaa ja kilpailla menestyksellä myös tulevaisuudessa, rahdille on tietenkin oltava tehokkaita logistiikkaratkaisuja. Suomen maantieteellinen sijainti kaukana Euroopan liikenne- ja logistiikkavirroista vaatii jatkuvaa uudistumista, innovaatioita ja rakentavaa liikennepolitiikkaa.

Logistiikassa on kyse suurimman mahdollisen tehokkuuden saavuttamisesta tehokkaalla ja hyvällä palvelulla sekä matalilla kustannuksilla ketjun kaikkien osapuolten vaatimusten täyttämiseksi.

Innovatiiviset logistiikkaratkaisut ovat yhä tärkeämpiä yritysten ja organisaatioiden kilpailukyvyyn ja tehokkuuden parantamiseksi.

Tehokkaiden ratkaisujen avaintekijä löytyy tänään, kuten eilenkin, merenkulusta ja satamatoiminnasta. Liki 90 % vientirahdista, painona mitattuna, kulkee satamien kautta laivoilla.

Satamatoiminnassa on kansainvälisesti nähtävissä selkeä suuntaus. Suuret satamat kasvavat ja pienet pysyvät entisellä tasollaan ja erikoistuvat eri toimialoille. Tällä tavoin sekä pienet että suuret toimijat voivat saavuttaa mittakaavaetua.

Rauanheimo aikoo kohdata tulevaisuuden kunnianhimoisin tavoittein ja muutoksiin avoimesti suhtautuen. Pyrimme toimimaan kaupankäyntiketjun tehokkaana lenkinä. Johtotähtenä on kilpailukykyisten logististen kokonaisratkaisujen kehittäminen asiakkaiden tarpeiden mukaisesti.

Huominen ei ole eilisen kaltainen. Kehitys ja uudistuminen ovat ainoita pysyviä asioita!

### **Oy Adolf Lahti Yxpila Ab**

Sisaryritys Adolf Lahti heräsi uudelleen eloon vuonna 2009. KWH Logistics osti Kokkolan Lastaus Oy:n. Yhtiö sai nimekseen Adolf Lahti ja toimii nyt Rauanheimon sisaryhtiönä ja tarjoaa urakointipalveluja teollisuudelle. Yhtiö on voimakkaassa kehitysvaiheessa ja se on viime vuosina kuulunut nopeimmin kasvavien urakointiyhtiöiden joukkoon.



**Oy Adolf Lahti Yxpila Ab:n konehalli.**  
**Oy Adolf Lahti Yxpila Ab:s maskinhalli.**

Yhtiön liikevaihto on viidessä vuodessa kasvanut miljoonasta eurosta liki 10 miljoonaan euroon. Arvioimme liikevaihdon kaksinkertaistuvan seuraavien kahden vuoden aikana. Näin ollen olemme nopeimmin kasvavia koneurakointiyhtiöitä ei vain Pohjanmaalla vaan koko Suomessa. Kasvumme on asiakkaidemme kannalta etu, sillä meitä on suurempi joukko täyttämässä asiakkaidemme tarpeita ei vain kotinurkilla vaan myös koko maassa.

Kokkolassa yhtiö tarjoaa palveluja lähinnä paikalliselle teollisuudelle ja Rauanheimolle. Naapurikaupungissa Pietarsaareissa hoidamme kaiken tehtaalle toimitettavan pyöreän puun ja hakkeen

käsittelyn (n. 4 milj. m<sup>3</sup>/vuosi). Neuvottelut vastaavasta sopimuksesta Lappeenrannan UPM:n kanssa ovat tätä kirjoitettaessa loppusuoralla. Lisäksi Adolf Lahti on erikoistunut satamissa ja kaivoksissa käytettävien raskaiden työkonoiden vuokraamiseen ja huoltoon.

### **Oy Rodén Shipping Ab**

KWH osti juhluvuotena kokkolalaisen kilpailijansa, Hacklin Bulk Services Ltd:n, joka oli toiminut lähinnä Hopeakiven satamassa. Toiminta jatkuu erillisenä yhtiönä nimenään kunnianarvoisa Oy Rodén Shipping Ab ja tavaramerkkinään Rodén Shipping. Yhtiö toimii Rauanheimon ja Adolf Lahden sisaryhtiönä. Rodén Shipping tarjoaa tehokkaita ahtauspalveluja Kokkolassa ja tarvittaessa myös merikuljetuksia.

Näiden kolmen yhtiön keskinäiselle yhteistoiminnalle on nyt hyvät edellytykset ja merkittäville synergia vaikutuksille mittavaa potentiaalia; pystymme nyt tarjoamaan entistäkin parempaa ja kustannustehokkaampaa räätälöityä palvelua asiakkaillemme. Rodén Shipping suuntautuu vaativiin tavaralajeihin, esim. rehusfaatteihin, lannoitteisiin, kaliumsulfaatteihin, ammoniakkiin ja fosforihappoon ja kehittää niihin liittyvää toimintaa.

Ympyrä on sulkeutunut ja Rodénin nimi säilyy edelleen alallamme.

JOAKIM LAXÅBACK  
Toimitusjohtaja

# Oy M. Rauanheimo Ab:s utveckling under 2000-talet

**D**et råder full aktivitet i hamnen och verksamheten rullar på i en rasande fart. Spännande förfrågningar ramlar in samtidigt som uppdateringar av våra kontrakt skall avslutas i snabb takt. Så här ser det ut för oss på Rauanheimo, vilket känns härligt. Samtidigt flaggar konkurrenterna för nedskrivningar med uppsägningar som följd.

Vår verksamhet ser otroligt intressant ut när man blickar mot framtiden och jag är övertygad om att Rauanheimo kommer att vara med och styra den i en positiv riktning.

Jag har haft förmånen att jobba som vd för Rauanheimo sedan våren 2002. Det har varit en givande men utmanande tid med hårt jobb under vilken vi nått en position som landets ledande företag inom stuveri-, speditjons- och skeppsklareringsverksamhet.

I dag verkar Oy M. Rauanheimo Ab fortfarande huvudsakligen i Karleby hamn. Företaget sysselsätter över 160 professionella personer och omsätter över 70 miljoner euro år 2014. Godsmängderna har ökat från 1,7 miljoner ton till knappa 8 miljoner och omsättningen från 6 miljoner euro till över 70 miljoner euro.

Grundaren av bolaget Otto Waldemar Rodén arbetade under sin, i synnerhet med dagens mått mätt, relativt korta levnadsbana ständigt med tanke på framtiden och med stor och omvittnad kärlek för sitt bolag och för Karleby, sin hem- och fädernestad.

Hans kolleger lär ha sagt: "Allt han företog sig gjorde han med blick mot framtiden, med tanke på att även kommande släkten och generationer skulle få njuta frukterna av hans initiativ."

Samma tankegångar lever fortfarande kvar. Vår ägare, det anrika familjeföretaget KWH, och Rauanheimo har satsat och satsar långsiktigt på verksamheten med ständig fokus på förnyelse och jag tror att det är en av våra stora styrkor idag.

Rauanheimo har i alla tider varit ett familjeägt företag och det är kanske en av de främsta orsakerna till vår långa historia och framgång.

Familjeföretag skiljer sig från övriga företag främst genom att familjens engagemang skapar speciellt starka band till traditioner, historia och värderingar. Målsättningarna och verksamheterna är ofta långsiktiga och skapar möjligheter till en konkurrenskraftig utveckling. Företagshistorien är ofta vital och levande.

Vårt varumärke har under åren formats av människors idéer, fram- och motgångar samt olika utmaningar på vägen fram till idag. En liknande historia stärker kärnvärdena i företagets själ, är unik, kan inte kopieras och borgar för erfarenhet, pålitlighet och hållbarhet. Historien bygger inte enbart på företagets egen, det handlar också om platsen som företaget verkat på och den bransch man verkat i.

Det långsiktiga och nära samarbetet med hamnen och dess ledare har varit och är fortfarande en viktig del av arbetet och utvecklingen samt i vår strävan att uppnå framgång. Vi marknadsför, säljer och utvecklar verksamheten ofta tillsammans och vi har lyckats utveckla ett unikt koncept som uppskattas på marknaden både i Finland och i utlandet. Vår ägare KWH koncernen satsar långsiktigt och har gett oss det stöd ett företag i ständig förnyelse och utveckling behöver.



Joakim Laxåback

## En kort tillbakablick på händelser under 2000-talet

Till julen 2003 stod en nybyggd fastighet i tre våningar med kontorsutrymmen, sociala utrymmen och matsal klar för inflyttning. Utrymmena skräddarsyddes för Rauanheimos

behov. En ny effektiv organisation tog form med nyanställningar, ny ledningsgrupp, nya avdelningar och förnyad strategi.

Godstrafiken från den lokala industrin i Karleby var fortfarande viktig och av stor betydelse i vår verksamhet, men för att öka lönsamheten behövdes större volymer. Vi slog fast en klar tillväxtstrategi och vår främsta målsättning var att söka nya marknadsandelar. Fokus sattes på bulkflöden från gruvindustrin i Finland och Ryssland.

För att öka kvaliteten på våra tjänster erbjöds nu långsiktiga helhetslösningar där vi tog hand om hela logistikkedjan. Vår nya slogan blev "ForGoodStories" och vi profilerade oss som logistikbolag.

Förhandlingar med AKT, stuvorna och arbetsledningen ledde till en del nya lokala avtal och införande av nonstop-arbete i hamnen för att öka effekten i våra stuveritjänster.

Under 2004 lyckades vi efter en hel del resor till Ryssland med förhandlingar främst i Moskva och S:t Petersburg nå kontrakt med ryska Severstal-koncernen gällande transport, hantering och lastning

av järn pellets från Kostamus. Rauanheimo gjorde upp ett avtal som omfattade transport från gränsen till lastat på fartyg i Karleby samt utvecklade en helt ny effektiv lossningsmetod av öppna VOK-godsvagnar. Lossningsmetoden i kombination med hamnens infrastruktur och djuphamn skapade möjligheter till ökade volymer redan under 2005 och pelletstransporterna blev en av stöttepelarna i verksamheten de kommande åren och utgör fortfarande hälften av vår totala godstrafik.

År 2006 genomfördes lyckade förhandlingar med Kemira Grow-How, som nu senare övergått i norska Yaras ägo. Förhandlingarna ledde till ett långsiktigt kontrakt gällande hantering och lastning av järnoxid från fabriker i Siilinjärvi. Varan skeppades till Kina och mängderna växte snabbt under de följande åren och är nu en annan viktig stöttepelare i vår verksamhet och utgör ca 20 % av vår totala godsmängd. Samma år certifierades verksamheten gällande både miljö och kvalitet. Certifikaten kompletterades år 2014 ytterligare med certifieringscertifikat i arbetarskyddet.

Förhandlingar om olika lösningar med Talvivaara gruva påbörjades under 2007 och ledde senare till att hela deras import- och exportflöde sköts av oss via Karleby hamn. I samma veva ökade efterfrågan på en containerlinje från Karleby till kontinenten och i samarbete med ett nytt företag Merilinja Oy startades containerlinjen till Antwerpen år 2008.

Samma år slöts ett kontrakt med Ryska RUSAL gällande import av aluminiumkoncentrat från Sydamerika och Irland via Karleby för vidare transport till ryska aluminiumfabriker.

Under åren 2012 och 2013 utvecklades ett helt nytt skräddarsytt operativt datasystem (HERO) för Rauanheimos verksamhet. Under samma period startades verksamhet i Fredrikshamn tillsammans med Ryska RUSAL som önskade importera sin råvara via södra Finland till Sibirien.

Under år 2013 hyrde Rauanheimo in ett 1000-tal godsvagnar från St Petersburg för transittransporterna från Ryssland. Nya förhandlingar med Severstal i slutet på året resulterade i ett nytt långvarigt kontrakt gällande hela logistikkedjan inklusive godsvagnar.

## Jubileumsåret 2014

Nu lämnar vi de första hundraåren bakom oss och går vidare mot nya utmaningar. Vi kan göra det med glädje över vad Rauanheimo har presterat från en blygsam start 1884 fram till våra dagar. Också i år har vi

redan fått njuta av tillväxt och fina resultat och det som känns speciellt bra idag är att vi under jubileumsåret hanterat rekordstora godsmängder och vi gör alla tiders rekord detta år med ett godsflöde på knappa 8 miljoner ton.

Rauanheimo står starkt och väl samlat inför kommande seglatser och vi har en stabil grund att bygga vidare på! Vårt samarbete med våra kunder, hamnen, samarbetspartners, personalen är mycket bra och sammansvetsat. Ett hjärtligt tack till er alla för det! Ett gott samarbete är en förutsättning för att en effektiv logistikkedja skall fungera.

Vi lever idag i ett land som bygger sin framtid på kunnande!

De ständigt pågående förändringarna i vår omvärld ställer nya krav på bolaget, hamnen och vår verksamhet. Rauanheimo samt många andra framgångsrika bolag navigerar sig idag fram i farleder, där verkligheten allt mer sällan stämmer överens med det gamla sjökortet. Det har helt klart skett en samhällslig landhöjning.

Finland är ett öppet land som länge sett och utnyttjat möjligheterna ett litet land får av handel. Vår export har motsvarat nästan hälften av BNP, vilket är långt mer än de flesta jämförbara länder. För att handla och konkurrera framgångsrikt även i framtiden krävs självklart effektiva logistiklösningar för varorna. Finlands geografiska läge långt borta från trafikens och logistikens flöden i Europa ställer krav på en ständig förnyelse, innovationer och en konstruktiv trafikpolitik.

Logistik handlar om att uppnå högsta möjliga effektivitet i en verksamhet genom effektiv, bra service och låga kostnader för att tillgodose alla parter i en flödeskedja.

Innovativa logistiklösningar blir allt viktigare för att förbättra konkurrensförmågan och effektiviteten i företag och organisationer.

En viktig nyckel till effektiva lösningar står idag liksom igår att finna i sjöfarten och hamnverksamheten. Närmare 90 % av exportgodset, mätt i vikt, fraktas via hamnar med fartyg.

Internationellt kan man se en tydlig tendens inom hamnverksamheten. De stora hamnarna blir större, och de mindre hamnarna ligger kvar kring samma nivå och nischar sig mot olika verksamhetsområden. På så sätt kan skalfördelar uppnås för både små och stora aktörer.

Rauanheimo kommer att möta framtiden med höga ambitioner och ett öppet sinne för förändringar. Vi strävar efter att fungera som en effektiv länk i handelskedjan. Vår ledstjärna är att utveckla logistiskt konkurrenskraftiga helhetslösningar enligt kundernas behov.



Morgondagen kommer inte att likna gårdagen. Endast utveckling och förnyelse är beständigt!

### **Oy Adolf Lahti Yxpila Ab**

År 2009 återuppstår systerföretaget Adolf Lahti då KWH Logistics köper upp Kokkolans Lastaus Oy i Karleby. Bolaget får namnet Adolf Lahti och fungerar som Rauanheimos systerföretag och erbjuder entreprenadstjänster till industrier. Bolaget ligger i en kraftig utvecklingsfas och har under de senaste åren rankats bland de främsta snabbväxande entreprenadbolagen.

Bolaget har haft en tillväxt där vi gått från 1 miljon euro till knappa 10 miljoner euro i omsättning på 5 år. Vi beräknar att omsättningen kommer att fördubblas de följande två åren. Detta positionerar oss som ett av de snabbast växande maskinentreprenadbolagen inte bara i Österbotten utan i hela landet. För våra kunder innebär vår tillväxt en fördel då vi har ett större team som kan tillgodose våra kunders behov inte bara i hemknutarna utan även landsomfattande.

I Karleby erbjuder bolaget tjänster främst till den lokala industrin och Rauanheimo. I grannstaden Jakobstad sköter vi all hantering av rundvirke och flis som levereras till fabriken (ca 4 milj m<sup>3</sup>/år). I skrivande stund är förhandlingar med UPM i Villmanstrand på slutrakan gällande ett

motsvarande kontrakt. Adolf Lahti är också specialiserat på uthyrning och service av tunga arbetsmaskiner som används i hamnar och i gruvor.

### **Oy Rodén Shipping Ab**

Under jubileumsåret köper KWH upp konkurrenten Hacklin Bulk Services Ltd i Karleby som haft sin verksamhet främst vid Silverstenshamnen. Verksamheten fortsätter inom ett separat bolag med det anrika namnet Oy Rodén Shipping Ab och varumärket Rodén Shipping. Bolaget fungerar som systerbolag till Rauanheimo och Adolf Lahti. Rodén Shipping erbjuder effektiva stuveritjänster i Karleby samt erbjuder vid behov också sjötransporter.

Det finns nu goda förutsättningar för företagen att samverka sinsemellan och stor potential att skapa betydande synergieffekter mellan dessa tre bolag och vi kan nu erbjuda en ännu bättre och kostnadseffektivare skräddarsydd service till våra kunder. Rodén Shipping utvecklar nischverksamhet inriktad på krävande varuslag som t.ex. foderfosfater, gödsel, kaliumsulfater, ammoniak och fosforsyra. Cirkeln är sluten och namnet Rodén lever kvar inom vår bransch.

JOAKIM LAXÅBACK  
Verkställande direktör



**Kalkkikiven lastausta Talvivaaraan. Lastning av kalksten till Talvivaara.**



**Pasutteen lastausta ja purkua. Lossning och lastning av järnoxid.**

# Satamajohtokunnan puheenjohtaja

**K**okemuksia satamajohtokunnan puheenjohtajana vuodesta 2009 alkaen. Koko puheenjohtajakauden on tehty suunnitelmallisia investointeja sekä satamalaitureihin että sataman konekantaan toiminnan tehostamiseksi ja parantamiseksi, kuten aikaisempienkin johtokuntien aikana. Kuitenkin erityisesti toimikauden alussa investointien taso ylitti käyttökäteen, joka tasaantui seuraavan nelivuotiskauden alussa kahteen kolmasosaan käyttökäteestä. Investointien euromääräinen taso on ollut kohtuullisen korkea, jolla on saatu katettua konekannan korvausinvestoinnit ja uutta laiturikapasiteettia useita satoja metriä asiakastarpeiden kysynnän tyydyttämiseksi. Erityisesti syväsataman ja Hopeakiven sataman laiturit olivat investointikohteina.

Kun ensimmäisten investointien ajankohdasta on kulunut viitisen vuotta, voidaan todeta, että investointien ajoitus sekä määrä ovat ainakin kohtuullisesti onnistuneet. Tästä osoituksena on, se että satama on pystynyt kasvattamaan sekä tonnimääriä että kannattavuutta. Erityishuomiona voidaan todeta, että kasvavaan asiakaskysyntään on pystytty vastaamaan turbulentsista maailmanmarkkinatilanteesta huolimatta. Liiketaloudellinen kannattavuus on ollut molemmilla johtokuntakausilla erinomaisella tasolla. Kauppalehti noteerasi Kokkolan Sataman vuodelta 2012 Suomen kannattavimmaksi julkisen sektorin omistamaksi yritykseksi.

Satamien välinen kilpailu ainakin valtion rahoista on kovaa. Tämä on edellyttänyt jatkuvaa informaatiota ja lobbauksia valtionhallinnon korkeisiin virkamiehiin ja ministereihin. Kokkolan väylän syventäminen yhdellä metrillä onkin ollut tämän johtokuntakauden yksi keskeisiä tavoitteita. Koska suurten panamax- ja capesize-laivojen lastaaminen täydempiin lasteihin on kansantaloudellisesti erittäin kannattavaa ja siksi on Kokkolan väylän syvennys noussut valtiohallinnon listoilla kannattavuusvertailuissa nopeasti ylöspäin.

Toivottavasti väylän syventäminen saadaan alulle parin vuoden kuluttua ja siten päästäisiin hyödyntämään myös uutta logistista ketjua Keski- ja Pohjois-Suomesta toiselle puolen maapalloa. Tässä ketjussa uusi Kokkola-Ylivieskan välinen kaksoisraide mahdollistaa kapasiteetin merkittävän kasvattamisen asiakashaasteiden mukaisesti. Samalla hyvät yhteistyökumppanit sekä satamaoperaattorit, että VR joutuvat jatkuvasti myös tehostamaan toimintaansa, että saadaan uusien satama-alueiden investoinnit maksettua riittävän nopeasti takaisin.

Johtokunta perusti kaksi sekä riskienhallintaan että yhtiöittämiseen

liittyvää sisäistä työryhmää. Ensimmäisellä nelivuotiskaudella keskityimme riskienhallinnan työryhmässä laaja-alaiseen riskien läpikäyntiin painopisteenä johtokuntaa lähellä olevien riskien kartoittaminen. Tavoitteena oli saada kirjattua riskienhallinnan käsikirjaosioon ainakin johtokunnan vaikuttamisalueella olevien riskien tunnistaminen ja niihin varautuminen, jotka liitetään osaksi Sataman riskienhallinnan käsikirjaa.

Vuoden 2013 alusta johtokunnan uudelleen valitsema kehittämistyöryhmä jatkoi edellisen johtokuntakauden loppupuolella aloitettua valmistautumista satamatoiminnan yhtiöittämiseen lain edellyttämällä tavalla. Työryhmä lähti pohtimaan asiaa siten, että omistaja eli Kokkolan kaupunki saisi tulevaisuudessakin kohtuullisen tuoton maa-

alueesta siten, että Sataman liiketoiminta voisi jatkua vahvaseisena ja kannattavana. Huomioiden sen, että tulevan osakeyhtiön asiakkaina on merkittäviä kansainvälisiä asiakkaita, jotka ovat kiinnostuneet Sataman liiketaloudellisista menestymisedellytyksistä myös tulevaisuudessa.

Työryhmä on tehnyt melkein neljä vuotta ennakkosuunnittelutyötä erityisesti verotuksen näkökannalta ja haki päätöksenteon tueksi verottajalta ennakkoveropäätöksiä eri ratkaisumalleille. Verottajallekin tämän tyyppiset veropäätökset olivat uusia, joten ratkaisut kestivät, koska niiden tulkinta oli vaikeaa. Päätöksiin haettiin myös korkeamman päätöselimen tulkintaa.

Tunnetusti myös kaupunkiorganisaatioissa päätöksenteolla on hitausmomenteja, joten tässäkin tapauksessa kiire tuli vasta sitten, kun yhtiöittäminen oli vääjäämättä edessä. Uusi yhtiö on saatu

perustettua syyskuun puolivälissä 2014, joten toiminnan täydelliseen aloittamiseen jäi hieman yli kolme kuukautta aikaa. Tätä kirjoitettaessa ei ole vielä tarkkaa mallia, minkälainen hallintomalli yhtiöön tulee ja minkälainen hallitus yhtiöön valitaan.

Toivottavasti uusi osakeyhtiö olisi jo aloittaessa taloudeltaan vahvaseinen ja rakenteeltaan ketterä, joka antaisi sekä kilpailukykyä toimia vaativien kansainvälisten asiakkaiden kanssa että olisi riittävän joustava tulevaisuudessakin nopeasti muuttuvilla markkinoilla.

PEKKA NOKSO-KOIMISTO



**Pekka Nokso-Koivisto**

# Hamndirektionens ordförande

**S**om hamndirektionens ordförande med erfarenheter från år 2009 vill jag framföra följande: Under hela ordförandeperioden har planmässiga investeringar gjorts i hamnkajer och i hamnens maskinpark för att effektivisera och förbättra verksamheten. Strategin har varit densamma som under tidigare perioder. Särskilt i början av mandatperioden överskred nivån på investeringarna driftsbidraget, men jämnades ut i början av följande fyraårsperiod till två tredjedelar av driftsbidraget. Investeringarnas nivå i euro har varit relativt hög och tillräcklig för att täcka ersättningsinvesteringarna i maskinparken och utbyggnaden av kajerna med flera hundra meter för att tillfredsställa behovet. Föremål för investeringarna var speciellt djuphamnens och Silverstenshamnens kajer.

Idag år 2014 eller fem år sedan de första investeringarna gjordes, kan man konstatera att tidsperioden för investeringarna och investeringsvolymen var rätt så lyckade. Där om vittnar bl.a. det faktum att hamnen förmått öka både tonmängder och lönsamhet. Särskilt kan noteras att hamnen kunnat möta den ökade efterfrågan, trots turbulensen på världsmarknaden. Den ekonomiska lönsamheten har under båda direktionernas mandatperiod legat på en utmärkt nivå. Tidningen Kauppalehti klassade Karleby hamn som Finlands mest lönsamma offentligt ägda företag år 2012.

Konkurrensen hamnarna emellan är hård, särskilt när det gäller statliga pengar. Situationen har förutsatt en kontinuerlig information och lobbning riktad till ministrar och högre tjänstemän inom statsförvaltningen. Ett centralt mål under mandatperioden har varit att fördjupa farleden till Karleby med en meter. Ett bättre utnyttjande av lastkapaciteten hos stora panamax- och capesize-fartyg vore synnerligen lönsamt nationalekonomiskt sett och en farledsfördjupning har med tanke på lönsamheten blivit allt mer aktuell.

Förhoppningsvis kan arbetet komma igång inom ett par år och därmed göra det möjligt att utnyttja en ny logistikkedja från mellersta och norra Finland till andra sidan av jordklotet. I den här kedjan kommer det nya dubbelpåret mellan Karleby och Ylivieska att innebära en kapacitetsökning som motsvarar kundernas behov. Projektet sätter också press på samarbetsparter, hamnoperatörer och VR att kontinuerligt effektivisera sin verksamhet för att få en tillräckligt snabb återbetalning av investeringarna i de nya hamnområdena.

Direktionen bildade två interna arbetsgrupper, en för riskhantering och en för bolagisering. Under den första fyraårsperioden inriktades arbetet inom arbetsgruppen för riskhantering på en omfattande genomgång av risker, i första hand genom en kartläggning av risker som berör direktionen. Syftet var att handboken för riskhantering åtminstone skulle innehålla anvisningar om riskberedskap och om identifieringen av risker som förekommer inom direktionens påverkningsområde och att infoga dessa anvisningar i hamnens handbok för riskhantering.

I början av år 2013 fortsatte den av direktionen återtillsatta arbetsgruppen de förberedelser som i slutskedet av föregående mandatperiod inletts för en bolagisering av hamnverksamheten på det sätt lagen förutsätter. Arbetsgruppens utgångspunkt var att ägaren, dvs. Karleby stad, även i framtiden skulle få en hygglig avkastning på sin mark och att hamnens affärsverksamhet fortsättningsvis skulle präglas av en stark balans och god lönsamhet.

Arbetsgruppen har också beaktat det faktum, att det kommande aktiebolagets kunder representerar betydande internationella aktörer, för vilka det är viktigt att hamnen kan upprätthålla företagsekonomisk lönsamhet även i framtiden. Arbetsgruppen har i nära fyra år jobbat med förhandsplanering, närmast utgående från bestämmelser om beskattning, och har till stöd för beslutsfattandet inbegärat uppgifter om beslut om förskottsuppbörd för olika alternativ av skattemyndigheten. Även för skattemyndigheten var den här typen av skattebeslut nya och på grund av tolkningssvårigheter tog det tid att få svar. En tolkning av besluten begärdes även från högre beslutsinstans.

Ett känt faktum är att beslutsprocessen inte heller i stadsorganisationer alltid fungerar friktionsfritt och i detta fall blev det bråttom i ett skede då en bolagisering var ofrånkomlig. Ett nytt bolag grundades i mitten av september 2014 och den tid man hade till förfogande för att komma igång med verksamheten i full utsträckning inskränkte sig således till något över tre månader. Då detta skrivs är det ännu inte exakt fastslaget vilken typ av förvaltning bolaget ska ha och hur styrelsen ska se ut.

Förhoppningsvis är det nya aktiebolaget redan vid starten ekonomiskt så starkt och till sin struktur så flexibelt att det har den konkurrenskraft som behövs för att samarbeta med krävande internationella kunder och anpassningsförmåga nog att klara sig även på framtidens snabbt föränderliga marknader.

PEKKA NOKSO-KOIVISTO



Talvi satamassa. Vinter i hamnen.

# Rauanheimon hallituksen puheenjohtaja Hannu Uusi-Pohjola

**O**y M. Rauanheimo Ab:lla on takanaan pitkä ja vakuuttava historia yhtenä Suomen vanhimmista ja nykyään myös suurimmista satamaoperaattoreista. Rauanheimo perustettiin jo vuonna 1884 ja se vietti 130-vuotisjuhliaan tänä vuonna (2014).

Oy M. Rauanheimo Ab tuli yrityskaupan myötä osaksi Backman-Trummer -konsernia ja KWH Logistics – liiketoimintaryhmää vuonna 2001. KWH Logistics on osa menestyvää KWH konsernia, joka koostuu kolmesta liiketoimintaryhmästä: KWH Mirka – hiomatarvikkeet, KWH Logistics – logistiikkalan palvelut ja KWH Invest, johon kuuluvat Prexex – LVI-tuotteet sekä osakeomistusten ja kiinteistöjen hallinta.

Rauanheimon kehitys on ollut huikkea varsinkin yrityskaupan jälkeen tällä vuosituonnilla. Yhtiön liikevaihto on yli kymmenkertaistunut n. 6 miljoonasta eurosta yli 70 miljoonaan euroon. Samana ajanjaksona käsitellyt volyymit ovat nousseet vajaasta 2 miljoonasta yli 7 miljoonaan tonniin.

Edellä mainittua Rauanheimon erinomaista kehitystä ovat edesauttaneet monet yksittäiset tekijät, joita on vaikea laittaa tärkeysjärjestykseen, mutta yksi tärkeimmistä on hyvin toimiva organisaatio, jossa yrityksen johto toimitusjohtajan johdolla näyttelee erittäin ratkaisevaa roolia.

KWH -konserni uutena ja vakavaraisena omistajana vuodesta 2001 lähtien mahdollisti myös Rauanheimon uudet, toimintaedellytyksiä parantavat investoinnit. Näistä voidaan mainita mm. uusi toimistorakennus sosiaaliloineen, joka otettiin käyttöön 2003 sekä suuret määrät vuosien varrella tehtyjä erilaisia kone- ja laiteinvestointeja.

Panostukset uuden brändin ja yrityskulttuurin luomiseen ovat myös vaikuttaneet paljon Rauanheimon kehitykseen. Rauanheimo on muuttunut perinteisestä pelkästään yksinomaan laivojen lastaus- ja purkauspalveluja tarjoavasta yrityksestä kokonaisiksi logistisia ratkaisuja tarjoavaksi yritykseksi. Logistisissa ratkaisuissa kokonaiskustannukset (Total Costs) minimoidaan ja toiminnan laatu, luotettavuus ja oikea-aikaisuus maksimoidaan, ts. toimitaan modernin logistiikan eli toimitusketjun hallinnan (Supply Chain Management) periaatteiden mukaisesti. Rauanheimo Logistics –brändi kuvaakin parhaiten yrityksen tämänhetkistä toimintaa.

Toimitusketjun hallinta vaatii tehokkaita ja laadukkaita prosesseja ja näitä tukevia tietojärjestelmiä. Näihin haasteisiin Rauanheimo on vastannut ottamalla käyttöön uuden toiminnanohjausjärjestelmän (HERO), joka parantaa tiedonkulkua entisestään ja mahdollistaa prosessien jatkokehityksen tulevaisuudessakin.

Yksikään yritys ei kuitenkaan voi menestyä ilman asiakkaita ja yhteistyökumppaneita. Hyvä yhteistyö asiakkaiden ja yhteistyökumppaneiden kanssa onkin ollut yksi avaintekijöistä Rauanheimon menestykseen. Kokkolan kaupungin ja Kokkolan Sataman ennakkoluulottomat panostukset sataman kehittämiseen ovat luoneet erinomaiset puitteet satamatoiminnan ja sitä kautta vienti- ja tuontiliikenteen harjoittamiseen.

Rauanheimolle ja Kokkolan Satamalle menestystä ja onnea toivottaen!

HANNU UUSI-POHJOLA  
Hallituksen puheenjohtaja, Oy M. Rauanheimo Ab



# Rauanheimos styrelseordförande Hannu Uusi-Pohjola

**O**y M. Rauanheimo Ab har en lång och stolt historia som en av Finlands äldsta och idag även största hamnoperatörer. Rauanheimo grundades år 1884 och firade 130-årsjubileum detta år (2014).

Oy M. Rauanheimo Ab blev genom ett företagsköp år 2001 en del av Backman-Trummer-koncernen och affärsgruppen KWH Logistics. KWH Logistics ingår i den framgångsrika KWH-koncernen, som består av tre affärsgrupper: KWH Mirka – slipmaterial, KWH Logistics – logistiktjänster och KWH Invest med Prevox – VVS-produkter samt förvaltning av aktieinnehav och fastigheter.

Rauanheimos utveckling har varit hisnande, särskilt under detta årtusende, efter företagsköpet. Bolagets omsättning har mer än tiofaldigats, från ca 6 miljoner euro till drygt 70 miljoner euro. Under samma tidsperiod har den totala hanterade volymen ökat från knappt 2 miljoner till drygt 7 miljoner ton.

Bolagets starka utveckling beror på många enskilda faktorer och att rangordna dem är svårt, men en av de viktigaste är en väl fungerande organisation där företagsledningen med verkställande direktören i spetsen spelar en synnerligen stor roll.

Med KWH-koncernen som ny och solid ägare från år 2001 öppnades möjligheter för Rauanheimo att satsa på investeringar som förbättrade verksamhetsförutsättningarna. Nämnas kan t.ex. en ny kontorsbyggnad med sociala utrymmen som togs i bruk år 2003 samt ett flertal investeringar i maskiner och anläggningar.

Också företags satsningar på att skapa ett nytt varumärke och en ny företagskultur har bidragit till bolagets stabila utveckling. Från att tidigare ha erbjudit enbart lastnings- och lossningstjänster kan Rauanheimo idag erbjuda kompletta logistiklösningar. Målsättningen är att minimera totalkostnaderna (Total Costs) och maximera verksamhetens kvalitet, tillförlitlighet och rättidighet, med andra ord att agera i enlighet med principerna för modern logistik, dvs. leveranskedjestyning. Varumärket Rauanheimo Logistics symboliserar företagets nuvarande verksamhet på ett utmärkt sätt.

Leveranskedjestyning kräver effektiva och förstklassiga processer, men också informationssystem som stöder dessa processer. Rauanheimo har svarat på utmaningarna genom att införa ett nytt system för verksamhetsstyrning (HERO). Systemet förbättrar informationsflödet ytterligare och möjliggör en fortsatt utveckling av processerna även i framtiden.

Inget företag kan dock klara sig utan kunder och samarbetspartners. Ett fungerande samarbete med både kunder och samarbetspartners har

varit en av nyckelfaktorerna till Rauanheimos framgång. Av avgörande betydelse är också de djärva investeringar som Karleby stad och Karleby hamn gjort för att utveckla hamnen. Dessa satsningar har skapat ypperliga förutsättningar för bedrivandet av hamnverksamhet och därmed export- och importtrafik.

Med önskan om framgång och lycka för Rauanheimo och Karleby hamn!

HANNU UUSI-POHJOLA  
Styrelsens ordförande, Oy M. Rauanheimo Ab



**Hannu Uusi-Pohjola ja Sergey Starodubtsev keskustelevat logistiikasta.  
Hannu Uusi-Pohjola och Sergey Starodubtsev diskuterar logistik.**

# 24 mielenkiintoista vuotta sataman luottamushenkilönä

**K**okkolan kaupunginvaltuusto valitsi minut satamalautakunnan puheenjohtajaksi vuonna 1989. En silloin vielä tiennyt, että viettäisin 24 vuotta elämästäni satama-asioiden parissa – toimialalla, joka tuntui silloin vieraalta ja vähän pelottavaltakin. Kysyin satamajohtaja Eero Mäeltä, mitä satamatoiminta oikeastaan piti sisällään ja mitä luottamustoimeni merkitsisi. Älä epäröi, Eero vastasi, satama on hyvä ja sitä paitsi kiinnostava paikka. Tarvitsemme sinun ulkomailla kerryttämäsi kokemusta ja liike-elämän osaamistasi.

Sanottu ja tehty, näin alkoi luottamustehtäväni satamalaitoksessa. Satamalautakunta muodostui kymmenestä jäsenestä ja satamajohtajasta, sihteerinä toimi satamakapteeni Hans Biskop. Lautakunnan varapuheenjohtajaksi valittiin Aulis Hakala.

Satama oli tuolloin mielenkiintoisessa vaiheessa. Apulaiskaupunginjohtaja Ralf Porko oli yhdessä kaupungin päätöksentekijöiden kanssa päättänyt kehittää syväsatamaa kauttakulkukuljetuksia silmälläpitäen. Kaupungin tavoitteena oli kehittää syväsatamaa siten, että paremmat laiturit ja syvempi väylä edistäisivät myös teollisuuden toimintaedellytyksiä satama-alueella.

Itänaapurimme suuntaan oli otettu ensimmäiset haparoivat askeleet neuvotteluissa, jotka koskivat rautapellertien käsittelymahdollisuuksia satamassa. Kostamus ja rajan lähellä sijainneet kaivokset olivat luonnollisia yhteydenottokohteita. Apulaiskaupunginjohtaja Ralf Porko johti väylähanketta, jonka myötä väylää syvennettiin yhteentoista metriin. Pääministeri Harri Holkeri vihki väylän vuonna 1987.

## Kaupungin tavoitteet satamalle

Kaupungin päätöksentekijät olivat näyttäneet vihreää valoa sataman kehittämiseksi. Lautakunnan oli siis mietittävä, kuinka se hoitaisi vastuulleen annetun luottamustehtävän. Kaupunginvaltuusto päätti muuttaa sataman vuodesta 1992 lähtien liikelaitokseksi, jotta sillä olisi paremmat operatiiviset mahdollisuudet. Tällöin lautakunnasta tuli toimintaa johtava tulosvastuullinen johtokunta. Kaupungin kanssa tehtiin sopimus ylijäämän jakamisesta. Sataman kehittämiseen sijoitettiin noin 8,5 miljoonaa euroa vuosina 1985–1989, mikä kertoo vahvasti kaupungin sitoutumisesta ja suunnitelmista sataman tulevaisuutta varten.

Satamajohtaja Eero Mäki ja Rauanheimon paikallispäällikkö Antti Ahonen muodostivat yhdessä valtionrautateiden edustajan kanssa työtiimin. Kaupunkia edusti Ralf Porko, joka osallistui aktiivisesti Neuvostoliiton kanssa käydyn kaupan kehittämiseen aina eläkkeelle jäämiseensä asti. Työtiimi sai yhdessä aikaan sopimuksen. Transitoliikenne pääsi käyntiin, ja ensimmäinen rautapellertikuorma saapui satamaan vuonna 1993.



Hemming Renlund

## Investointeja syväsatamaan

Vuodesta 1990 lähtien satamassa riitti kiirettä Pyhäsalmen kaivoksen pyriittirikasteesta solmitun sopimuksen ansiosta. Sopimus solmittiin kymmeneksi vuodeksi ja sitä pidennettiin myöhemmin vielä kymmenellä vuodella. Satamaan rakennettiin uusi varastohalli ja sinne hankittiin uusia kuljettimia.

Olin sitä mieltä, että meillä satamajohtokunnassa oli tärkeä tehtävä ja suuri vastuu tekemistämme päätöksistä.

Suurteollisuutta varten syväsatamaan rakennettiin raaka-ainevarasto, joka mahdollisti raaka-aineiden tuonnin suoraan Kokkolan satamaan sen sijaan, että alusten olisi tarvinnut turvautua välikäsiin ja -lastaukseen eurooppalaisissa suursatamissa. Tämä oli tärkeä kehitysaskel syväsatamalle.

Syväsataman laituria pidennettiin 220 metrillä, ja sinne hankittiin uusia nostureita. Rahtiliikenne kasvoi 3,3 miljoonaan tonniin vuonna 1993. Sama suuntaus jatkui vuodesta toiseen. Satamaan tehtiin uusia suurinvestointeja. Suurteollisuuden raaka-ainekuljetukset rikkoivat ennätyksiä vuosi vuodelta. Sama koski kauttakulkuliikennettä.

## Vaikeampia aikoja

Vuosina 1996–1997 liikennemäärät notkahtivat, mikä antoi meille ajattelamisen aihetta. Keskustelimme Suomen ja Euroopan horjuvasta taloudesta johtokunnan kokouksissa. Olimmeko ottaneet riittävän hyvin huomioon Baltian satamien kilpailun venäläisestä kauttakulkuliikenteestä? Tavarantoimittajat siirsivät terästoimitukset Baltiaan. Liikenteen kokonaismäärä supistui 2,7 miljoonaan tonniin.

Väylän syventäminen ja paikallisen suurteollisuuden laajeneminen antoi meille kuitenkin rohkeutta jatkaa satamaan suunniteltua kehitystyötä. Väylän ruoppaus 13 metriin oli sataman kaikkien aikojen

suurin hanke. Se oli alkanut jo vuonna 1995. Vuonna 1999 satama sai erityisluvan 13 metrin väylän käyttöön, minkä ansiosta suuret Panamax-alukset kykenivät saapumaan Kokkolan satamaan ja ottamaan siellä lastia.

Uusi 13 metriä syvä väylä vihittiin ja avattiin virallisesti merenkululle syksyllä 2000. Vihkijänä toimi pääministeri Paavo Lipponen. Saman vuoden tilinpäätös osoitti rahtiliikenteen toipuneen koettelemuksista. Rahtiliikennemäärä oli 3,2 miljoonaa tonnia.

### **Syväsatama**

Syväsataman (tai bulkkisataman) syvämpi väylä, isompi maa-alue, uudet laiturit ja useat nosturihankinnat valmistivat syväsatamaa kovaa kansainvälistä kilpailua varten.

Sataman uusi toimistorakennus valmistui vuonna 2000. Uusi tullitalo rakennettiin myös samana vuonna. Uuden talon myötä tullitoiminta muutti kaupungista satama-alueelle.

### **Organisaatio kasvaa, uusia työpaikkoja syntyy**

Torbjörn Witting palkattiin vuonna 1996 vastaamaan sataman taloudesta ja markkinoinnista. Tapio Lampisesta tuli rakennus- ja investointihankkeiden vastuuhenkilö vuonna 2002. Muutama vuosi myöhemmin organisaatio kasvoi liikennepäällikkö Carita Rönqvistillä ja kehityspäällikkö Jyrki Roukalalla.

Satama osallistui useisiin EU-hankkeisiin vuosina 1996–2006. Hankkeissa oli mukana edustajia Irlannista, Kreikasta, Baltian maista ja Kiinasta. Hankkeiden tavoitteena oli parantaa Euroopan ja Kiinan markkinoiden välisiä yhteyksiä. Päätimme antaa satamalle nimeksi Port of Kokkola kansainvälisiä markkinoita silmälläpitäen.

Samalla kehitimme kontaktiverkoston eurooppalaisilla markkinoilla ja lähetimme edustajia Eurooppaan ja Iso-Britanniaan. Yhdessä Torbjörn Wittingin kanssa huolehdimme eurooppalaisista markkinoista, kun taas Eero Mäki ja Rauanheimon edustajat huolehtivat itämarkkinoista.

### **Kantasatama**

2000-luvun alussa heräsi ajatus kantasataman (sataman vanhan osan) kunnostamisesta. Sataman konttiliikenne oli erittäin vähäistä, vaikka maanteillämme kuljetettiin suuria konttimääriä etelän satamista pohjoiseen. Linjaliikenteestä käytiin keskustelua ja erilaisia kokeiluja oli tehty, tosin huonoin tuloksin.

Satamavirkailijat käynnistivät kantasataman suunnittelun ja tarkastivat vanhat laiturit ja varistorakennukset sekä inventoivat hallit ja nosturit. Aktivoimme edustajiemme kanssa markkinointia selvittääksemme, oliko Kokkolassa tarvetta konttisatamalle. Tämän lisäksi tutkimme myös kotimarkkinoita. Konttisatamalle oli selkeä tarve, mutta meiltä puuttuivat oikeat välineet.

### **Joka sään terminaali (AWT)**

Tällä tavoin syntyi idea yhdistetystä satamalaiturista ja konttilaitoksesta. Dick Fraser, sataman edustaja Euroopassa, sai tehtäväkseen etsiä satamatoiminnan uusimpia tuulia. Hän löysi Amsterdamista terminaalin, jossa oli katettu tila aluksille ja varastolle laiturin vierellä. Vuosi oli 2002. Ensimmäinen tutustumiskerta Amsterdamin terminaaliin herätti tunteita ja kiinnostusta: Tämä oli todellakin jotain uutta – katettu terminaali, johon mahtui alus lastausta ja purkua varten.

Palasimme kotiin täynnä ihailua; olimme nähneet ja oppineet paljon



Lastausta Syväsatamassa. Lastning i Djuphamnen.

matkan aikana. Päätimme tehdä Amsterdamiin uuden matkan kaupungin päättäjien sekä sataman johdon ja johtokunnan kanssa. Amsterdamin edustajat ottivat meidät ystävällisesti vastaan ja kotiin palattua olimme kaikki yhtä mieltä siitä, että samankaltainen hallihanke pitäisi toteuttaa myös Kokkolan satamassa.

Hankkeen suunnittelu aloitettiin vuonna 2003. Asiantuntijat ja insinöörit ryhtyivät toimeen ja rakennushanke aloitettiin samana vuonna. Liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen vihki Pohjoismaiden ensimmäisen joka sään terminaalin 31.1.2005. Tilaisuus oli kaikille asianosaisille suuri päivä ja tapahtumaan oli kutsuttu vieraita läheltä ja kaukaa. Sinä päivänä olimme kaikki ylpeitä työstämme ja satamastamme. Samana vuonna juhlittiin sataman 180-vuotispäivää. Kauppatorilla järjestettiin tapahtuma, jossa kansalaisilla oli mahdollisuus lyödä tuhat kappaletta sataman juhlarahaa.

Joka sään terminaalin kokonaiskustannukset nousivat 16 miljoonaan euroon. Sataman kokonaisliikenne ylitti sinä vuonna neljä miljoonaa tonnia, josta kauttakulurahdin osuus oli miljoona tonnia. Satamajohtaja Eero Mäki jäi eläkkeelle alkutalvesta, jolloin Torbjörn Witting ryhtyi hoitamaan virkaa. Myös satamakapteeni Hans Biskop jäi eläkkeelle, ja sataman taloussihteri Vuokko Kalliokoskelta tuli satamajohtokunnan sihteeri.

Joka sään terminaali oli erittäin suuri investointi, joka sai osakseen myös arvostelua ”kaupungin rajojen sisäpuolella”. Rakennus valittiin kuitenkin vuoden rakennusmestarityöksi – työtiimin iloksi, sillä he arvostivat suuresti huomionsoitusta. Terminaali tarjosi satamalle uuden tukijalan, paremmat edellytykset konttien käsittelyyn sekä uudet tekniset rahtimahdollisuudet suurteollisuuden kappaletavaroita varten. Sinkkikuormat pystyttiin tästedes lastaamaan katon alla Kokkolassa ja purkamaan katon alla Amsterdamin – sateesta ja kurjista sääoloista välittämättä. Vuosien myötä suurpanostus joka sään terminaaliin on osoittautunut oikeaksi: konttiliikenne on kasvanut ja uusi linjaliikenne sataman ja Euroopan mantereiden välillä on tiiviissä käytössä.

### Hopeakiven terminaali

Vuonna 2007 satamassa oli kaksi hyvää satama-alueita, kantasatama ja syväsatama, ja molemmat olivat viimeistelyssä ja hyvässä kunnossa. Henkilöstö hallitsi tehtävänsä hyvin ja toimivalla johtoryhmällä oli tarkasti rajatut vastuualueet. Uudet haasteet kolkuttivat kuitenkin ovella, kun Pohjois-Suomen ja Pohjois-Ruotsin kaivoskentät kaipasivat tehokkaita laivaussatamia.

Kemiran vanha teollisuussatama oli myynnissä, mikä merkitsi uutta



bulkki-käsittelyn kehitysaluetta. Tiesimme, että jos satamamme ei lunasta aluetta laitureineen ja nostureineen, jokin ulkopuolinen operaattori saattaisi tehdä sen. Kemiran laituri oli aivan kahden satama-alueemme välissä, joten meillä oli mahdollisuus ottaa ratkaiseva askel ja lunastaa tämäkin satama-alue. Minun mielestäni alueen ostaminen oli täysin välttämätöntä; johtoryhmä oli tehnyt hyvän pohjatyön, jonka hallitus pystyi helposti hyväksymään. Kauppa toteutettiin vuonna 2007.

### Kaatolaite

Syväsatamaan hankittiin ja rakennettiin vuonna 2008 junavaunujen kaatolaitejärjestelmä, joka pystyi tyhjentämään kokonaisen rautapellettejä täynnä olevan rautatievaunun. Laite oli 2,9 miljoonan euron investointi. Satamaan rakennettiin samaan aikaan uusia halleja ja varastoalueita noin 4,3 miljoonan euron edestä. Kokonaisliikenne oli ennätysuurissa lukemissa, 5,7 miljoonaa tonnia.

Seuraavana vuonna luovutin hyvällä omallatunnolla puheenjohtajan nuijani Pekka Nokso-Koivistolle. Olin jonkin aikaa hallituksen jäsen, kunnes minulle tuli täyteen 24 mielenkiintoista ja antoisaa vuotta satamassa.

Näihin vuosiin mahtuu paljon muistorikkaita ja kiinnostavia hetkiä, joita kannan lämmöllä mielessäni. Olen myös hyvin kiitollinen hyvästä yhteistyöstä kaupungin johdon ja sataman henkilöstön kanssa.

HEMMING RENLUND



# 24 intressanta år som förtroendemän i hamnen

**A**r 1989 utsågs jag av stadens fullmäktige till Karleby hamnämnds ordförande. Då kunde jag aldrig förstå att 24 år av min tid skulle gå till hamnen, ett verksamhetsområde som kändes främmande och samtidigt en aning skrämmande. Jag frågade hamndirektör Eero Mäki vad hamnen egentligen omfattade och vad detta förtroendeuppdrag innebär. Tveka inte, svarade Eero, hamnen är ett bra ställe och dessutom intressant. Vi behöver dina erfarenheter från ditt arbete utomlands och dina kunskaper från affärlivet.

Sagt och gjort, mitt förtroendeuppdrag inom hamnverket inleddes. Hamnämnden bestod av tio medlemmar samt hamndirektören och hamnkaptan Hans Biskop som fungerade som sekreterare. Aulis Hakala var vald till viceordförande.

Hamnen var då i ett intressant läge. Biträdande stadsdirektör Ralf Porko hade tillsammans med stadens beslutsfattare gått in för att utveckla djuphamnen med sikte på transittransporter.

Stadens målsättning var även att djuphamnen skulle utvecklas så att industrins förutsättningar förbättras inom hamnområdet, med bättre kajer och en djupare farled.

De första stapplande stegen hade tagits med vår östra granne gällande hamnens möjligheter att hantera järnpelletts. Kostamus och dess gruvor som fanns nära gränsen var en naturlig kontaktpunkt. Biträdande stadsdirektör Ralf Porko drev farledsprojektet, som resulterade i en fördjupning av farleden till 11 meter och som år 1987 invigdes av statsminister Harri Holkeri.

## Stadens målsättning för hamnen

Stadens beslutsfattare hade gett grönt ljus för hamnens framtida utveckling. Frågan var hur vi i nämnden skulle hantera och sköta det förtroende som getts oss. För att skapa bättre operativa möjligheter godkände stadsfullmäktige att hamnen från och med 1992 klassas som affärsverk. Nämnden blev nu den drivande direktionen med resultatansvar. Ett avtal med staden uppgjordes gällande fördelning av överskott. Under åren 1985-89 satsade staden ca 8,5 miljoner euro i hamnens utveckling. Detta bekräftar helt tydligt stadens avsikter och planer för hamnens framtid.

Hamndirektör Eero Mäki och Rauanheimos platschef Antti Ahonen bildade tillsammans med statsjärnvägarnas representant ett arbetsteam. Staden representerades av Ralf Porko, som ända till sin pensionering aktivt deltog i utvecklandet av sovjethandeln. Tillsammans kom de



Satamajohtokunnan puheenjohtaja Hemming Renlund.  
Hamndirektionens ordförande Hemming Renlund.

till ett avtal. Transittrafiken kom igång och år 1993 anlände den första lasten järnpelletts till hamnen.

## Investeringar i djuphamnen

År 1990 och framåt blev intensiva år med avtal om pyritanrikningskoncentrat från gruvan i Pyhäsalmi. Avtalet som sträckte sig 10 år framåt i tiden förlängdes med ytterligare ett tiotal år. En ny lagerhall byggdes och hamnen investerade i nya interna transportanordningar. Personligen insåg jag att vi inom hamndirektionen hade en uppgift och ett stort ansvar för de beslut vi fattade.

För storindustrin byggdes råvarulager i djuphamnen som gjorde det möjligt att importera råvaror direkt till Karleby hamn och undvika mellanhänder och omlastningar i de europeiska storhamnarna. Detta var en viktig utveckling för djuphamnen.

Kajen i djuphamnen förlängdes med 220 meter och nya kranar anskaffades.

Godstrafiken ökade 1993 till 3,3 miljoner ton. Trenden var den samma från år till år. Nya stora investeringar gjordes och nya rekordår inom storindustrins råvarutransporter noterades. Samma gällde transittrafiken.

### **Svårare tider**

Under åren 1996-97 inträdde en nedgång i trafiken som gav oss en tankeställare. Inom direktionen diskuterade vi den sviktande ekonomin som var rådande i Finland och Europa. Hade vi tillräckligt beaktat den konkurrens som de baltiska länderna utgjorde när det gällde den ryska transittrafiken? Stålleveranserna flyttades av leverantörerna till Baltikum. Den totala trafiken sjönk till 2,7 miljoner ton.

Fördjupningen av farleden och den lokala storindustrins expansion gav oss dock kurage att gå vidare med den planerade utvecklingen av hamnen. För hamnens del var muddringen av farleden till 13 meter, som påbörjats redan 1995, hamnens största projekt genom tiderna. År 1999 fick hamnen specialtillstånd att använda 13 meters farleden, vilket resulterade i att större Panamax-fartyg kunde ankomma och lasta i Karleby hamn.

Hösten år 2000 kunde den 13 meter djupa farleden invigas och officiellt öppnas för sjöfarten. Invigningen av farleden förrättades av statsminister Paavo Lipponen. Samma års bokslut visade att godstrafiken hade återhämtat sig och uppgick till 3,2 miljoner ton.

### **Djuphamnen**

Djuphamnens eller bulkhamnens djupare farled, ett utvidgat landområde, nya kajer och flera inköpta kranar, gjorde att djuphamnen var redo att möta den internationella konkurrensen.

Hamnens nya kontorsbyggnad stod färdig år 2000 och ett nytt tullhus byggdes samma år. Därmed flyttade tullverksamheten från staden till hamnområdet

### **Organisationen växer, nya anställningar**

År 1996 anställdes Torbjörn Witting och blev ansvarig för ekonomin och marknadsföringen.

År 2002 blev Tapio Lampinen ansvarig för byggnads- och investeringsprojekt. Några år senare utökades organisationen med trafikchef Carita Rönqvist och utvecklingschef Jyrki Roukala.

Åren 1996-2006 deltog hamnen i flera EU- projekt med representanter

från Irland, Grekland, de baltiska länderna och Kina. Målsättningen med projektet var att utarbeta bättre förbindelser inom kontinenten och med den kinesiska marknaden. Med sikte på den internationella marknaden beslöt vi att kalla hamnen för Port of Kokkola.

Under samma period utvecklade vi vårt kontaktnät på den europeiska marknaden med representanter i Europa och Storbritannien. Tillsammans med Torbjörn Witting skötte vi den europeiska marknaden när Eero Mäki tillsammans med Rauanheimos representanter skötte den östliga delen.

### **Stamhamnen**

I början av 2000-talet vaknade tanken att stamhamnen, den gamla delen av hamnen, bör få en översyn. Containertrafiken var helt obetydlig oaktat vetskapen om att stora mängder containers transporterades längs våra landsvägar från de södra hamnarna norrut. En linjetrafik diskuterades och olika försök hade gjorts med dåligt resultat.

Hamntjänstemännen satte igång planeringen av stamhamnen och gjorde en genomsyn av gamla kajer och lagerbyggnader, likaså inventerades befintliga hallar och kranar. Marknadsföringen tillsammans med våra agenter aktiverades för att klarlägga behovet av en containerhamn i Karleby. Likaså undersöktes hemmamarknaden. Behovet fanns men verktygen fattades.

### **AW-terminalen**

På detta sätt vaknar idén om en kombinerad hamnkaj och containeranläggning. Hamnens representant i Europa Dick Fraser fick i uppgift att söka fram någonting nytt inom hamnväsendet. I Amsterdam hittades en terminal som hade ett täckt utrymme för fartyg samt lager längs med kajen. Året var 2002. En första besiktning av Amsterdamterminalen väcker våra känslor och vårt intresse: Här är verkligen någonting nytt, en överbyggd terminal vars utrymmen kan ta emot ett fartyg för lastning och lossning.

Vi åkte hem fulla av beundran av vad vi sett och lärt oss under resan. Vi beslöt att göra en ny resa med beslutsfattare från staden samt hamnens direktion och dess ledning. Vi blev vänligt mottagna av Amsterdams representanter och hemkomna var vi alla eniga om att ett liknande hallprojekt bör genomföras i Karleby hamn.

År 2003 sattes planeringen igång. Fackmän och ingenjörer vidtalades och bygget påbörjades samma år. Nordens enda allvädersterminal kunde invigas den 31 januari 2005. Invigningen förrättades av kommunikationsminister Leena Luhtanen. Invigningen var för oss alla involverade en stor dag med inbjudna gäster från när och fjärran. En

dag, då vi alla var stolta över våra insatser och vår hamn. Samma år fyllde hamnen 180 år. Detta firades på Salutorget där medborgarna hade möjlighet att präglade hamnens jubileumsmynt i 1 000 exemplar.

De totala kostnaderna för AW-terminalen uppgick till 16 miljoner euro. Hamnens totaltrafik överstiger det året till 4 miljoner ton varav transitgodset utgör 1 miljon ton.

Hösten 2004 går hamndirektör Eero Mäki i pension och Torbjörn Witting tar över som ny hamndirektör. Även hamnkaptan Hans Biskop går i pension och hamnens ekonomisekreterare Vuokko Kalliokoski blir hamndirektionens sekreterare.

AW-terminalen var en stor satsning, också kritik hördes inom stadens "hank och stör". Byggnaden utsågs till årets byggmästararbete, en uppmärksamhet som uppskattades mycket av arbetsteamet. Terminalen gav hamnen en ny grund att stå på, nya förutsättningar inom containerhantering och nya tekniska fraktmöjligheter för storindustrins styckegods.

Zink kan härefter lastas under tak i hamnen i Karleby och lossas under tak i Amsterdam, oberoende av regn och rusk. Under åren har detta visat sig vara en rätt satsning, containertrafiken har vuxit och en ny linjetrafik mellan hamnen och kontinenten används mycket.

### **Silverstensterminalen**

År 2007 har hamnen två goda hamnområden, stamhamnen och djuphamnen, båda hamnarna är trimmade och i gott skick. Personalen är väl insatt i sina uppgifter och en arbetande ledningsgrupp har klart avdelade ansvarområden. Nya utmaningar stod för dörren när norra Finlands och Sveriges gruvfält behövde effektiva utskeppningshamnar.

Kemiras gamla industrihamn var till salu, vilket betydde ett nytt utvecklingsområde för bulkhantering. Vi visste att om vår hamn inte inlöser området med kaj och kran, finns det risker att någon utomstående operatör gör det. Kemirakajen ligger precis emellan våra båda hamnområden, möjligheter gavs att göra slag i saken och inlösa denna del av hamnområdet.

Personligen ansåg jag att köpet av detta område var absolut nödvändigt, ledningsgruppen hade gjort ett gott förhållningsarbete, som styrelsen lätt kunde acceptera. Köpet kunde genomföras år 2007.

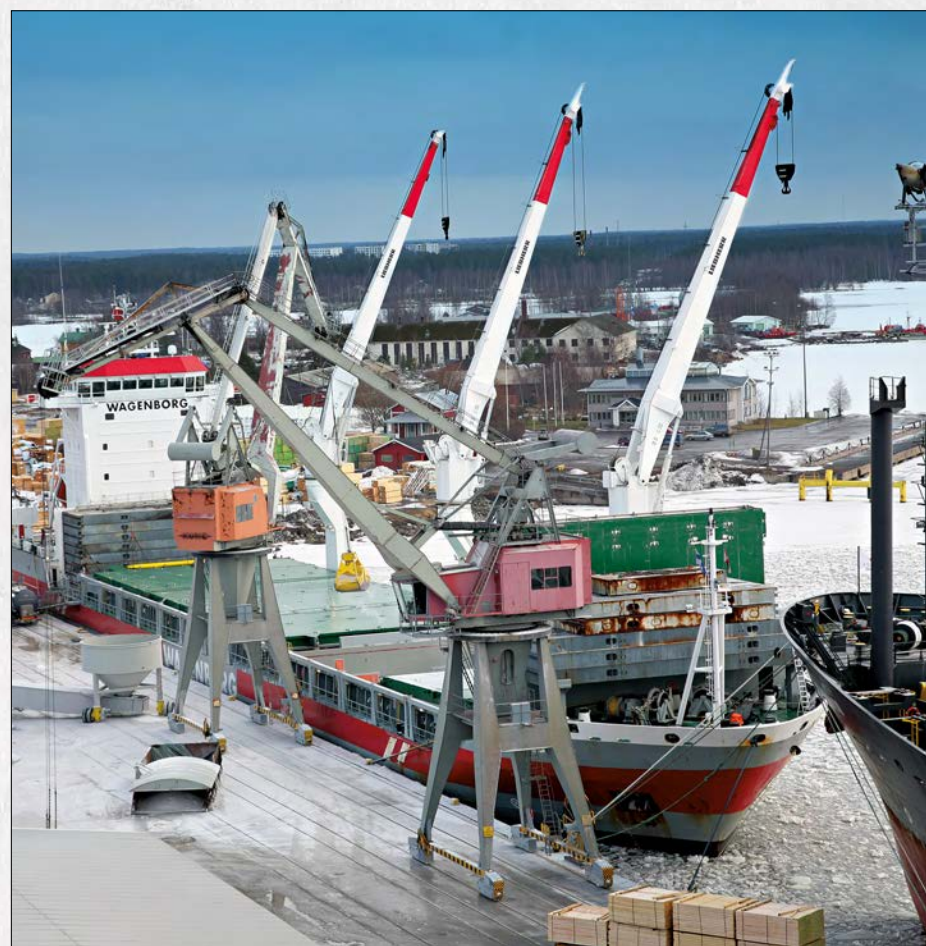
### **Tippvagnsanordning**

En anordning som tömmer en järnvägsvagn full med järnpellets, anskaffas och byggs i djuphamnen, året var 2008. En investering på 2,9 miljoner euro,

samtidigt byggs nya hallar och lagerområden för ca 4,3 miljoner euro. Den totala trafiken var rekordstor, det vill säga 5,7 miljoner ton.

Följande år kunde jag med gott samvete stiga åt sidan och överlämna ordförandeklubban till Pekka Nokso-Koivisto. Jag satt kvar en period som medlem i styrelsen, på detta sätt blev mina intressanta och givande år i hamnen 24 till antalet. Dessa år var en minnesrik och intressant tid i mitt liv, som jag med värme bär med mig och jag är mycket tacksam för det goda samarbetet med stadens ledning och hamnens personal.

HEMMING RENLUND



**Kantasatama. Stamhamnen.**

# Muistelmia ja ajatuksia Kokkolan sataman kehityksestä

**K**okkolan kaupungin päättäjät ovat ilmeisesti aina suhtautuneet myönteisesti satamaan ja sen kehittämiseen. Rannikon satamilla tämä on ollut luonnollista siksi, että puolet kaupungin ympäristöstä on merta, josta on yritetty hankkia osa kaupungin tuloista ja hyvinvoinnista. Kaikki satamakaupungit eivät viimeaikoina näytä selvinneen merikuljetuksista käytävässä kilpailussa muun muassa laivojen koon merkittävästä kasvusta ja vaikutusalueen raskaan teollisuuden puuttumisesta johtuen. Lisäksi konttiliikenne on keskittynyt muutamaa satamaan.

Kaupungin taloudellisen hyvinvoinnin perustana on yleensä paikkakunnan ulkopuolelta saatavat rahavirrat tuotteiden tai palvelujen myynnistä. Tässä mielessä satamalla on aina ollut tärkeä merkitys koko kaupungin ja lähiympäristön kehitykseen.



Eero Mäki

## Merikuljetusten merkitys

Kokkolassa on koko kaupungin historian ajan tehty ja kehitetty ulkomaankauppaa, joka on hoidettu pääosin merikuljetuksina. Merikuljetusten tärkeyttä osoittanee se, että tälläkin hetkellä noin 80 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta hoidetaan merikuljetuksina. Merikuljetusten etuna on niiden pienet kustannukset maakuljetuksiin verrattuna. Esimerkinomaisesti voi todeta, että tavarakontin kuljettaminen maitse Kokkolasta Helsinkiin maksaa yhtä paljon, kuin saman kontin kuljettaminen meritse Suomesta Kaukoitään.

Kokkolan sataman ja sen liikenteen merkittävä kehitys alkoi 1940-luvulla suurten ja paljon merikuljetuksia tarvitsevien Kemiran ja Outokummun teollisuuslaitosten sijoituessa sataman välittömään läheisyyteen. Yksi teollisuuden sijoittumiseen vaikuttanut tekijä oli siihen aikaan käytetyille laivoille riittävän syväksi todettu 9,5 metrin kulkusyvyinen väylä. Näiden teollisuuslaitosten ja niiden imussa paikkakunnalle tulleen muun toimeliaisuuden ansiosta satamassa ja koko kaupungissa alkoi vireä kehitysvaihe. Voi esittää kysymyksen, että olisiko Kokkolaan saatu ilman näiden teollisuuslaitosten tuloa esimerkiksi nykyiset terveydenhuollon ja koulutuksen palvelut.

## Tärkeimpiä sataman nopeaan kehitykseen vaikuttaneita päätöksiä ja tekijöitä 1980-luvulta alkaen:

### Liikelaitos

Kokkolan satamalaitos muutettiin kaupunginvaltuuston päätöksellä kaupungin omistamaksi liikelaitokseksi vuonna 1992. Tämä oli tärkeä päätös sataman kehittämiseen tarvittavien investointien nopeuttamiseksi. Asiakkaat eivät yleensä halua jäädä odottamaan jopa vuosia, että tehdäänkö satamassa joku heidän liikenteeseen tarvittava investointi, jos he ovat valmiita maksamaan investoinnista käyvän korvauksen.

Ennen liikelaitoksen perustamista noudatetussa toimintamallissa satamajohtokunta esitti kaupunginhallitukselle ja kaupunginhallitus edelleen kaupunginvaltuustolle varojen myöntämistä seuraavan vuoden talousarvioon ja esitys hyväksyttiin jos hyväksyttiin.

Lyhyesti esitettynä Kokkolassa käytössä olevassa liikelaitosmallissa satama suorittaa kaupunginvaltuuston päättämän osuuden liikevaihdostaan omistajalleen Kokkolan kaupungille ja saa käyttää loput tuloistaan satamajohtokunnan päätöksillä käyttömenoihin ja investointeihin. Useissa investointihankkeissa päätös voidaan tehdä jopa muutamassa kuukaudessa sen jälkeen, kun asiakkaan kanssa on päästy sopimukseen investoinnista saatavista korvauksista. Luonnollisesti investointien toteuttaminen vie aikansa, mutta asiakkaalle riittää usein päätös investoinnin suorittamisesta. Toisaalta suuria tavaramääriä tuottavat yritykset selvittävät kuljetusvaihtoehdot jo ennen tuotannon aloittamista, joka antaa myös satamalle aikaa kuljetuksiin varautumisessa.

### Kauttakululiikenne

Transitoliikenteen aloittamiseen tähtäävät neuvottelut aloitettiin jo Neuvostoliiton aikana Moskovassa. Neuvottelut pienistäkin tavaraeristä kestivät useita päiviä, vaikka molemmat osapuolet tiesivät, että Venäjän omissa satamissa on tavaraliikenteen osalta kapasiteetti-ongelmia. Baltian maiden itsenäistyttyä Venäjän itämeren alueen oma satamakapasiteetti pieneni merkittävästi ja suomalaisten satamien kilpailutilanne parani. Neuvostoliiton ja Venäjän vienti on tähän asti perustunut pitkälti raaka-aineiden, kuten kuivan ja nestemäisen irtotavaran vientiin. Kokkolan sataman vahvuus kuivan irtotavaran käsittelyssä juontaa juurensa siitä, että satamassa on käsitelty pitkään alueella sijaitsevan suurteollisuuden vastaavia raaka-aineita.

Maakuljetusten korkeampi hinta merikuljetusten hintaan verrattuna vaikuttaa siihen, että tavara pyrkii ohjautumaan lähimpään

kustannustehokkaaseen satamaan. Kokkolan sataman kautta kuljetettava Kostamuksen rautapelletti on tästä hyvä esimerkki.

Kauttakulkuliikenteen merkittävä kasvu ja siitä saadut tulot ovat mahdollistaneet sataman tehokkuuden parantamiseen tehdyt investoinnit. Nämä investoinnit ovat luonnollisesti parantaneet myös koko Keski- ja Pohjois-Suomen teollisuuden kuljetustarpeita.

### Väylän syventäminen

Kuljetuskustannusten alentamiseksi laivojen koko on viime aikoina kasvanut merkittävästi. Esimerkkinä laivan koon vaikutuksesta merikuljetuksen kustannuksiin voidaan todeta, että tavaratonnin kuljettaminen pienellä laivalla Kokkolasta Hollantiin maksaa yhtä paljon kuin suurella laivalla Kokkolasta Kiinaan.

Valtio on syventänyt laivakoon kasvusta johtuen Kokkolan väylän 13 metrin kulkusyvyteen. Satama on puolestaan syventänyt kaupungin omistamalla vesialueella olevan väyläosuuden ja rakentanut uutta väyläsyvyttä vastaavaa laituritilaa.

Vaikka nykyinen väylä on Porin hiilisataman jälkeen Pohjanlahden toiseksi syvin väylä, tämäkään syvyys ei riitä, koska esimerkiksi Kiinaan lähtevät isot laivat joutuva jatkuvasti lähtemään vajaassa lastissa. Tämä luonnollisesti korottaa tavaratonnille tulevaa merirahdin hintaa. Valtion liikennevirasto on todennut, että väylän syventäminen 14 metrin kulkusyvyteen on taloudellisesti kannattava investointi. Kun tämä investointi on suoritettu, on suurten tavaraliikenteen kuljettaminen Kokkolan sataman kautta entistä kannattavampaa.

EERO MÄKI

Satamajohtaja 1987–2004

**Satamajohtaja Eero Mäki jäi eläkkeelle vuonna 2004. Yläkuvassa kaupunginjohtaja Antti Isotalus, alakuvassa konsultti Seppo Holmberg.**

**År 2004 gick hamndirektör Eero Mäki i pension. På den övre bilden avtackas han av stadsdirektör Antti Isotalus och på den undre bilden av konsult Seppo Holmberg.**



# Hågkomster och tankar kring hamnens utveckling

**B**eslutsfattarna i Karleby stad har alltid förhållit sig positiva till hamnen och dess utveckling. Detta har varit naturligt med tanke på att hälften av stadens omgivning utgörs av hav och havet har gett möjlighet för staden att öka sina inkomster och sin välfärd. Alla hamnstäder tycks dock inte ha klarat sig i konkurrensen om sjötransporter, bland annat beroende på fartygens ökade storlek och bristen på tung industri i influensområdet. Dessutom har containertrafiken koncentrerats till några få hamnar.

Stadens ekonomiska välfärd baserar sig allmänt taget på inkomster som genereras genom försäljning av produkter eller tjänster utanför orten. Hamnen har således alltid haft en stor betydelse för stadens och näromgivningens utveckling.

## Sjötransporternas betydelse

Karleby har under alla tider bedrivit och satsat på utrikeshandel. Huvudsakligen har handeln skett via sjötransporter. Ett bevis på sjötransporternas betydelse är det faktum att ca 80 procent av Finlands utrikeshandel även idag sker via transporter över havet. Fördelen med sjötransporter är att kostnaderna är små jämfört med kostnaderna för landtransporter. Som ett exempel kan nämnas att en varucontainer som transporteras från Karleby till Helsingfors som landtransport kostar lika mycket som transporten av en motsvarande container sjövägen från Finland till Fjärran östern.

En kraftig utveckling av Karleby hamn och hamntrafiken fick sin början på 1940-talet då Kemiras och på 1960-talet då Outokumpus industrianläggningar etablerades i direkt anslutning till hamnen. En faktor som påverkade placeringen av industri i området var farledens djup, 9,5 meter, som var tillräckligt för den tidens fartyg. På grund av dessa industrianläggningar och den stimulerande effekt på den lokala företagsamheten de hade, inleddes ett aktivt utvecklingskede i hamnen och hela staden. Man kan fråga sig om de hälsovårds- och utbildningstjänster som Karleby kan erbjuda idag hade varit möjliga utan dessa industrianläggningar.

## De viktigaste besluten och faktorerna bakom hamnens snabba utveckling sedan början av 1980-talet:

### Affärsverk

Karleby hamn ändrades med stadsfullmäktiges beslut till ett av staden ägt affärsverk år 1992. Beslutet var viktigt med tanke på genomförandet

av de investeringar som behövdes för att utveckla hamnen. Kunderna vill i allmänhet inte vänta i årtal på att en investering som behövs för deras trafik ska genomföras om de är beredda att bidra till kostnaderna för investeringen.

I den handlingsmodell som togs fram innan affärsverket grundades framlade hamndirektionen för stadsstyrelsen och stadsstyrelsen vidare för stadsfullmäktige ett förslag om beviljande av medel för ändamålet i följande års budget och förslaget godkändes.

Enligt den affärsverksmodell som gäller i Karleby betalar hamnen en av stadsfullmäktige fastställd andel av omsättningen till ägaren Karleby stad och får använda resten av inkomsterna till driftskostnader och investeringar i enlighet med hamndirektionens beslut. I flera investeringsprojekt kan beslutet fattas till och med några månader efter det att man nått överenskommelse med kunden om vederlag för investeringarna. Genomförandet av investeringar tar naturligtvis tid, men för kunden räcker det vanligen med ett beslut om att investeringen görs. Normalt är å andra sidan att företag som producerar stora varumängder utreder transportalternativen redan innan produktionen inleds och det innebär att hamnen får mer tid att förbereda sig för transporter.

### Transittrafiken

Förhandlingar om att inleda transittrafik påbörjades i Moskva redan under Sovjettiden. Förhandlingarna kunde ta flera dagar till och med när det gällde små varupartier, trots att båda parterna var medvetna om att kapaciteten för godstrafik i hamnarna i Ryssland var bristfällig. Då de baltiska länderna blev självständiga minskade Rysslands egen hamnkapacitet i Östersjöområdet kraftigt. Samtidigt förbättrades de finländska hamnarnas konkurrensläge.

Sovjetunionens och Rysslands export har hittills huvudsakligen bestått av råvaror, såsom torrt och flytande bulkgoods. Karleby hamns styrka när det gäller hantering av bulkgoods är den erfarenhet hamnen har av hantering av liknande typ av gods, dvs. råvaror som den lokala storindustrin producerar.

Det högre priset på landtransporter jämfört med priset på sjötransporter betyder att varor i första hand transporteras från den närmaste kostnadseffektiva hamn. Ett bra exempel på detta är transporten av järnpellets från Kostamus via Karleby hamn.

Den kraftiga tillväxten i transittrafiken och de inkomster detta gett har möjliggjort investeringar som förbättrat hamnens effektivitet. Investeringarna har naturligtvis förbättrat transportmöjligheterna för industrin i mellersta och norra Finland.

## Fördjupad farled

En följd av de sänkta transportkostnaderna är att fartygens storlek under senare tider vuxit rejält. Som ett exempel på betydelsen av fartygets storlek för kostnaderna för sjötransporter kan konstateras att transporten av ett ton gods med ett litet fartyg från Karleby till Holland kostar lika mycket som transporten av samma mängd varor med ett stort fartyg från Karleby till Kina.

Staten har på grund av den ökade fartygsstorleken låtit muddra farleden till Karleby hamn till ett seglationsdjup på 13 meter. Hamnen har för sin del fördjupat farledsavsnittet i det vattenområde som ägs av staden och byggt ut kajutrymmet i enlighet med det nya farledsdjupet.

Även om den nuvarande farleden är Bottniska vikens näst djupaste farled efter kolhamnen i Björneborg, är den ändå inte tillräckligt djup, eftersom till exempel stora fartyg med destination Kina ofta inte kan utnyttja hela sitt lastutrymme. Detta höjer naturligtvis priset på sjöfrakterna. Trafikverket har konstaterat att en muddring av farleden till ett seglationsdjup på 14 meter är en ekonomiskt lönsam investering. Då denna investering gjorts kommer transporten av stora godsmängder att vara ännu lönsammare.

EERO MÄKI

Hamndirektör 1987–2004



# Satamainvestoinnit kantavat hedelmää

**Y**kspihlajan satama ja satamapalvelut ovat kehittyneet kehittymistään suurteollisuuden vakiinnuttua seudulle. Vuodesta 1953 lähtien sataman virallinen väyläsyvyys oli ollut 9,25 metriä. Vuosien myötä väylä madaltui siten, että varavettä oli paikoittain vain 80 senttimetriä. Tällöin oli vaarana, että virallinen väyläsyvyys laskettaisiin 8,5 metriksi. Tämän välttämiseksi vuonna 1970 käynnistettiin väylän tarkemmat tutkimukset, jonka seurauksena väylä ruopattiin yhdentoista metrin syvyiseksi. Sen jälkeen virallinen väyläsyvyys olisi 9,5 metriä.

– Koska kaupungin johdon mielestä väylä syventäminen vain 25 senttimetrillä oli liian vähän, otin yhteyttä Merenkulkuhallituksen pääjohtaja Helge Jääsaloon. Tavoitteena oli puolen metrin lisäsyventäminen eli kymmenen metrin virallinen väyläsyvyys, mutta pääjohtaja ilmoitti monien muidenkin haluavan syventää väyliään.

Jääsalo ei kannattanut kompromissiehdotustakaan, jonka mukaan kalliota räjäytettäisiin puoli metriä syvemmäksi, mutta ruoppausyvyys säilyisi 11 metrissä. Näin ollen väylä ruopattiin vuosina 1975–1976 Merenkululaitoksen suunnitelmien mukaan. Viralliseksi väyläsyvyudeksi määriteltiin 9,5 metriä vuonna 1977.

## Kauttakululiikenne alkaa

Vuonna 1981 satamassa alkoi ensimmäisen kerran kahdensuuntainen lähes 100 000 tonnin kauttakululiikenne Neuvostoliittoon. Kaupungin johto oivalsi kauttakululiikenteen todennäköisesti vain kasvavan, mikä puolestaan lisäisi kilpailua satamien kesken ja tämän takia johdon mielestä oli tärkeää lähteä heti mukaan ”leikkiin”.

– Moskovaan matkusti minun johdollani vuoden 1982 alussa neuvotteluvaltuuskunta, joka onnistui solmimaan yksivuotisen kauttakululiikennesopimuksen SVT:n (Sojuz Vnesk Trans) kanssa. Valtuuskuntaan kuului myös satamaoperaattori Oy M. Rauanheimo Ab:n ja Valtionrautateiden edustajia.

Tällä tavoin Kokkolan sataman kauttakululiikenne sai alkunsa. Kokkola oli näin myös ensimmäinen kaupunki, joka kävi neuvotteluja Moskovan kanssa. Suomenlahden satamaoperaattorit olivat käyneet neuvotteluja aiemminkin, mutta Kokkola oli kaupungeista ensimmäinen. Jotkin venäläisälukset olivat sen suuruisia, että niiden oli pakko ensin keventää kuormaansa Turun satamassa, jonka väyläsyvyys oli 11 metriä ennen kuin ne pystyivät saapumaan Ykspihlajan satamaan.

Myös Outokummun ja Kemiran rahdit saapuivat suurilla aluksilla,

joten väylää oli todella tarpeen syventää entisestään. Kaupungin kehityssuunnitelman satamaa koskevassa osiossa sanottiin kaupungin toimivan siten, että väylä ruopataan 11 metriin 1980-luvun puolessavälissä.

## Satama mukana väyläohjelmassa

Kaupungin johto oli jatkuvassa yhteydessä valtion viranomaisiin ja huolehti siitä, että satama oli mukana juuri laadittavassa poliittisessa väyläohjelmassa. Mutta sen lisäksi johdon oli otettava kantaa syväsataman rakennuspaikkaan. Kaupunki ehdotti ensimmäiseksi teollisuussatamaa, mutta ehdotus sai tylyn vastaanoton suurteollisuudelta. Kemira ilmoitti rakentavansa omia laitureita satamaansa. Outokumpukaan ei halunnut luopua itsenäisyydestään. Kauppa- ja teollisuusministeriön mielestä Kokkolan yhdentoista metrin syväsatama ei olisi kannattava ilman Kemiran ja Outokummun rahteja.

Kesti yli vuoden ennen kuin Outokumpu oli halukas aloittamaan neuvottelut, jotka johtivat vihdoin ja viimein sopimukseen vuonna 1984. Suunnilleen samaan aikaan Merenkulkuhallitus ilmoitti kaupungille hyväksyvänsä väylän syventämisen yhteentoista metriin vuosina 1984–1987. Rinnan ruoppausten kanssa kaupunki pidensi Outokummun laituria 180-metriseksi syvälaituriksi, kaavoitti alueen, rakensi 3000 kuutiometrin varaston bulkkitavaralle ja hankki kapasiteetiltaan 40-tonnisen nostokurkijättiläisen (kaupungin vanhojen nostokurkien kapasiteetti oli kahdeksan tonnia).



Ralf V. Porko

## Satamasta tulee kunnallinen liikelaitos

Vuoden 1987 marraskuussa silloinen pääministeri Harri Holkeri vihki virallisesti syväsataman ja sen yhdentoista metrin väylän. Ehkä tärkein asia sataman tulevalle kehitykselle oli kaupunginvaltuuston joulukuussa 1991 tekemä päätös sataman muuttamisesta kunnalliseksi liikelaitokseksi 1.1.1992 alkaen, mikä antoi satamalaitokselle huomattavasti suuremmat toiminnalliset valtuudet.

Liikelaitokseksi muuttaminen kävi mahdolliseksi, koska eduskunta halusi kokemuksia kunnallisen itsehallinnon vahvistamismahdollisuuksista ja oli sen vuoksi hyväksynyt vuonna 1988 lain vapaakuntakokeilusta. Kaupunginvaltuusto päätti anoa oikeutta osallistua kokeiluun, ja valtioneuvosto myönsi vuoden 1988 joulukuussa kunnalle kokeiluluvan vuosille 1989–1992.

Syväsataman ansiosta kauttakululiikenne kasvoi nopeasti ja vuonna 1990 se ylitti 600 000 tonnia. Vuosina 1992–1993 liikenne kasvoi lähes



yhteen miljoonaan tonniin, joten Kokkola satamasta oli tullut Suomen suurin bulkkitavaran käsittelijä. Samanaikaisesti tonnisto kasvoi ja oli aika anoa uutta syventämistä – tällä kertaa väyläsyvyydeksi haluttiin 13 metriä. Merenkulkuhallitus suoritti tarpeelliset pohjatutkimukset vuonna 1993, minkä jälkeen liikenneministeriö ehdotti, että hanke sisällytettäisiin vuoden 1995 valtion talousarvioon ja että ruoppaukset toteutettaisiin vuosina 1995–1997.

### **Lukemattomia vierailuja Kostamuksessa**

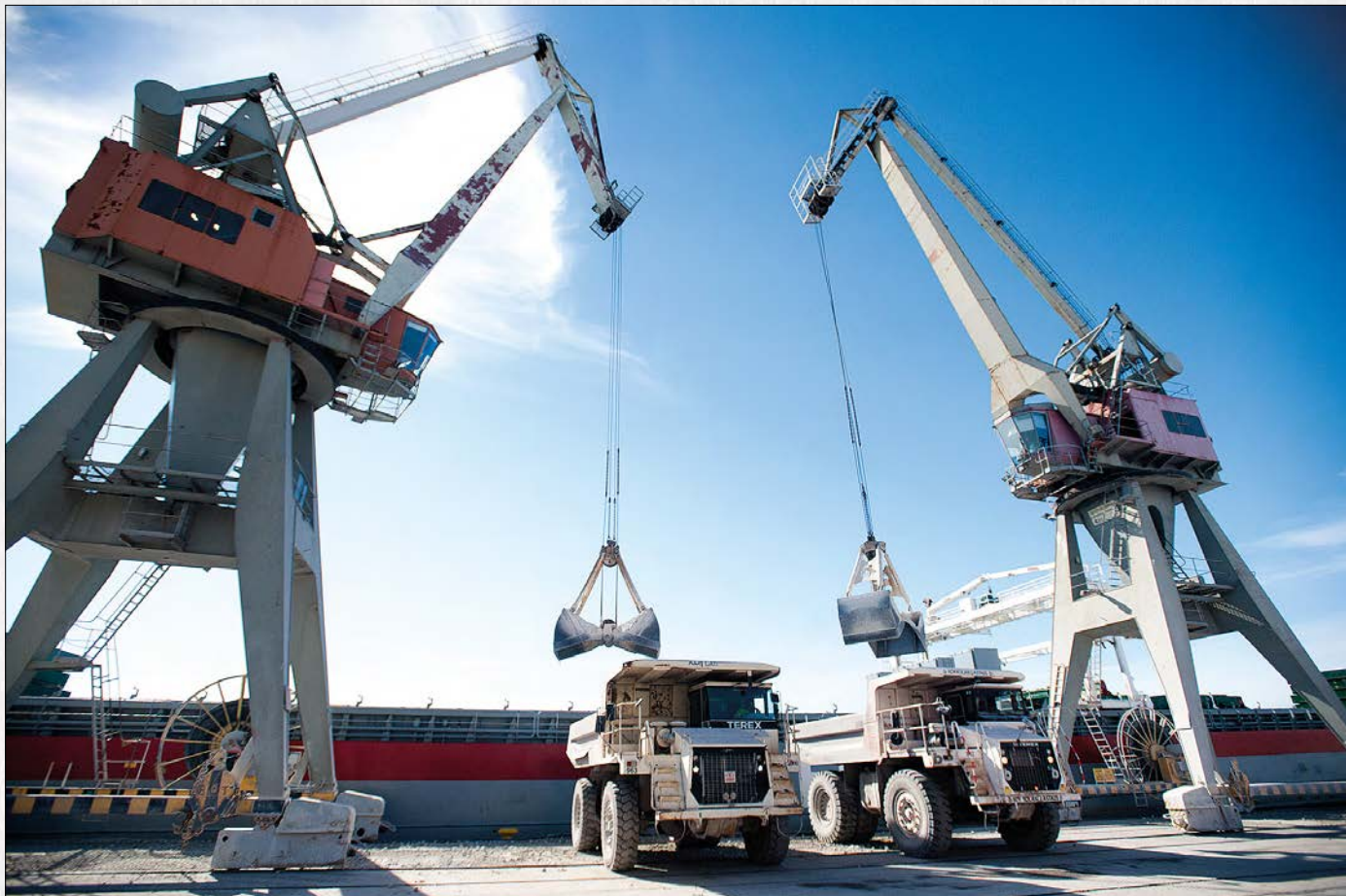
Ruokahalu kasvoi. Kostamus vaikutti mielenkiintoiselta, mutta suorien neuvottelujen aikaansaaminen oli lähestulkoon mahdotonta. Vuorineuvos Kauko Rastaa avulla ”ovet avattiin”. Tie oli edelleen kuoppainen, mutta sitkeys palkittiin. Kun satamajohtaja Eero Mäki

ja Rauanheimon johtaja Antti Ahonen olivat vuonna 1993 vierailleet Kostamuksessa 19 kertaa, hanke tuotti vihdoinkin tulosta: ensimmäinen pellettijuna saapui vuonna 1995.

– Kun jäin vuoden 1995 syksyllä eläkkeelle apulaiskaupunginjohtajan virasta yhtenä vastuualueenani satamalaitos, pystyin tekemään sen hyvillä mielin, sillä ”silmäteräni” oli vihdoinkin päässyt kunnolla vauhtiin, kertoo Ralf V. Porko.

RALF V. PORKO

Apulaiskaupunginjohtaja 1973–1995



# Satsningar i hamnen ger utdelning

**S**edan storindustrin etablerat sig i Yxpila har hamnen och hamntjänsterna kontinuerligt utvecklats. Från och med 1953 var det officiella farledsdjupet till hamnen 9,25 meter. Med åren uppgrundades farleden så att reservvattnet ställvis var endast 80 cm och det förelåg fara att det officiella farledsdjupet skulle klassificeras ner till 8,5 meter. För att undvika detta påbörjades närmare undersökningar av farleden 1970 med resultat att farleden muddrades till 11 meter, varefter det officiella farledsdjupet skulle vara 9,5 meter.

– När stadens ledning ansåg att en 25 centimeters fördjupning var i minsta laget uppvaktade jag Sjöfartsstyrelsens generaldirektör Helge Jääsalo. Målsättningen var en halv meter till eller ett officiellt farledsdjup på 10 meter, men generaldirektören meddelade att många andra vill ha sina farleder fördjupade.

Inte heller kompromissförslaget att sprängningen av berg görs en halv meter djupare med oförändrat 11 meters muddringsdjup vann Jääsalos understöd. Därmed muddrades farleden åren 1975 och 1976 i enlighet med sjöfartsverkets planer och 1977 fastställdes det officiella farledsdjupet till 9,5 meter.

## Transittrafiken kommer i gång

År 1981 hade hamnen första gången transittrafik från och till Sovjetunionen nästan 100 000 ton. Stadsledningen insåg att transittrafiken sannolikt kommer att växa, vilket leder till ökad konkurrens hamnarna emellan varför det är skäl att genast ge sig in i "leken".

– Under min ledning besökte en underhandlingsdelegation med representanter även från hamnoperatören Oy M. Rauanheimo Ab och statens järnvägar i början av år 1982 Moskva och lyckades få till stånd ett ettårigt transitavtal med SVT (Sojuz Vnesk Trans).

På detta sätt började transittrafiken över Karleby hamn. Karleby var därmed den första stad som öppnade underhandlingar med Moskva. Hamnoperatörerna i Finska vikens hamnar hade varit ute tidigare, men som stad var Karleby först. En del av de ryska fartygen var av den storleksordningen, att de var tvungna att först lätta i Åbo där gångdjupet var 11 m, förrän de kunde komma till hamnen i Yxpila.

Även transporter till Outokumpu och Kemira kom med större fartyg, så behovet av en ytterligare fördjupning av farleden var ett faktum. I målsättningen för stadens utvecklingsplan sades beträffande hamnen att staden agerar så att farleden muddras till 11 meters gångdjup i mitten av 1980-talet.

## Hamnen med i farledsprogrammet

Förutom att stadens ledning hade kontinuerlig kontakt med de

statliga myndigheterna och såg till att hamnen var med i det politiska farledsprogrammet som var under uppgörande, måste man ta ställning till var djuphamnen skulle byggas. Industrihamnen som var stadens första förslag fick kalla handen av storindustrin. Kemira meddelade att man kommer att bygga egna kajer i sin hamn. Outokumpu ville inte ge avkall på sin självständighet. Handels- och industriministeriet ansåg att en djuphamn på 11 meter i Karleby inte blir lönsam utan de frakter Kemira och Outokumpu står för.

Det tog över ett år innan Outokumpu var villigt att börja diskutera och sist och slutligen resulterade underhandlingarna i ett avtal 1984. Ungefär samtidigt fick staden besked om att sjöfartsstyrelsen godkände fördjupningen av farleden till 11 meter åren 1984-87. Jämsides med muddringarna byggde staden som en förlängning av Outokumpukajen en djupkaj på 180 meter, planområden, ett magasin för bulkvaror på 3 000 kubikmeter och anskaffade en 40 tons lyftkranbjässe (stadens gamla kranar hade en kapacitet på 8 ton).

## Hamnen blir kommunalt affärsverk

Djuphamnen inklusive 11 meters farleden invigdes officiellt i november 1987 av dåvarande statsminister Harri Holkeri. Det kanske viktigaste för en vidare utveckling av hamnen var, att stadsfullmäktige i december 1991 godkände, att hamnen från och med 1.1.1992 fungerar som kommunalt affärsverk, vilket gav hamnverket betydligt större operativa fullmakter.

Denna möjlighet uppstod genom att riksdagen för att få erfarenheter av hur den kommunala självstyrelsen skulle kunna stärkas, stiftades år 1988 lagen om försök med frikommuner. Stadsfullmäktige beslöt ansöka om rätt att få delta i försöket, vilket statsrådet beviljade i december 1988 för försökstiden 1989-1992.

Tack vare djuphamnen växte transittrafiken så att den 1990 överskred 600 000 ton. Såväl 1992 som 1993 var man uppe i nästan 1 miljon ton varmed Karleby hamn vuxit till landets största hanterare av bulkvaror. Samtidigt växte tonnaget och det var dags att anhålla om en ytterligare fördjupning, nu till 13 meters farledsdjup. Efter att Sjöfartsstyrelsen 1993 genomfört nödvändiga bottenundersökningar föreslog Trafikministeriet att projektet intas i statsbudgeten för 1995 och att muddringarna genomförs 1995-1997.

## Otaliga besök i Kostamus

Aptiten växte. Kostamus föreföll intressant, men det var nära nog omöjligt att få till stånd direkta underhandlingar. Med bergsrådet Kauko Rastas hjälp "öppnades dörren". Det var fortsättningsvis trögt, men

trägen vinner. Då hamndirektör Eero Mäki och Rauhanheimos direktör Antti Ahonen 1993 besökt Kostamus 19 gånger blev det resultat, det första pellettåget anlände 1995.

– När jag hösten 1995 pensionerades från posten som biträdande stadsdirektör med hamnverket som en del av mitt ansvarsområde, kunde jag göra det vid gott mod eftersom mitt "skötebarn" kommit ordentligt i gång, säger Ralf V. Porko.

RALF V. PORKO

Biträdande stadsdirektör 1973–1995



Ralf V. Porko kiittää Eero Mäkeä hyvästä yhteistyöstä. Ralf V. Porko tackar Eero Mäki för gott samarbete.

# Pohjoismaiden ainoa joka sään terminaali

**K**un konttiliikenne kasvoi räjähdysmäisesti 2000-luvun alussa, Kokkolan satamassa käsiteltiin vielä sängen vaatimaton määrä kontteja. Kaukonäköinen sataman johto kuitenkin tiesi, että myös Kokkola saisi osansa kasvavasta kappaletavariikenteestä. Ilmassa oli silti epäröintiä – kokonaisen satamaosion pyhittäminen vain kontteja varten vaikutti kaikesta huolimatta liioittelulta – se vaatisi laajat laiturialueet, erityiskurjet konttien lastausta ja purkamista varten sekä muita erityisjärjestelyjä.

Sataman Eurooppa-edustaja sai sen vuoksi tehtäväkseen tutkiskella Länsi-Euroopan suuria satamia. Ja toki, niistä löytyi eräs erikoisuus: katettu terminaali, johon satametrinen ja yhdeksän metrin syväyksellä kulkeva alus voisi "ajaa sisään" ja jossa sen kuorma voitaisiin lastata ja purkaa siedettävissä ja tällä tavoin tehokkaissa sääoloissa. Amsterdamista löytyi moderni esikuva, ja terminaalin omistajiin/operaattoreihin otettiin yhteyttä vuonna 2002.

Sitten Kokkolan sataman edustajat vierailivat muissakin satamissa, joissa jo oli katettu terminaali. Näitä satamia olivat mm. Marín Espanjan luoteisosassa Atlantin rannikolla, teräksenkäsitelyterminaalit Saksassa Rein-joen varrella sekä muut vastaavat, mutta vanhemmat terminaalit Englannissa. Suunnittelukokouksia pidettiin Kokkolassa, ja terminaali alkoi hahmottua piirustuspöydällä.

Jotta päätöksentekijät saataisiin vakuuttamaan investointien tärkeydestä, Kokkolan kaupunginhallituksen ja satamalautakunnan jäsenille järjestettiin vierailu Amsterdamin terminaaliin ja tapaaminen Amsterdamin satamaviranomaisten kanssa. Päätöksentekijät pääsivät näkemään paikan päällä, kuinka katetussa terminaalissa toimittiin ja mitä hyötyä se voisi tarjota.

Jo kolme vuotta toimineesta Amsterdamin terminaalista, josta tuli Kokkolan terminaalin esikuva, voitiin todeta sen tuottavuuden kasvaneen 40 prosenttia verrattuna perinteiseen "avoimeen" terminaaliin. Joka sään terminaalissa työt voitiin suunnitella samalla tavoin kuin tehdasolosuhteissa eivätkä säät vaikuttaneet työn suorittamiseen tai pakottaneet aluksia sulkemaan kansiluukkujaan sateella. Päätös terminaalin rakentamisesta tehtiin vuoden 2003 syksyllä. Peruskivi muurattiin vuoden 2004 alussa.

Kantasatamassa oli paikka terminaalille. Usean vuoden ajan käyttämättömänä ollut laituriosa todettiin sopivaksi sataman tuuliolosuhteiden vuoksi ja terminaali voitaisiin myös yhdistää myöhemmin rakennettavaan varastorakennukseen. Laituriosan vahvistaminen ja rakentaminen kestivät noin vuoden. Samanaikaisesti

valmisteltiin veden ja maan päällä tehtäviä rakennustöitä. Italiasta tilattiin kilpailutuksen jälkeen siltanosturi, jonka enimmäiskapasiteetti oli 60 tonnia. Se toimitettiin ja asennettiin syksyllä 2004 ja keväällä 2005. Koko investointi maksoi liki 17 miljoonaa euroa, josta lähes puolet käytettiin laiturin vahvistamiseen ja uudisrakentamiseen.

Terminaali vihittiin käyttöön vuoden 2005 tammikuussa, ja kyseinen laituriosio on nykyään Kantasataman vilkkaimpia. Tehokas siltanosturi toimii moitteettomasti myös konttien käsittelyssä todistaen, että panostus tämänkaltaiseen terminaaliin perinteisen konttiterminaalin sijaan tarjoaa juuri sen joustavuuden, jota investoinnista aikanaan päätettäessä tavoiteltiin.

130 metriä pitkä, 30 metriä korkea ja 60 metriä leveä terminaali sisältää 125 x 25-metrinen altaan. Altaan vesi ei jäädy kekseliään vedenkiertojärjestelmän ansiosta, ja terminaalin lämpötilan pysyttelee kylmimpinäkin talvipäivinä nollan yläpuolella.

Investoinnit katettuun terminaaliin todistavat kaukonäköisyydestä, joka leimaa infrastruktuurin suunnittelua ja joka on toiminut sataman johdon ohjenuorana. Tulevaisuuden varalle pitää rakentaa, jotta satama pystyy tarjoamaan asiakkaiden vaatimaa palvelua nyt ja tulevaisuudessa.

Yhteydenpidosta muihin eurooppalaisiin joka sään terminaalien operaattoreihin seurasi mielenkiintoinen ja antoisa sivujuonne: ei-kaupallinen ja epävirallinen kerho, johon kuuluu terminaaleja Suomesta (Kokkola), Hollannista (Amsterdam ja Rotterdam), Belgiasta (Antwerpen), Isosta-Britanniasta (Goole), Sveitsistä (Birs), Saksasta (Duisburg) ja Espanjasta (Marín).

Kerhon jäsenet tapaavat kahdesti vuodessa – usein alan suurten konferenssien ja näyttelyiden yhteydessä – keskustellakseen yhteisistä asioista sekä tarkastellakseen tuoreita tapahtumia ja ajankohtaista politiikkaa, jotka vaikuttavat kerhon terminaalien toimintaan ja investointipäätöksiin.



Dick Fraser

DICK FRASER  
Executive Partner

# Nordens enda allvädersterminal

I början av 2000-talet, då containertrafikens explosionsartade utveckling var ett faktum, hanterades i Karleby hamn ett mycket blygsamt antal containers. Hamnens ledning insåg då att även Karleby kommer att beröras av en ökande styckegodstrafik.

Men man tvekade ändå – en hamnled speciellt för containers verkade trots allt lite överdrivet – det skulle kräva både vidsträckta kajområden, specialkranar för lastning och lossning av containers och andra specialarrangemang. Hamnens Europa-representant fick därför i uppdrag att se sig om i de stora hamnarna i Västeuropa.

Och visst, där fanns något speciellt: en täckt terminal där fartyg upp till 100 meter med ett djupgående på 9 meter kunde "köra in" och lossas och lastas i drägliga, och därmed effektiva väderförhållanden. En modern förebild finns i Amsterdam, och kontakt med terminalägarna/-operatörerna och Amsterdams hamn etablerades 2002.

Sedan följde besök i andra hamnar, förutom Amsterdam, vilka redan hade en täckt terminal, liksom också Marín på den spanska atlantkusten i nordväst, stålhanteringsterminaler längs med Rhenfloden i Tyskland och liknande men äldre terminaler i England. Planeringsmöten hölls i Karleby, och terminalen började ta form på ritningsborden.

För att förankra investeringen hos beslutsfattarna ordnades för medlemmarna i Karleby stadsstyrelse och hamnämnd ett besök i Amsterdam på terminalen där samt hos Amsterdams hamnmyndigheter. Beslutsfattarna gavs tillfälle att på ort och ställe se hur en täckt terminal fungerade och vilka fördelar den kunde erbjuda.

I terminalen i Amsterdam, som år 2002 stod som modell för Karleby-terminalen och som redan verkat i tre år, hade man kunnat konstatera att produktiviteten gått upp med nära 40 % jämfört med en traditionell "open air" terminal, då arbetet kan planeras som i fabriksförhållanden, och vädrets makter inte kan påverka arbetets utförande eller tvinga fartygen att stänga luckorna vid regn. Beslutet att bygga terminalen fattades på hösten 2003. Grundstenen murades i början av 2004.

Platsen för terminalen fanns i stamhamnen. Ett kajavsnitt som redan ett antal år legat oanvänt valdes som lämpligt med tanke på vindförhållandena i hamnen och en möjlighet att kombinera terminalen med en ansluten, senare byggd lagerbyggnad. Förstärkningen och ombyggnaden av

kajavsnittet räckte drygt ett år. Samtidigt förbereddes byggnadsarbetena ovan vatten och jord.

Traverskranen med en maximal kapacitet på 60 ton beställdes från Italien efter vederbörlig konkurrensutsättning, och levererades och installerades under hösten 2004 och våren 2005. Hela investeringen uppgick till närmare 17 miljoner euro, varav närmare hälften sänktes i havet i förstärkningen och nybygget av kajen.



Invigningen av terminalen ägde rum i januari 2005, och detta kajavsnitt är ett av de mest utnyttjade i stamhamnen idag. Den effektiva traverskranen ger en fullgod effektivitet också i hanteringen av containers, vilket bevisar att satsningen på denna typ av terminal i stället för en traditionell containerterminal, erbjuder den flexibilitet som eftersträvades då beslutet om investeringen fattades.

Den 130 meter långa, 30 meter höga och 60 meter breda terminalen omsluter en bassäng på 125 x 25 meter. Vattnet i bassängen hålls isfritt genom ett sinnrikt cirkulationssystem, och temperaturen inne i terminalen håller sig även under de kallaste vinterdagarna över noll grader.

Investeringen i en täckt terminal visar på den framsynthet som präglar planeringen i infrastruktur, som varit och är rättesnöret för hamnens ledning. Det gäller att bygga för framtiden så att hamnen idag och i morgon kan erbjuda den service som kunderna kräver.

Ett intressant och givande resultat av kontakterna med övriga operatörer av allvädersterminaler i Europa är att en icke-kommersiell inofficiell klubb bestående av terminaler från Finland (Karleby), Holland (Amsterdam och Rotterdam), Belgien (Antwerpen), Storbritannien (Goole), Schweiz (Birs), Tyskland (Duisburg) och Spanien (Marín) har bildats.

Medlemmarna möts två gånger om året, oftast i samband med branschens större konferenser och utställningar, för att diskutera gemensamma ärenden och gå igenom aktuella händelser och politik som inverkar på respektive terminalers verksamhet och investeringsbeslut.

DICK FRASER  
Executive Partner

# Kokkolan satama – vahva tekijä suomalaisessa satamakentässä

**S**uomalaisella satamajärjestelmällä on ikivanhat perusteet. Vanhimpien olemassa olevien asiakirjojen mukaan esimerkiksi Naantali ja Rauma, maamme länsirannikolla, saivat satamaoikeudet jo 1440-luvulla. Suomen satamalainsäädäntöön tehtiin vuoden 1995 alussa merkittäviä muutoksia, kun eduskunta kumosi perustuslain säätämisyjärjestyksessä kuningas Kustaa III 23.2.1789 antamaan pyhään vakuutukseen perustuneet kaupunkien erioikeudet yleisen sataman pitoon. Samalla säädettiin laki yksityisistä yleisistä satamista.

Pohjanlahdella ja erityisesti Kokkolan seudulla voimakas maankohoaminen on vaikuttanut merkittävästi asutuksen ja elinkeinojen kehitykseen, eikä vähiten merenkulkuun. Kun vesi on paennut yhä kauemmas, ihmisen on ollut pakko seurata perässä ja rakentaa teollisuutta ja kehittää satamaa sinne missä toiminta on tehokkainta.

## Kiinnekohtia historiaan

Kokkolassa on ollutkin merkittävää satamatoimintaa jo vuosisatojen ajan. "Tuhannen purjelaivan kaupunkina" tunnetun Kokkolan satamaa käyttänyt vuosittainen tonnisto oli vuosien 1800 ja 1834 välisenä aikana Suomen suurin. Tänäpäin Kokkolan sataman kaupalliset yhteydet ulottuvat kaikkialle maailmaan.

Kokkolassa sataman siirtyminen yhä ulommas, on aiheuttanut merkittäviä infrastruktuuri-investointeja vuosien saatossa itse satamiin, niiden laitureihin ja lastaus- sekä purkauslaitteisiin, mutta myös satamiin johtaviin väyliin ja niihin liittyviin turvalaitteisiin. Kaikki nämä investoinnit ovat mahdollistaneet nykyisin tehokkaana tunnetun ja liikennemääriltään kasvaneen Kokkolan sataman toiminnan tänä päivänä.

Kokkolan satama on suurin Pohjanmaan rannikolla sijaitsevasta neljästä satamasta. Merkittävän investoinnin tuloksena Kokkolan satamaan johtaa nykyisin 13 metrin syväväylä, jonka ansiosta Kokkolasta on tullut Suomen kolmas syväväyläsatama. Satamaan pääsevät nyt täydessä lastissa olevat Panamax-luokan alukset. Sataman kalustukseen ja varustukseen on vuosien mittaan tehty merkittäviä investointeja, jotka ovat nostaneet sataman tavaramäärien käsittelykyvyn 1990-luvun aikana kolmesta miljoonasta kahdeksaan miljoonaan tonniin.

Kokkolan satama on hyvä esimerkki siitä, että toimiva sataman palvelukokonaisuus pitää asiakkaat alueella ja synnyttää parhaimmillaan uutta liikennettä ja uusia palveluja.

Erinomaiset rautatieyhteydet Venäjälle yhdistävät Kokkolan Murmanskin alueeseen, Kuolan niemimaahan ja edelleen Komin alueeseen sekä muihin kaukaisempiin läntisen Siperian alueisiin. Rautatie- ja maantieteytydet muihinkin Venäjän osiin ovat hyvät ja kilpailukykyiset.

Erikoistuneen kuivabulikki- ja puutavaraliikenteen lisäksi Kokkolaa yhdistävät useat säännölliset linjat Euroopan mannermaalle.

Toimimalla vapaakauppa-alueena ja yhdistämällä kokemuksensa terveeseen perustalouteen sekä läheisiin ja tehokkaisiin yhteyksiin Venäjän laajentuvilla markkinoilla, voivat Kokkolan satama ja sen asiakkaat yhdessä kasvaa ja kehittyä menestyksellisesti.

## Liikennejärjestelmän avainasemassa

Satamat ovat Suomen liikennejärjestelmässä avainasemassa, sillä ne ovat ulkomaankaupan logististen järjestelmien solmukohtia. Satamien liikenne indikoi suoraan maan taloudellisen tilanteen kehitystä ja ovat ikäänkuin ilmapuntari, jota seuraamalla voidaan arvioida talouden kehitystä. Satamien tehokkuus, palvelukyky, joustavuus ja kustannustaso ovat kriittisiä tekijöitä ulkomaankaupasta elävälle taloudelle.

On odotettavissa, että Suomen satamien kokonaiskuva tulee – ainakin kunnallisten satamien osalta – poikkeamaan kuluvan vuosikymmenen

lopulla melko paljon nykyisestä. Meriliikenteen tiukentuvat ympäristömääräykset nostavat kustannuksia. Alusten polttoaineen rikkipitoisuusrajaksi Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa on tulossa 1.1.2015 alkaen nykyisen 1,0 %:n sijaan 0,1 %. YK:n alaisen IMO:n ehdoton edellytys tässä kilpailussa menestymiseen on ollut toiminnan tehokkuus, luotettavuus, pitkäjänteinen yhteistyö ja riittävän syvä väylä, joka mahdollistaa Panamax-luokan aluskuljetukset.

MARKKU MYLLY

Executive Director at European Maritime Safety Agency EMSA, Lisboa



Markku Mylly

# Karleby hamn – en stark aktör inom hamnsektorn i Finland

**D**et finländska hamnsystemet har urgamla traditioner. Enligt de äldsta befintliga dokumenten fick till exempel Nådendal och Raumo på landets västkust hamnrättigheter redan på 1440-talet. Viktiga ändringar i Finlands hamnlagstiftning genomfördes i början av år 1995 då riksdagen i grundlagsordningen upphävde de privilegier att hålla allmän hamn som Gustaf III beviljat städerna genom en högtidlig försäkran given den 23 februari 1789. Samtidigt stiftades lagen om privata allmänna hamnar.

I Bottniska viken och särskilt i Karlebyområdet har den kraftiga landhöjningen haft stor betydelse för bosättningens och näringarnas utveckling, och inte minst för sjöfarten. Då havet dragit sig allt längre bort har människan varit tvungen att följa efter och etablera industri och utveckla hamnar på platser där verksamheten är effektivast.

## Förankringar i historien

Hamnverksamheten i Karleby har således varit viktig i flera århundraden. Det årliga tonnaget i hamnen var under perioden 1800 - 1834 det största i Finland. Idag sträcker sig de kommersiella förbindelserna till alla delar av världen.

Förflyttningen av hamnen allt längre ut har under årens lopp gett upphov till betydande investeringar i infrastruktur i hamnarna, i kajer och i lastnings- och lossningsutrustning, men också i farlederna till hamnarna och därtill förknippad säkerhetsutrustning. Idag är Karleby hamn, tack vare alla dessa investeringar, en växande hamn med en erkänt effektiv verksamhet.

Karleby hamn är den största av de fyra hamnar som är belägna vid Bottniska vikens kust. Tack vare den 13 meter djupa farled som leder in till hamnen har Karleby blivit Finlands tredje djupfarledshamn. Idag är det möjligt för fullastade Panamax-fartyg att anlöpa hamnen. Betydande investeringar som under årens lopp har gjorts i hamnens anläggningar och utrustning har under 1990-talet höjt godshanteringskapaciteten från tre miljoner till åtta miljoner ton.

Karleby hamn är ett bra exempel på hur en fungerande hamnservice håller kunderna inom området och i bästa fall skapar ny trafik och nya tjänster. Utmärkta järnvägsförbindelser till Ryssland förenar Karleby med Murmanskregionen, Kolahalvön och Komiregionen samt med andra mera avlägsna områden i västra Sibirien. Järnvägs- och landsvägsförbindelserna är goda och konkurrenskraftiga även till andra delar av Ryssland. Förutom den specialiserade torrbulk- och trävarutrafiken förenar flera regelbundna linjer Karleby med det europeiska fastlandet.

I egenskap av frihandelsområde och genom att förena erfarenhet med sund basekonomi och smidiga förbindelser till Rysslands växande marknad,

kan Karleby hamn och dess kunder växa tillsammans och utvecklas på ett framgångsrikt sätt.

## Nyckelställning i trafiksystemet

Hamnarna har en nyckelställning i det finländska trafiksystemet, eftersom de utgör noder i utrikeshandelns logistiska system. Trafiken i hamnarna ger en direkt indikation på utvecklingen av landets ekonomiska situation och fungerar som ett slags barometer som ger en uppfattning om den ekonomiska utvecklingen. Hamnarnas effektivitet, serviceförmåga, flexibilitet och kostnadsnivå är kritiska faktorer för en ekonomi som baserar sig på utrikeshandel.

Helhetsbilden för de finländska hamnarna – åtminstone de kommunala hamnarna – förväntas skilja sig i rätt hög grad från den nuvarande i slutet av detta årtionde. Skärpta miljöbestämmelser kommer att höja kostnaderna inom sjötrafiken. I enlighet med FN-organet IMO:s nya regler kommer gränsvärdena för svavelhalten i marint bränsle i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen den 1 januari 2015 att sänkas från nuvarande 1,0 % till 0,1 %. En absolut förutsättning för att klara sig i denna konkurrens är en effektiv verksamhet, tillförlitlighet, långsiktigt samarbete och en tillräckligt djup farled som möjliggör transporter med Panamaxklassade fartyg.

MARKKU MYLLY

Executive Director at European Maritime Safety Agency EMSA, Lisboa



**Antti Ahonen toivottaa Markku Myllyn tervetulleeksi satamaan. Markku Mylly hälsas välkommen till hamnen av Antti Ahonen.**

# Chydeniuksen henki elää Kokkolan satamassa

”**H**aluan, että matkustat Kokkolaan ja kirjoitat satamasta ja sen kehityksestä”, päätoimittajani sanoi minulle vuonna 1999. ”Missä ihmeessä on Kokkola?” minä kummastelin. ”En ole ikinä kuullutkaan paikasta. Minkälainen satama siellä on?”

Kuten tuhannet muut, jotka vierailevat Kokkolassa vuosittain työn tai huvin merkeissä, sain nopeasti kuulla Kokkolan sijaitsevan erään Euroopan nopeimmin kasvavan tehdas- ja teknologia-alueen keskellä – ja että siellä on Suomen johtava bulkkitavarasatama.

Kokkolan satama käsitteli 3,3 miljoonaa tonnia rahtia vuonna 1999. Suuri osa siitä oli peräisin sataman teollisuusalueen yrityksistä eli ”omalta takapihalta”. Tuohon aikaan Outokumpu, Kemira Chemicals ja OMG kuuluivat sataman johtaviin vienti- ja tuontiyhtiöihin. Ne vastasivat yhdessä noin 70 % kaikesta sataman läpi kulkeneesta liikenteestä.

Kuinka ajat ovatkaan muuttuneet...

Olen käynyt Kokkolassa useasti vuoden 1999 jälkeen päivittämässä satamasta laatimiani raportteja ja juttuja. Olen joka kerta palannut mielelläni takaisin, sillä satamasta on aina riittänyt kirjoitettavaa sen innokkaan johtotiimin ansiosta. Johtotiimin muodostavat puheenjohtaja Hemming Renlund, satamajohtaja Eero Mäki ja hänen seuraajansa Torbjörn Witting (toimitusjohtaja) sekä nykyinen puheenjohtaja Pekka Nokso-Koivisto.

Tunsin Anders Chydeniuksen (1729–1803) läsnäolon jo heti ensimmäisellä vierailullani. Chydenius oli Suomen merkittävimpiä poliitikkoja, joka puolusti kauppa- ja teollisuusvapautta ainutlaatuisella tavalla ja toimi Kokkolan emoseurakunnan kirkkoherrana. Erityisen vaikutuksen minuun tekivät hänen 1700-luvun lopulla kirjoittamansa ajatukset kysynnän ja tarjonnan kansainvälisistä säännönmukaisuuksista. Chydenius kirjoitti:

”Tavaroita ei koskaan tuoteta, ellei niitä tarvita ja kysytä. Tarpeet ilmenevät itsestään, niitä on monenlaisia ja ne virittävät itsestään elinkeinoja ja saavat aikaan tuotteita, jotka sitten myydään tarvitseville. Jos tarvitsevaa estetään ostamasta jotakin tavaraa, se jää tuottajan käsiin, on hänelle tappioksi ja saa mustan leiman, josta näkyvät sanat: turha hiki ja vaiva.”

Nämä yli 200 vuotta sitten kirjoitetut viisaat sanat kuvastavat erityisen hyvin sitä maailmankuvaa, joka leimaa Kokkolan sataman toimintaa vielä 2000-luvullakin. Sataman olemassaolo on aina ollut sidoksissa kaupankäyntiin ja tuotteisiin, joita on valmistettu ja myyty niitä tarvitseville ympäri maailmaa. Chydeniuksen aikana sataman kautta kuljetettiin muun muassa tervaa sekä maatalous-, meijeri- ja puutuotteita. Nykyään satamalaitos ja Oy M. Rauanheimo Ab, Kokkolan dynaaminen

satamaoperaattori, käsittelevät vuosittain yli kahdeksan miljoonaa tonnia tavaraa, eli noin viisi miljoonaa tonnia enemmän kuin ensimmäisen vierailuni aikoihin. Sataman käsittelemän rahtimäärän odotetaan kasvavan kymmeneen miljoonaan tonniin tulevina vuosina.

Minuun on aina tehnyt vaikutuksen se, miten sekä Kokkolan Satama että Rauanheimo ovat tienneet tarkalleen, millä tavalla liiketoimintaa kannattaa kehittää. Vuoden 2014 kokonaistavaraliikenne oli lähes 8,6

miljoonaa tonnia, josta n. 42 prosenttia koostuu venäläisestä transitoliikenteestä, rautapelletistä. Keski- ja Pohjois-Suomen kaivosteollisuuden ja yritysten liikennemäärät olivat noin 31 % ja paikallisen suurteollisuuden ja yritysten noin 27 % sataman kokonaistavaraliikenteestä.

Opin jo vuonna 1999 ensimmäisenä päivänäni Kokkolassa sataman menestymisen syyt. Se perustui – ja perustuu nykyäänkin – kolmeen tärkeään tekijään: sijoituksiin, tehokkaaseen markkinointiin ja Kokkolan kaupungin täyteen tukeen. Vuosina 1990–2011 Kokkola investoi 108,3 miljoonaa euroa sataman kehitykseen ja laajennustöihin – ja lähes 50 miljoonaa euroa pelkästään vuoden 2006 jälkeen. Kokkolan satamatoiminta ulottuu Venäjälle, Kiinaan,

Isoon-Britanniaan, Etelä-Afrikkaan, Australiaan, Yhdysvaltoihin ja koko Eurooppaan.

Merkittävistä sijoituksista voidaan mainita Pohjois-Euroopan ensimmäinen – ja toistaiseksi ainoa – joka sään terminaali (AWT), joka rakennettiin 16 miljoonalla eurolla vuonna 2005; 18 miljoonan euron investointi uuteen rautatieosuuteen, joka yhdistää sataman Suomen rautateiden pääverkostoon; sekä neljän miljoonan euron investointi Suomen ensimmäisen rautatievaunujen kippaamiseen tarkoitettun terminaalin asentamiseen.

Nämä ja muut suuret hankkeet on toteutettu, jotta voitaisiin palvella tarvittavia ja kysytyjä tuotteita valmistavia asiakkaita. Anders Chydenius katselee ylpeänä alas taivaan saarnatuoliltaan ja säteilee tyytyväisyyttään, sillä hänen visionsa tulevaisuuden kansainvälisestä kaupankäynnistä elää ja kukoistaa Kokkolan suurenmoisessa satamassa, Suomen tehokkaimmassa bulkkitavarasatamassa.

*ALAN GALLOP työskentelee freelancer-toimittajana ja kirjailijana. Hän on kirjoittanut Meridian Publicationsin julkaisemat neljä ensimmäistä käsikirjaa Kokkolan satamasta. Hän on lisäksi kirjoittanut seitsemän muuta kirjaa, joista muun muassa Subsmash kertoo kadonneesta brittiläisestä sukellusveneestä.*



Alan Gallop



# Chydenius anda lever vidare i Karleby hamn

”V vill att du åker till Karleby för att skriva om hamnen och dess utveckling”, sade min chefredaktör år 1999. ”Var ligger Karleby?” undrade jag. ”Jag har aldrig hört om det stället. Vad har de för hamn där?”

Liksom tusentals andra som årligen besöker Karleby i arbetets eller nöjets tecken, fick jag snart veta att Karleby ligger i centrum av ett av Europas snabbast växande fabriks- och teknikområden – och har Finlands ledande bulkvaruhamn.

År 1999 hanterade Karleby hamn 3,3 miljoner ton gods; en stor andel kom från tillverkare som fanns på ”bakgården”, på hamnens industriområde. På den tiden omfattande hamnens ledande export- och importföretag Outokumpu, Kemira Chemicals och OMG. Tillsammans stod dessa företag för uppemot 70 procent av all trafik genom hamnen.

Tänk vad tiderna har förändrats...

Sedan år 1999 har jag återvänt till Karleby flera gånger för att uppdatera rapporter och artiklar om hamnen. Det har alltid varit ett nöje att komma tillbaka, för jag kan ständigt vara säker på att det finns mycket att skriva om tack vare hamnens alltid lika entusiastiska team som leds av ordförande Hemming Renlund, hamndirektör Eero Mäki och deras efterträdare Torbjörn Witting (verkställande direktör) och nuvarande ordförande Pekka Nokso-Koivisto.

Under mitt första besök i Karleby fick jag genast känna av Anders Chydenius (1729-1803) närvaro. Han var en av Finlands mest framstående politiker som på ett enastående sätt försvarade handels- och näringsfriheten och verkade som kyrkoherde i Gamlakarleby moderförsamling. Jag var speciellt imponerad av Chydenius tankar om de internationella lagarna om utbud och efterfrågan som hade skrivits slutet av 1700-talet. Han skrev:

”Varor tillverkas aldrig utan att de behövs och är efterfrågade. Behoven framgår av sig själva, de är många och får med sin egen tyngd till stånd näringar och produkter, som sedan säljs till sådana som är i behov av dem. Om den som behöver en vara förhindras att köpa den, blir den kvar i tillverkarens hand, ligger honom till last och får en svart stämpel på sig, på vilken det står: förspild svett och möda.”

Dessa visa ord som skrevs för över 200 år sedan reflekterar utmärkt den livssyn som kännetecknar Karleby hamn på 2000-talet. Hamnens existens har alltid kretsat kring handel och produkter som tillverkats och sålts till dem som behöver dem runtom i världen. Under Chydenius tid transporterades bland annat tjära samt jordbruks-, mejeri- och

träprodukter genom hamnen. Idag hanterar hamnverket, tillsammans med Karlebys dynamiska hamnoperatör Oy M. Rauanheimo Ab, årligen över åtta miljoner ton gods, ungefär fem miljoner ton mer än första gången jag besökte Karleby. Hamnen förväntas nå upp till tio miljoner ton per år inom de kommande åren.

Jag har alltid varit imponerad av hur både Karleby hamn och Rauanheimo vetat exakt hur affärsverksamheten borde utvecklas. Godstrafikens totala transportmängd år 2014 uppgick till nästan 8,6 miljoner ton, varav ca 42 procent utgörs av rysk transittrafik, järn pellets. Mellersta och norra Finlands gruvindustri och företag står för ca 31 % och den lokala storindustrin och de lokala företagen för ca 27 % av hamnens totala godstrafik.

Något jag lärde mig under min första dag i Karleby år 1999 var anledningen till hamnens framgång. Den baserades då liksom nu på tre viktiga faktorer: investeringar, effektiv marknadsföring och fullt stöd från staden Karleby. Mellan åren 1990 och 2011 investerade Karleby 108,3 miljoner euro i utveckling av hamnen och utbyggnadsprojekt – nästan 50 miljoner euro enbart efter 2006. Hamnverksamheten omfattar Ryssland, Kina, Storbritannien, Sydafrika, Australien, USA och hela Europa.

Till de betydelsefullaste investeringarna hör byggandet av Nordeuropas första – och enda – allvädersterminal, som byggdes för 16 miljoner euro år 2005; en 18 miljoners investering i nya järnvägsspår som förbinder hamnen med Finlands huvudsakliga järnvägsnät och 4 miljoner för installation av Finlands första terminal för tippning av järnvägsvagnar.

Dessa och andra stora projekt har förverkligats för att kunna betjäna kunder som tillverkar varor som behövs och är efterfrågade. Anders Chydenius ser nu ner från sin predikstol uppe i himlen och strålar av belåtenhet över hur hans vision för framtidens internationella handel lever och blomstrar i Karlebys storartade hamn – Finlands effektivaste bulkvaruhamn.

ALAN GALLOP arbetar som frilansjournalist och författare och har skrivit Karlebys fyra första handböcker om hamnen som getts ut av Meridian Publications. Han har även skrivit sju böcker, inklusive ”Subsmash”, historien om den sista brittiska u-båten som försvann.



**Alan Gallop tutustumassa Tankariin. Tässä Margareta Renlundin seurassa.**

**Alan Gallop bekantar sig med Tankar. Här tillsammans med Margareta Renlund.**



Olaus Magnuksen Carta Marinassa vuodelta 1539 on kuva hylkeenpyynnistä "Karlabin" edustalla. Tervatynnyrit kertovat uudesta nousevasta elinkeinosta. Olaus Magnus Carta Marina från år 1539 ger en bild av säljakten utanför "Karlabi". Tjærtunnorna berättar om den nya näringen som är i antågande.

# Luonnonsatamasta transitosatamaan Från naturhamn till transithamn

**S**eudun talonpojat ja talonpoikaiskauppiat olivat jo 1300-luvulta lähtien purjehtineet pienillä aluksillaan Pohjanlahden rannikkovesillä.

Talonpoikaispurjehtijoiden kauppamatkat ulottuivat pohjoisessa ainakin Kemiin ja etelässä Poriin, Raumalle ja Turkuun. He eivät pelänneet edes Ahvenanmeren ylitystä vaatimattomilla pursillaan.

Kokkolalaispurjehtijat tunnettiin jo 1500-luvulla Tukholmassa ja Mälaren-järven ympäristön kaupungeissa. Esimerkiksi vuonna 1562 Tukholmassa perittiin tullimaksu kuudelta kokkolalaiselta. Pääkaupungissa eli siis Tukholmassa kävi viisi kokkolalaista alusta vuonna 1580, ja puolitoista vuosikymmentä myöhemmin siellä vieraili kuusi meidän seutumme venekuntaa.

Talonpoikaispurjehduksen ansiosta Kokkolan seudusta kehkeytyi vähitellen laajalti tunnettu kauppapaikka, joka veti puoleensa kaukaisten kaupunkien asukkaita sekä maitse että meritse. Tällä kauppapaikalla ei aluksi ollut laillisia oikeuksia, mutta vuonna 1571 Kaustarinlahden länsirannan vilkas satama nimitettiin lailliseksi satamaksi.

Ensimmäinen virallinen satama sijaitsi Kokkolan pitäjänkirkon läheisyydessä tai Kirkonmäen vieressä, ja se mainittiin ensimmäisen kerran vuoden 1549 käräjien yhteydessä. Kaustarinlahti ulottui 1500-luvun lopussa silloiseen Saarenmäkeen (myöhemmin Kirkonmäki), joka nousi äkkijyrkästi merestä. Pienet ja matalalla kulkeneet alukset pystyivät purjehtimaan Saarenmäelle, jossa maalaiskauppiat asuivat ennen kaupungin perustamista.

Kauppiat rakensivat ranta-aittansa hyvinkin todennäköisesti sellaiseen paikkaan, jossa alukset voitiin lastata ja purkaa. Tervanviennin käynnistyessä 1500-luvun lopulla pääasialliseksi lastauspaikaksi muodostui Iso-Katajasaari eli Tervaholma. Talonpoikaispurjehdus ja kaupankäynti yleistyivät ja kasvoivat sellaisiin mittoihin,

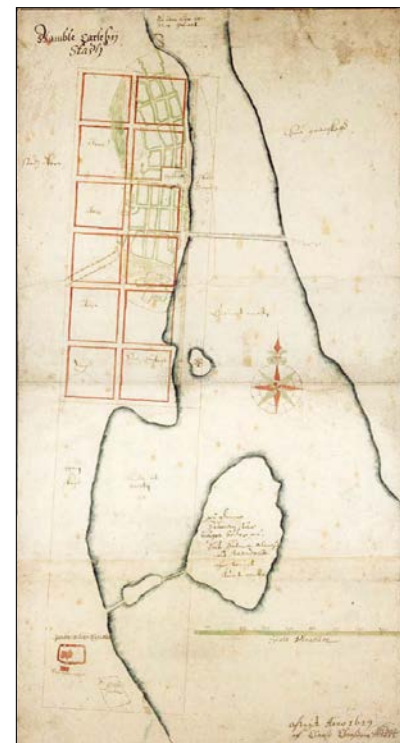
**A**llt sedan 1300-talet har traktens bönder och bondeköpmän seglat med sina små skutor i Bottniska vikens kustvatten. Bondeseglarnas handelsresor sträckte sig åtminstone till Kemi i norr och Björneborg, Raumo och Åbo i söder. De fruktade inte ens att segla över Ålands hav med sina anspråkslösa farkoster.

Redan på 1500-talet är karlebyborna kända i Stockholm och i städerna kring Mälaren. Som exempel kan nämnas att år 1562 uppbars tull av sex karlebybor i Stockholm. År 1580 besöker fem fartyg från Karleby huvudstaden och ett halvtannat årtionde senare är sex båtlag från våra nejder på besök i Stockholm.

Tack vare bondeseglationen uppstår i trakten småningom en vida känd handelsplats, dit borgare från avlägset belägna städer kommer såväl landvägen som sjövägen. Denna handelsplats saknar till en början lagliga rättigheter, men år 1571 nämns den livliga hamnen vid Kaustarvikens västra strand som en av dessa lovliga hamnar.

Den första officiella hamnen fanns i närheten av Karleby sockenkyrka eller invid Kyrkbacken och omnämns första gången i samband med tinget år 1549. Kaustarviken sträcker sig i slutet av 1500-talet till dåvarande Holmbacken, där strandlinjen stiger rätt brant ur havet. De små och högt gående farkosterna kan segla ända till Holmbacken där lanthandlare bott innan staden grundats.

Det är fullt troligt att köpmännen byggde sina strandbodar på en plats där farkosterna kan lastas och lossas vid stranden. När exporten av tjära kommer i gång i slutet av 1500-talet, blir Stora Enskär eller Tjärholmen den huvudsakliga lastningsplatsen. Bondeseglationen och lanthandeln ökar och blir så ansevärd att Sveriges regering kräver en stramare övervakning av verksamheten. Så



**1600-luvulla laivat saattoivat purjehtia aivan kaupungin sydämeen. Claes Claessonin karta vuodelta 1649. Maanmittaushallitus.**

**På 1600-talet kunde fartygen segla ända in i stadens hjärta. Claes Claessons karta från år 1649. Lantmäteristyrelsen.**

## Tapahtumia vuosisatojen varrelta

### 1348

Närpiön, Mustasaaren ja Pedersören (johon Kokkola silloin kuului) alueen asukkaat saavat oikeuden harjoittaa elintarvikekauppaa keskenään.

Porvarit eivät saa enää kaupata elintarvikkeita, mutta heille jää oikeus käydä kauppaa muilla hyödykkeillä, esim. vuodilla, raudalla ja suolalla.

### 1375

Karleby-nimi esiintyy ensimmäistä kertaa historiallisissa lähteissä. Se tapahtuu Pyhän Birgitan pyhimykseksi julistamisen yhteydessä. Ensimmäinen tunnettu kaarlelalainen lienee kaupankäyntiä harjoittanut talonpoika Laurentius Torisson, joka asui Kvikantissa.

### 1500-luku

Kaustarinlahdella, Kvikantissa ja Perhonojen suulla on useita laittomia sataamia. Siihen viittaavat mm. kauppiastalonpoikien asuinpaikat. Tervanviennin käynnistyessä 1500-luvun lopulla Iso-Katajasaaressa ja Tervaholmasta tulee pääasialliset lastauspaikat.

että Ruotsin hallitus vaati toiminnan tiukempaa valvontaa. Niinpä sitten 1600-luvun alussa perustettiin Vaasan, Uudenkaarlepyyn, Kokkolan ja Oulun kaupungit.

### Kokkola perustetaan

Kun Kokkolan kaupunki perustettiin 7. syyskuuta 1620, Kaustarinlahti oli jo madaltunut niin, etteivät alukset enää voineet purjehtia aiemmille ankkuripaikoilleen. Ne joutuivat jäämään paljon kauemmas merelle. Kaupunkia ei perustettu Kirkonmäen ympärille vaan lähemmäs merta, jolloin alukset pystyivät purjehtimaan Ryövärinkarin ohitse salmen suuta pitkin Puurokariin, jossa tulliasema sijaitsi.

Alus sai tullauksen jälkeen jatkaa matkaansa kaupunkiin päin nykyiselle Kauppatorille. Rannalla oli useita, osin veden päälle rakennettuja ranta-aittoja, joihin alusten lastit voitiin varastoida. Kaupunginsalmi oli 1600-luvun puolivälissä muutaman sadan metrin levyinen. Kaupungin ensimmäinen satama ei kuitenkaan ehtinyt vanheta, sillä Suntin rannat olivat matalia ja maankohoamisen vaikutus näkyi niissä voimakkaasti. Niinpä maistraatti valitti jo 1730-luvun alussa maaherralle alati heikkenevästä tilanteesta.

Esitettiin, että Säkabäckenilta Linnusperään johtavaa väylää pitäisi syventää. Tällä tavoin Suntista saataisiin vuolaampi ja virta huuhtoisi mennessään hiekkasärkkiä sen suulta. Kyseessä on ensimmäinen tiedossa oleva ehdotus Suntin puhdistamiseksi ja virtauksen parantamiseksi. Ongelma on edelleenkin ratkaisematta.

Satamaan hankittiin jo vuonna 1730 nostokurki ja "junta", ja salmen suuta lähdettiin ruoppaamaan syksyllä jäältä käsin. Siitä huolimatta Suntin vedenkorkeus oli yleensä niin matala, että vain pienet alukset pääsivät läpi. Muut joutuivat ankkuroitumaan kauemmas Kaustarinlahdelle, jossa ei ollut rantalaitureita suurten alusten lastaamista ja purkamista varten. Niiden täytyi ankkuroitua redille, ja kaikki tavarat kuljetettiin veneissä tai proomuissa maihin tai aluksiin.

### Suomen tärkein merenkulkukaupunki

Kokkola sai tapulioikeudet vuonna 1765, ja silloin jo ensimmäisten alusten lähtiessä satamasta monilla niistä oli lastina puutavaraa. Puutavaran vienti lähti kuitenkin tosissaan vauhtiin vasta vuoden 1782 jälkeen, kun Perhonojen Lahnakoskeen sekä Lestijoen suiston Raumankariin oli rakennettu sahalaitokset.

Kokkolaan ja sen lähiseuduille oli jo 1600-luvulla syntynyt tärkeää laivanrakennustoimintaa. Osa aluksista



**Kaupunginsalmi oli 1600-luvun puolivälissä parisataa metriä leveä. Conrad Soveliuksen kopio Johan Persson Gäddan kartasta vuodelta 1664. K.H. Renlundin museo. Stadssundet var i mitten på 1600-talet ett par hundra meter brett. Conrad Sovelius kopia av Johan Persson Gäddas karta från år 1664. K.H. Renlunds museum.**

grundas i början av 1600-talet städerna Vasa, Nykarleby, Gamlakarleby och Uleåborg.

### Staden Gamlakarleby grundas

När Gamlakarleby stad grundas den 7 september 1620 har Kaustarviken uppgrundats så mycket att fartygen inte mera kan segla till sina tidigare förankringsplatser, utan måste ankra längre ut. Staden grundas inte heller runt Holmbacken utan närmare havet, där fartygen kan segla förbi Rövarsjär och vidare via sundmun till Puurokari, där tullstationen ligger.

Efter förtullningen kan fartygen fortsätta ett stycke in mot staden eller till det nuvarande Salutorget. På stranden finns en mängd små, delvis över vattnet uppförda strandbodas där fartygens laster kan upplagras. Stadssundet är i mitten på 1600-talet ett par hundra meter brett. Men stadens första hamn blir inte gammal eftersom Sundets stränder är låga och landhöjningen inverkar kraftigt på upplandningen. Därför klagar magistraten



**Kokkolan kaupunginsalmi vuonna 1710. Oikealla Ryövärinkari, jolla sijaitti tullitupa. Salmessa oleva saari on Puurukari. Kansallisarkisto.**  
**Stadssundet i Gamla Karleby år 1710. Till höger Röverskär, på vilket det fanns en tullstuga. Holmen i Sundet är Puurokari. Riksarkivet.**

rakennettiin omaan käyttöön, mutta suurin osa myytiin uusina Tukholmaan. Laivakaupan arvo ylitti ajoittain jopa tervakaupan arvon. Isonvihan jälkeen tilanne vakiintui ja laivanrakennus jatkui.

Lorenz Steen oli ensimmäinen merkittävä alueelle muuttanut laivanrakentaja. Hän saapui Kokkolaan vuonna 1722. Steenistä kehkeytyi mahtava kauppias sekä neuvosmies ja valtiopäivämies. Hän kehitti laivanrakennuksesta suurteollisuutta. Suurimman Kaustarinlahden telakalta veteen lipuneen aluksen kantavuus oli 295 lästää, ja sen pituus oli 135 jalkaa.

Kokkolassa oli kauppa-alueita jo ennen kuin kaupungille myönnettiin tapulioikeudet. Vuonna 1722 kaupungissa oli 12 laivaa ja vuonna 1747 niitä oli 16. Ulkomailla purjehti 10–14 alusta 1760-luvulta vuosisadan vaihteeseen saakka. Vuoden 1801 alusluettelon mukaan Kokkolassa oli 19 alusta, joiden yhteenlaskettu kapasiteetti oli 2200 lästää.

Tällä lukumäärällä Kokkola nousi ensimmäisen kerran Suomen tärkeimmäksi varustamokaupungiksi ja sijoittui

redan i början av 1730-talet hos landshövdingen över situationen som hela tiden förvärras.

Man lägger fram ett förslag om att fåran från Säkabäcken till Linnusperäbäcken bör fördjupas. Därmed kunde Sundet bli stridare och strömmen skulle skölja bort sandbankar vid dess inlopp. Detta är den första kända framställningen om en upprensning av Sundet och en förbättring av vattenflödet. Problemet är fortsättningsvis olöst.

Redan år 1730 anskaffas en lyftkran och "hejare" och under hösten när isen lagt sig börjar man fördjupa sundmun. Trots allt är nivån i Sundet vid normalt vattenstånd så låg att endast små farkoster kan ta sig igenom. Övriga fartyg måste ankra längre ut i Kaustarviken. Strandfasta bryggor eller kajer för lastning och lossning av djupgående fartyg finns inte i Kaustarviken, utan fartygen ankrar på reddan och alla varor transporteras i båtar eller pråmar i land eller till fartygen.

### **Finlands främsta sjöfartsstad**

Redan när de första fartygen lämnar Gamlakarleby efter

## **Händelser under århundraden**

### **1348**

Invånarna i Närpes, Korsholm och Peder-söre (dit Karleby då hörde) får rätt att sinesmellan idka handel med livsmedel.

Borgarna har inte rätt till denna handel, men de har kvar sina rättigheter att bedriva övrig handel såsom handel med hudar, järn och salt.

### **1375**

Detta år uppträder namnet Karleby för första gången i historiska källor. Det sker i samband med heliga Birgittas helgonförklaring. Den första kända karlebybon torde ha varit Laurentius Torisson i Kvikant som idkar handel i egenskap av bonde.

### **1500-talet**

Det förekommer många olagliga hamnar i Kaustarviken, i Kvikant och vid mynningen av Perho å. På detta pekar bland annat bondeköpmännens bosättningsplatser. När tjärexporten kommer i gång i slutet av 1500-talet blir Stora Enskär och Tjärholmen de huvudsakliga lastplatserna.

# Anders Chydenius

Purjehdusvapauden ja tapulioikeuksien myöntäminen oli pitkään sitkeä kiistakysymys. Asiaa käsiteltiin valtiopäivillä jo vuonna 1743 Kokkolan pormestari Erland Noreenin vaadittua pohjalaiskaupungeille tapulioikeuksia. Vaasan pormestari Henric Pipping esitti vahvan vetoituksen asian puolesta vuosien 1746–1747 valtiopäivillä mutta tuloksetta.

Vuosien 1760–1762 valtiopäivillä kokkolalainen raatimies Petter Stenhagen toi asiaa voimakkaasti esiin ajan perinteiden mukaisesti lahjusten avulla. Stenhagenin vuonna 1762 julkaisema kirjoitus ”Tankar om nödvändigheten av stapelstäders anläggande i Sveriges norra orter och i synnerhet i Öster- och Wästerbotten” (suom. Ajatuksia tapulioikeuksien myöntämisen välttämättömyydestä Ruotsin pohjoisten seutujen sekä erityisesti Pohjanmaan ja Västerbottenin kaupungeille) on myös hyvin tunnettu.

Kuitenkin vasta Anders Chydenius (teologian tohtori, pappissäädyn edustaja, Alavetelin seurakunnan kappalainen ja sittemmin Kokkolan kirkkoherra) sai taitavasti luotsattua kiistakysymyksen onnelliseen ratkaisuun vuoden 1765 valtiopäivillä. Chydeniuksen määrätietoinen ja sinnikäs kamppailu taivutti valtiopäivät myöntämään tapulioikeudet Porille, Vaasalle, Kokkolalle ja Oululle v. 1765.

Anders Chydenius kuuluu epäilemättä Ruotsi-Suomen taloushistorian suuriin nimiin. Hän ei ollut pelkästään hengellinen johtaja vaan myös yhteiskuntapoliitikko, jonka perustavanlaatuiset kansantaloudelliset ajatukset nousivat valitettavasti tunnetuiksi vasta hänen kuolemansa jälkeen. Hänen merkantilistista järjestelmää kohtaan suuntaamansa kritiikki oli niin selväjärkistä ja aukotonta, että häntä pidetään taloudellisen liberalismen ensimmäisenä edustajana ja Adam Smithin edelläkävijänä.

Chydenius julkaisi vuosien 1765 ja 1766 valtiopäivillä useita talouspoliittisia artikkeleita, joilla on oma merkittävä ja pysyvä arvonsa taloushistoriassamme. Hänen tärkein purjehdusvapautta koskenut kirjoituksensa ”Vedergällning av de skäl, varmed man söker bestrida öster- och västernorrländska städerna fri seglation” (suom. Niiden syiden kumoaminen joilla yritetään vastustaa Pohjanmaan ja Länsipohjan sekä Länsi-Norrlandin kaupunkien vapaata purjehdusta) toi kiistakysymykseen onnellisen ratkaisun.

Anders Chydenius (1729–1803) taisteli myös elinkeino- ja painovapauden sekä laajemman uskonvapauden puolesta. Aatehistorioitsija Johan Norberg nimeääkin Chydeniuksen Ruotsin liberalismiin isäksi. Chydenius on 17. sijalla vuonna 2009 julkaistussa kirjassa ”Historiens 100 viktigaste svenskar” (suom. Historian 100 tärkeintä ruotsalaista).

Beviljandet av seglationsfrihet och stapelrätt hade länge varit en segsliten fråga. Ärendet ventilerades i riksdagen redan år 1743 då borgmästare Erland Noreen från Gamlakarleby yrkade på stapelrätt för de österbottniska städerna. Borgmästaren Henric Pipping från Vasa gjorde också en kraftig framstöt vid riksdagen 1746 – 1747, men utan resultat.

Vid riksdagen 1760 – 1762 förde rådmän Petter Stenhagen från Gamlakarleby frågan med kraft och enligt tidens sed med mutor. Känd är också hans broschyr från år 1762 ”Tankar om nödvändigheten av stapelstäders anläggande i Sveriges norra orter och i synnerhet i Öster- och Wästerbotten.”

Det är likväl prästeståndets representant, kaplanen i Nedervetil församling, sedermera kyrkoherden i Gamlakarleby, teologiedoktorn Anders Chydenius, som vid riksdagen 1765 på ett talangfullt sätt för frågan till en lycklig lösning. Chydenius målmedvetna och envisa kamp ledde till att 1765-års riksdag beviljar stapelrätt åt städerna Björneborg, Vasa, Gamlakarleby och Uleåborg.

Anders Chydenius är otvivelaktigt ett av de största namnen i Sverige-Finlands ekonomiska historia. Han var inte enbart en andlig ledare, utan även en samhällspolitiker vars grundläggande nationalekonomiska tankar, beklagligt nog blev kända först efter hans bortgång. Den kritik han gav det

merkantilistiska systemet var så klartänt och bindande att han anses som den ekonomiska liberalismens första representant och föregångare till Adam Smith.

Under riksdagarna 1765 och 1766 publicerade Chydenius ett stort antal finanspolitiska artiklar. Dessa kom småningom att få ett bestående värde i vår ekonomiska historia. Hans viktigaste skrift i seglationsfrågan ”Vedergällning av de skäl, varmed man söker bestrida öster- och västernorrländska städerna fri seglation”, förde frågan till en lycklig lösning.

Anders Chydenius (1729-1803) var också en förkämpe för närings- och tryckfrihet och han kämpade för en utvidgad religionsfrihet. I den svenska liberalismens historia utnämner idéhistorikern Johan Norberg honom till den svenska liberalismens fader. I boken ”Historiens 100 viktigaste svenskar” som utkom 2009, finns Anders Chydenius på 17:e plats.



**Anders Chydenius. Valtiopäivämies ja kirkkoherra. Riksdagsman och kyrkoherde.**

Ruotsin valtakunnan neljänneksi tärkeimmäksi – heti Tukholman, Göteborgin ja Gävlen jälkeen. Vuonna 1815 kaupungissa oli ensimmäisen kerran yli 30 omaa alusta. Vuonna 1828 rekisterissä oli 44 kauppa-alusta. Kokkolan kauppalaivasto oli suurimmillaan vuonna 1831, jolloin kaupungissa oli 43 alusta ja niiden yhteenlaskettu kapasiteetti ylitti 4100 lästiä.

Kokkolan kauppalaivasto oli koko Suomen suurin vuosina 1801, 1817 ja 1824–1834. Kaupungin nousu Suomen ja Ruotsin tärkeimpien merenkulkukaupunkien joukkoon oli huikea saavutus vain vajaan 2000 asukkaan paikkakunnalta. Menestyksen avaimina olivat tervan viennin ja vanhan laivanrakennusperinteen lisäksi kauppiaiden erinomaiset liikemieskyvyt ja myös hyvä onni.

### Kaustarinlahti ei ole syväsatama

Kaustarinlahtea oli yhä vaikeampi käyttää syväsatamana madaltumisen takia. Kaupunginsalmea täytyi ruopata säännöllisesti, jotta Suntain varrella olleiden alusten lastit voitiin kuljettaa salmen rannan varastoihin ja Tervatorille, joka sijaitti nykyisen Englanninpuiston kohdalla. Alukset, jotka eivät päässeet Kaustarinlahdelle, käyttivät jo tuolloin Ykspihlajan lahtea talvisatamana. Ykspihlaja nousi nyt ensimmäisen kerran vakavasti mukaan kuvaan mietittäessä kaupungin jatkuvasti heikentyneiden satamaolojen parantamista.

Aloitteen takana olivat kaupungin toimeliaimmat liikemiehet, kauppiat Anders Roos nuorempi ja



**Ykspihlajan väylät viitoitettiin ensimmäisen kerran vuonna 1763. J. Cajanderin kartta. Kokkolan kaupungin arkisto. Farlederna till Yxpila utmärktes första gången år 1763. J. Cajanders karta. Karleby stads arkiv.**



**Merikapteeni raapustamassa raporttiaan varustamolle 1700-luvulla. Reijo Mellerin piirros. En sjökaptan från 1700-talet plitar ner sin rapport till rederiet. Teckning av Reijo Meller.**

stapelfriheten 1765, har man en mängd trävaror som last. Men först efter år 1782, då man byggt ett sågverk i Lahnakoski vid Perho å, och ett annat vid Raumankari vid Lestijokis mynning, blir det fart på virkesexporten.

I Gamlakarleby med omnejd har redan på 1600-talet uppstått en viktig skeppsbyggnadsverksamhet. Man bygger en del fartyg för eget bruk, men största delen säljs som nya till Stockholm. Värdet överträffar tidvis värdet av handeln med tjära. Efter Stora ofreden stabiliseras läget och skeppsbyggandet tar vid.

Den första inflyttade skeppsbyggaren av större betydelse är Lorenz Steen. Han kommer till Gamlakarleby år 1722. Steen blir en mäktig köpman samt därtill rådman och riksdagsman. Han utvecklar skeppsbygget till en storindustri. Det största skepp som löper av stapeln vid varvet i Kaustarviken är på 295 läster och har en längd på 135 fot.

I Gamlakarleby finns handelsfartyg redan innan staden beviljats stapelfrihet. År 1722 finns det 12 fartyg i staden och år 1747 uppges antalet till 16. I slutet av 1760-talet fram till sekelskiftet seglar 10–14 fartyg på utlandet. Enligt fartygsförteckningen för år 1801 finns 19 fartyg med en gemensam kapacitet på 2 200 läster.

### 1528

Gustav Vasa ratificerar rättigheterna som getts 1348. Samtidigt bestäms att varor som kommer från dessa socknar måste föras till Stockholms slott och i första hand erbjudas slottets köpare. Därigenom kommer bondehandeln på sätt och vis under kungens beskydd.

### 1533

Gustav Vasa förbjuder bönderna att idka handelssjöfart med de nordliga hamnarna. I stället skall de koncentrera sig på jordbruk och fiske. Effekterna av förbudet blir dock ringa.

### 1549

Det första omnämnandet av en (olaglig) hamn i Karleby. Ting hölls vid sockenkyrkan och hamnen låg i närheten av denna.

### 1571

Den livliga hamnen på Kaustarvikens västra strand får handelsrättigheter. Det är troligen fråga om Tjärholmen som är den äldsta kända hamnen i området och ligger i närheten av Karleby sockenkyrka.

### 1614-17

Gustav II Adolfs sjöfartsförordning och handelsordinance utfärdas. Alla bondehamnar förbjuds.

### 1528

Kustaa Vaasa vahvistaa v. 1348 annetut kauppoikeudet. Samalla määrätään, että näistä pitäjistä vietävät tavarat on toimitettava Tukholman linnaan ja niitä on tarjottava ensiksi kuninkaan ostajalle. Näin talonpoikaiskauppa tulee tavallaan kuninkaan suojeluksen.

### 1533

Kustaa Vaasa kieltää talonpoikien kauppurjehduksen pohjoisiin satamiin – heidän tulee sen sijaan keskittyä maanviljelyyn ja kalastukseen. Kiellon vaikutukset jäävät kuitenkin vähäisiksi.

### 1549

Ensimmäinen maininta Kokkolan (laittomasta) satamasta. Käräjiä istutaan pitäjänkirkolla, ja satama sijaitsee sen läheisyydessä.

### 1571

Kaustarinlahden länsirannan vilkas satama saa kauppoikeudet. Kyseessä on luultavasti Tervaholma, joka on alueen tunnetuista satamista vanhin ja sijaitsee Kokkolan pitäjänkirkon läheisyydessä.

### 1614-17

Kustaa II Aadolf antaa kauppa- ja purjehdussäännön. Kaikki talonpoikaissatamat

Anders Donner. He jättivät vuonna 1824 maistraatille hakemuksen, jossa he pyysivät kaupunkia luovuttamaan heille 3500 neliösylen (11107 m<sup>2</sup>) kokoisen alueen varaston rakentamiseksi vientituotteille ja kaikenlaisille rakennusmateriaaleille. Ykspihlajan suojaisaa lahtea käytettiin jo 1700-luvulla suurten alusten talvisatamana.

Roos ja Donner liittivät hakemukseensa piirustuksen Ykspihlajan alueesta ja huomauttivat, että 22 000 neliösylen suuruisella alueella olisi riittävästi tilaa kaupungin muillekin kauppiaille. Alue ei ollut siihen mennessä hyödyttänyt ketään. Toukokuun 17. päivänä vuonna 1824 järjestettiin katselmus, ja hakijat kiirehtivät päätöstä, sillä he odottivat aluksiaan kotiin korjauksia varten.

### Ykspihlaja kaupungin satamaksi

Kun Ykspihlajan vedensyvyys oli luodattu ja todettu riittäväksi, maistraatti antoi Roosille ja Donnerille



Med detta antal fartyg stiger Gamlakarleby för första gången fram som Finlands främsta rederistad och placerar sig på fjärde plats i det svenska riket, strax efter Stockholm, Göteborg och Gävle. År 1815 har man för första gången i staden fler än 30 egna fartyg och år 1828 registreras 44 handelsfartyg. Gamlakarlebys handelsflotta är störst år 1831, då finns det 43 fartyg i staden och deras gemensamma kapacitet överstiger 4 100 läster.

Åren 1801, 1817 och 1824 - 1834 har Gamlakarleby den största handelsflottan i Finland. Stadens avancemang till täten bland Finlands och Sveriges sjöfartsstäder, är en ofantlig prestation av en stad med knappt 2 000 invånare. Bakom framgångarna ligger förutom tjärans betydelse och en gammal skeppsbyggnadstradition, även handelsmännens utomordentliga affärsbegåvning och t.o.m. goda tur.

### Kaustarviken ingen djuphamn

På grund av uppländningen blir det allt svårare att använda Kaustarviken som djuphamn. Stadssundet måste också regelbundet muddras för att man skall kunna transportera varor som lossas från fartygen längs Sundet till de varumagasin som ligger längs sundstranden och till Tjartorget som låg där Engelska parken nu ligger. Redan vid denna tid nämns Yxpila som övervintringsplats för fartyg som inte kan ta sig in i Kaustarviken. Yxpila kommer nu för första gången allvarligt med i bilden när det gäller att förbättra stadens allt besvärligare hamnförhållanden.

Bakom initiativet står stadens mest företagsamma affärsmän, handlandena Anders Roos d.y. och Anders Donner. De inlämnar år 1824 en anhållan till magistraten om att staden till dem måtte överlåta ett 3 500 kvadratfamnars (11 107 kvadratmeter) stort område för byggande av skjul för lagring av exportvaror och allehanda byggnadsmaterial. Den skyddade viken i Yxpila används redan på 1700-talet som vinterhamn för djupgående skepp.

Till sin anhållan bifogar sökandena en ritning över Yxpilaområdet och påpekar att det är 22 000 kvadratfamnars stort och att det finns tillräckligt med utrymme för stadens övriga handelsmän. Hittills har området inte varit till nytta för någon. Den 17 maj 1824 förrättas syn och ärendet påskyndas eftersom sökandena väntar hem sina fartyg för reparation.

### Yxpila börjar användas som stadens hamn

Då vattendjupet kring Yxpilakroken lodats och befunnits tillräckligt djupt, ger magistraten sitt bifall med förbehållet





**J. Knutssonin taulu kuvaa Halkokarin kahakkaa v. 1854. J. Knutssons tavla berättar om slaget vid Halkokari år 1854.**

luvan käyttää aluetta sillä ehdolla, että myös muut kaupunkilaiset saisivat tulevaisuudessa hyödyntää aluetta samaan tarkoitukseen. Lupa oli voimassa siihen saakka, kunnes alueen käyttöä olisi mahdollisesti tarpeen säädellä toisella tavalla. Tästä lähtien (1825) Ykspihlajaa käytettiin kaupungin satamana.

Alueella asui ja työskenteli kaupungin palkallinen ainakin vuodesta 1833 lähtien. Hänen tehtävänään oli mitata Ykspihlajan satamaan saapuneet alukset. Vuoden 1848 luotsiasetuksessa mainittiin Tankarin ja Trullögrundin väylät Ykspihlajaan. Lähteistä ei käy ilmi, millaisia satamaolot olivat alkuvuosina, mutta tieyhteydet kaupunkiin olivat surkeita ja hidastivat sataman kehitystä.

Kokkolasta oli kehkeytynyt tärkeä vientikaupunki, ja se tunnettiin laivanrakennuskaupunkina. Telakkatoiminta oli keskittynyt Halkokarin Vanhansatamanlahteen, Mustakariin, Soldatskäriin ja Gamla varvetiin. Krimin sota saapui Kokkolaan vuonna 1854, ja kaupunki joutui

att också andra stadsbor i framtiden får använda området för samma ändamål. Tillståndet gäller tills annan reglering av området i framtiden kan visa sig behövlig. Från denna tid (1825) börjar man använda Yxpila som stadens hamn.

Ätminstone från år 1833 verkar och bor här en för ändamålet avlönad person. Han har som uppgift att mäta de fartyg som anlöper Yxpila hamn. I lotsförordningen från år 1848 nämns farleden från Tankar och också den från Trullögrund till Yxpila. Av källorna framgår inte hurudana hamnförhållandena är under den första tiden, men trafikförbindelserna till staden är bedrägliga och hindrar hamnens utveckling.

Gamlakarleby har utvecklats till en viktig exportstad och är känd för sin skeppsbyggnad. Varvsverksamheten är koncentrerad till Gamlahamnsviken i Halkokari, Mustakari, Soldatskär och Gamla varvet. År 1854 når Krimkriget Gamlakarleby och staden dras in i världspolitiken. Engelsmännen som tidigare bränt hamnarna och skeppen

Städerna indelas i uppstäder och stapelstäder, endast de senare har rätt att bedriva utrikeshandel. Landsortsstäderna skall rikta sin handel till stapelstäderna. Bönderna får föra sina varor till uppstäderna och dessutom till marknaderna.

#### **1620**

Gustav II Adolf under-tecknar Gamlakarleby stads stiftelseurkund den 7 september 1620. Staden får ett bestämt handelsområde.

#### **1622**

En s.k. lilltull börjar in-drivas och en tullstuga byggs på Puurokari, en bergsklack på stadens norra sida. Enligt förordningen svarar de omkringliggande socknarna för att tullstugorna byggs. Stugan vid Sundet uppförs av bönder från Kelviä och Karleby.

#### **1636**

Enligt den första mantalskrivningen uppgår stadens befolkning till 164 personer. Men eftersom mantalslängden endast ger upplysning om den vuxna och den arbetsföra befolkningen, torde staden ha haft en befolkning på ca 300 personer.

## Anders Roos nuorempi

Kauppias ja raatimies Anders Roos nuorempi (1785–1842) oli kauppias Anders Roos vanhemman ja Maria Elisabeth Rahmin poika. Hän ryhtyi hoitamaan isänsä liiketoimintaa ja hänestä tuli Kokkolan suurin laivanvarustaja.

Isä piti huolen pojan hyvästä koulutuksesta. Vuonna 1800 suoritetun ylioppilastutkinnon jälkeen Anders Roos opiskeli Åbo Akademiassa ja vietti muutaman vuoden Englannissa. Hän osallistui isänsä liiketoimintaan jo 17-vuotiaana. Kun Anders Roos vanhempi tunsu terveytensä heikkenevän, hän anoi kuninkaalta vasta 19-vuotiaan poikansa julistamista täysi-ikäiseksi.

Anders Roosille myönnettiin porvarinoikeudet vuonna 1809. Isä kuoli seuraavana vuonna. Anders Roos valittiin raatimieheksi syksyllä 1809, ja hän hoiti tehtävää vuoteen 1839 saakka. Lisäksi hän toimi kaupungin varainhoitajana muutaman vuoden.

Anders Roosista tuli kaupungin rikkain laivanvarustaja ja porvari. Hänen sinetissään on kuva mehiläispesästä ja kirjoitus "Altid Redlig". Roos kasvatti omaisuuttaan avioitumalla Adolf Lindskogin tyttären kanssa Pietarsaassa vuonna 1809. Lindskog oli Suomen kolmanneksi rikkain kauppias vuosien 1800–1803 varallisuusselvityksessä. Hänen edellään olivat vain Anders Roos vanhempi ja vaasalainen Abraham Falander. Roosin pariskunta sai kymmenen lasta, kolme poikaa ja seitsemän tytärtä.

Kokkolalla oli vuonna 1830 maan suurin kauppalaivasto, josta Roos omisti kymmenen alusta, yhteensä 1220 lästää, mikä oli kolmasosa kaupungin koko lästimäärästä. Aluksista suurimmat olivat Otto Herman- ja Oscar-fregatit sekä Hoppet- ja Gustaf II Adolph -parkkilaivat. Roos nimesi useat laivat lastensa mukaan.

Anders Roosin laivanrakennuspaikka oli Soldatskärillä, mutta hän rakennutti laivoja myös Ykspihlajassa ja Himangalla. Hän piti omissa käsissään osuutensa Lahnakosken sahamyllystä ja omisti suurimman osan Himangan sahasta. Roosin kauppahuone vei huomattavia määriä sahapuutavaraa ulkomaille. Anders Roos kärsi ennen kuolemaansa tappioita appensa, Adolf Lindskogin, konkurssin takia. Roos kuoli vuonna 1842.

Perunkirjoituksessa hänen netto-omaisuudekseen merkittiin 80 000 hopearuplaa. Kauppahuoneen varallisuus oli supistunut puolella Anders Roos vanhemman ajoista. Kokkolaan perustettiin täydellinen merimieshuone merenkulun ollessa kaupungissa vilkkaimmillaan vuonna 1828. Roos toimi johtokunnan jäsenenä. Roos oli jo vuonna 1824 anonut Anders Donnerin kanssa lupaa Ykspihlajan käyttämiseksi tuotteidensa varastopaikkana. Tämän jälkeen aluetta alettiin säännöllisesti käyttää satamana.

Tarkoituksena oli, että vanhin poika Anders Oscar Roos ryhtyisi johtamaan kauppahuonetta. Hän ei kuitenkaan ollut kiinnostunut liiketoiminnasta vaan omistautui mieluummin teatterille. Vastuu liikeasioista siirtyi tämän takia nuoremmalle pojalle, Otto Hermanille, joka teki konkurssin vuonna 1880.

## Anders Roos den yngre

Handelsmannen och rådmannen Anders Roos den yngre (1785-1842) var son till handelsmannen Anders Roos den äldre och Maria Elisabeth Rahm. Han övertog sin fars affärsverksamhet och blev Gamlakarleby stads största skeppsredare.

Fadern såg till att sonen fick en god utbildning. Efter studentexamen 1800 studerade han vid Åbo Akademi och vistades ett par år i England. Redan som sjuttonåring deltog han i faderns affärsverksamhet. När fadern kände att hälsan började svikta ansökte han hos kungen om att sonen skulle förklaras myndig när han var 19 år gammal.

År 1809 beviljades Anders Roos d.y. burskap. Följande år dog fadern. Anders Roos d.y. valdes till rådmän på hösten 1809 och skötte uppgiften till 1839. Några år var han även stadens kassaförvaltare.

Anders Roos d.y. blev stadens rikaste redare och borgare. I hans sigill finns bilden av en bikupa och texten "Altid Redlig". Sin förmögenhet stärkte han år 1809 genom att gifta sig med Adolf Lindskogs dotter i Jakobstad. I förmögenhetsutredningen 1800-1803 var Lindskog den tredje rikaste handelsmannen i Finland efter Anders Roos d.ä. och Abraham Falander i Vasa. Paret fick 10 barn, tre pojkar och sju döttrar.

När Gamlakarleby år 1830 hade den största handelsflottan i landet ägde Roos ensam tio fartyg på sammanlagt 1 220 läster, vilket var en tredjedel av det totala lästetalet i staden. De största fartygen var fregatterna Otto Herman och Oscar samt barkskeppen Hoppet och Gustaf II Adolph. Roos uppkallade flera fartyg efter sina barn.

Anders Roos skeppsbyggnadsplats fanns på Soldatskär, men han lät även bygga skepp i Yxpila och i Himango. Han behöll sin andel i kvarnsågen i Lahnakoski och ägde största delen av sågen i Himango. Handelshuset idkade en betydande export av sågat trävirke. Anders Roos led strax före sin död 1842 vissa förluster p.g.a. sin svärfar Adolf Lindskogs konkurs.

Vid bouppteckningen hade han en nettoförmögenhet på 80 000 silverrubel. Handelshusets förmögenhet hade minskat med hälften sedan Anders Roos den äldre tid.

När sjöfarten i Gamlakarleby år 1828 var som livligast, grundades ett fullständigt sjömanshus i staden med Anders Roos som direktionsmedlem. Redan år 1824 hade han tillsammans med Anders Donner ansökt om lov att få använda Yxpila som lagringsplats för sina varor. Därefter började man regelbundet använda området som hamn.

Det var tänkt att äldste sonen Anders Oscar Roos skulle överta ledningen i handelshuset. Han var dock inte intresserad av affärsverksamhet och ägnade sig hellre åt teater. Ansvar för affärerna gick därför till den yngre sonen Otto Herman som gjorde konkurs 1880.



# Kauppaneuvos Anders Donner

Anders (Andreas) Donner (1796–1857) oli kauppias ja laivanvarustaja Joachim Donnerin ja tämän vaimon Hedvig Helena Kurténin poika. Anders Donner oli naimisissa Olivia Mathilda Dahlströmin kanssa, ja he saivat 11 lasta. Anders ryhtyi johtamaan isänsä liiketoimia tämän kuoltua vuonna 1822. Kokkola oli Anders Donnerin aikaan Suomen johtavia merenkulkukaupunkeja.

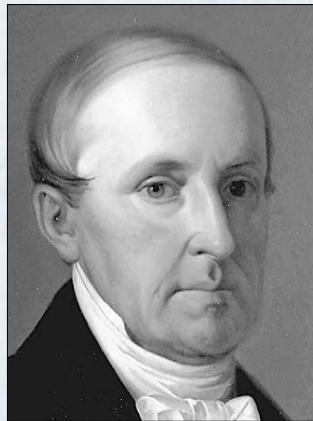
Vuonna 1825 Donner sai luvan harjoittaa laivanrakennustoimintaa. Vuosina 1822–1854 Donner omisti 15 alusta. Vuonna 1827 Gamla varvet -veistämöllä rakennettu Fregatten Finland oli hänen suurin aluksensa. Donner harjoitti laajamittaista tervan vientiä, ja jo 1820-luvulla hän vei maasta myös potaskaa. Puutavaran ja tervan kysyntä kasvoi 1830-luvulla.

Paluumatkallaan alukset toivat yleensä siirtomaatavaroita ja suolaa Ranskan ja Portugalin satamista. Katovuosina Donner toi maahan viljaa. Donner nimitettiin kauppaneuvokseksi vuonna 1840. Vuonna 1857 hänet kutsuttiin komiteaan, jonka pyrki piristämään maan kauppaa ja teollisuutta, mutta sitten Donner menehtyi samana vuonna.

Anders Donner oli perustamassa Sällskapsklubben i Gamlakarleby -kerhoa. Kerholla oli kolme johtajaa, ja Donner oli pitkään yksi heistä. Hän piirsi uuden raatihuoneen hahmotelmat. Carl Ludvig Engelin toteuttamat piirustukset perustuivat Donnerin luonnoksiin. Donner toimi luonnollisesti rakennuskomitean puheenjohtajana. Hanke alkoi tiilitehtaan perustamisella Rödsöhön. Raatihuone vihittiin käyttöön vuonna 1842 viiden vuoden rakennusurakan jälkeen. Donner siirtyi ensimmäisten joukossa käyttämään Ykspihlajaa satamana. Satamatoiminta siirtyi kokonaisuudessaan Ykspihlajaan 1880-luvulla.

Anders Donner tunnetaan pääasiassa ansioistaan Krimin sodassa, jolloin hän muun muassa järjesti kaupungin puolustuksen englantilaisia vastaan. Sodan jälkeen Donner lyötiin Pyhän Annan ritarikunnan III lk:n ritariksi ja Pyhän Stanislauksen ritarikunnan II lk:n ritariksi miekkojen kera. Tämän lisäksi hänelle myönnettiin briljanttisormus, johon oli kaiverrettu keisari Nikolai I:n nimikirjaimet.

Vuonna 1855 Donner nimettiin porvarissäädyn edustajaksi onnittelemaan keisari Aleksanteri II:ta tämän kruunajaisissa. Audienssissa keisari syleili Donneria ja suuteli tätä poskelle. Keisari myös onniteli Donneria menestyksestä englantilaisia vastaan käydyissä taisteluissa. Donner sai keisarilta lahjaksi timanteilla koristellun kultaisen rasian. Rasia on esillä Kansallismuseossa. Lisäksi keisari maalautti muotokuvan Donnerista ja Matts Kankkosesta, joka myöskin oli kunnostautunut Halkokarin kahakassa.



# Kommerserådet Anders Donner

Anders (Andreas) Donner (1796-1857) var son till handelsmannen och skeppsredaren Joachim Donner och hans hustru Hedvig Helena Kurtén. Anders Donner var gift med Olivia Mathilda Dahlström och paret fick elva barn. När fadern dog 1822 var Anders redo att ta över ledningen för affärsverksamheten. Under Anders Donners tid är Gamlakarleby en av Finlands främsta sjöfartsstäder.

År 1825 får han tillstånd att idka skeppsbyggnadsverksamhet. Åren 1822-1854 äger han 15 fartyg och Fregatten Finland som byggs 1827 vid Gamla varvet är hans största fartyg. Donner exporterar mycket tjära och redan på 1820-talet exporterar han pottaska. Efterfrågan på trävaror och tjära växer under 1830-talet.

På återresan hämtar fartygen vanligtvis kolonialvaror och salt från hamnar i Frankrike och Portugal. När missväxten slår till importerar han säd. År 1840 utnämns Donner till kommerseråd. År 1857 kallas han att delta i en kommitté för att hjälpa landets handel och industri, men avlider samma år.

Anders Donner är med och grundar Sällskapsklubben i Gamlakarleby. Klubben har tre direktörer och Donner är länge en av dem. Han gör skissritningar till ett nytt rådhus. Ritningarna som förverkligas av Carl Ludvig Engel grundar sig

på Donners utkast. Donner verkar självfallet som ordförande i byggnadskommittén. Projektet börjar med att ett tegelslageri anläggs i Rödsö. Det tar fem år att bygga rådhuset som invigs 1842. Donner är en av de första som börjar använda Yxpila som hamn. På 1880-talet flyttar hamnverksamheten helt till Yxpila.

Anders Donner gör sig främst känd för sina insatser under Krimkriget då han organiserade stadens försvar mot engelsmännen. Efter kriget utnämns Donner till riddare av S:t Annas orden av 3 klass samt av S:t Stanislaus orden av 2 klass med svärd. Dessutom får han en briljantring försedd med kejsar Nikolai I:s monogram.

År 1855 utses Donner att som deputerad för borgarståndet lyckönska kejsar Alexander II vid dennes trontillträde. Vid audiensen omfamnar och kysser kejsaren Donner på kinden och lyckönskar honom för framgångarna i striderna mot engelsmännen. Som gåva får han motta en gulddosa försedd med diamanter. Den finns bevarad på Nationalmuseet. Dessutom låter kejsaren måla porträtt av Donner och Matts Kankkonen som även utmärkt sig i slaget vid Halkokari.

kielletään. Kaupungit jaetaan maa- ja tapulikaupunkeihin; ainoastaan tapulikaupungit saavat harjoittaa ulkomaankauppaa. Maakaupunkien on kohdistettava kaupansa tapulikaupunkeihin. Talonpojat saavat kaupata tuotteitaan maakaupunkien lisäksi markkinoilla.

### 1620

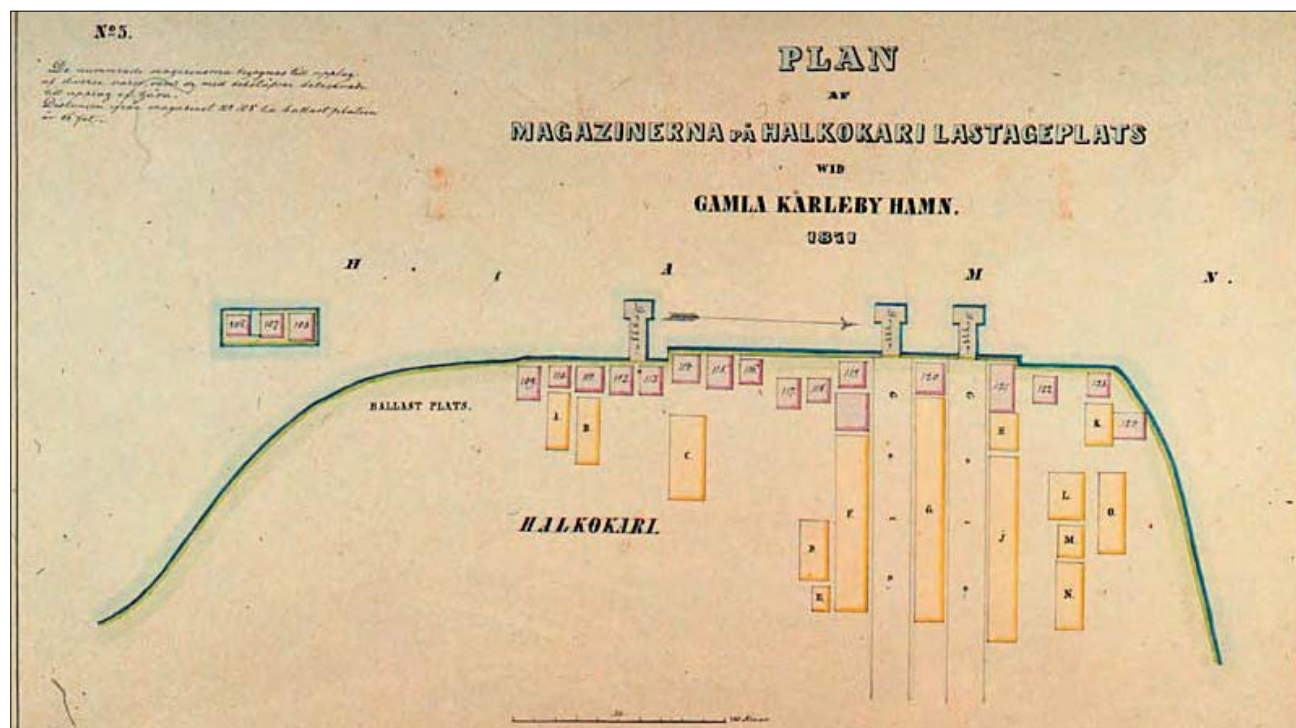
Kustaa II Aadolf allekirjoittaa Kokkolan kaupungin perustamiskirjan 7. syyskuuta 1620. Kaupungille määrätään tietty kauppa-alue.

### 1622

Vientitavaroista aletaan kantaa ns. pikkutullia, ja kaupungin pohjoispuolella sijaitsevalle Puurokarin kallioluodolle rakennetaan tullitupa. Tullitupien rakentaminen on asetuksen nojalla määrätty ympäröivien pitäjien vastuulle. Suntain tuvan rakentavat Kälviän ja Kokkolan talonpojat.

### 1636

Kaupungin väkiluku on ensimmäisen henkikirjoituksen mukaan 164 asukasta. Mutta koska henkikirjassa luetellaan vain aikuisikäinen ja työkykyinen väestö, kaupungin väkiluku lienee noin 300.



Halkokarin satama v. 1871. Terva-aitat ovat oranssisia, muut aitat sinipunaisia. K.H. Renlundin museo.

Hamnen i Halkokari år 1871. Tjärbodarna är orangefärgade och de övriga bodarna lilafärgade. K.H. Renlunds museum.

mukaan maailmanpolitiikkaan. Englantilaiset olivat jo aiemmin polttaneet satamat ja laivat Torniossa, Oulussa ja Raahessa, ja nyt he lähestyivät Kokkolaa.

Mutta väki osasi odottaa heitä ja torjui hyökkäyksen. Rödsöläinen talonpoika Matts Kankkonen ja kauppaneuvos Anders Donner ansioituivat Halkokarin kahakassa 7. kesäkuuta. Taistelu päättyi kaupungin puolustajien voittoon. Krimin sota kuitenkin haittasi kaupungin kehitystä.

Ykspihlajasta tuli myös tärkeä laivanrakennuspaikka. Anders Roos rakennutti 1830-luvulla yhden laivan, ja jotta se saatiin merelle, Potista lähtevää salmea oli syvennettävä. Vuonna 1857 Anders Donner sai luvan laivatelakan perustamiseen. Gamlakarleby skepps- och varfsbolag perusti vuonna 1869 Ykspihlajaan telakan lähinnä laivojen korjauksia varten.

Vuonna 1868 Gamlakarleby handelsförening -kauppiasyhdistys anoi kaupungilta lupaa puutavaran ottoon kaupungin metsistä lastauslaiturin rakentamiseksi Ykspihlajaan. Kaupunginvanhimmat eivät vastustaneet anomusta. Luultavasti hanke kulkeutui jotenkin valtion viranomaisten tietoon. Vuonna 1869 tullijohtokunta

i Torneå, Uleåborg och Brahestad närmar sig Gamlakarleby.

Men befolkningen är beredd och slår tillbaka anfallet. I slaget vid Halkokari den 7 juni utmärker sig Rödsöbonden Matts Kankkonen och kommerserådet Anders Donner. Träffningen vid Halkokari utmynnar i en seger för försvararna. Men Krimkriget hämmar stadens utveckling.

Yxpila blir också en viktig plats för skeppsbyggnad. På 1830-talet låter Anders Roos bygga ett fartyg och för att få det ut i havet fördjupas sundet från Potten till havet. År 1857 får Anders Donner tillstånd att grunda ett skeppsvarv. Gamlakarleby skepps- och varfsbolag grundar år 1869 Yxpila Varv närmast för fartygsreparationer.

År 1868 anhåller Gamlakarleby handelsförening om virke ur stadens skogar för att bygga en lastbrygga i Yxpila. Stadens äldste har ingenting att invända mot ansökan. Troligtvis kommer projektet till de statliga myndigheternas kännedom. År 1869 begär tulldirektionen magistratens förklaring till när Yxpila hamn förklarats för stadens hamn.

Magistraten svarar att den ifrågavarande hamnen i Yxpila hör till stadens donationsjord och att den sedan urminnes tider vid lågvatten använts av sjöfarande

pyysi maistraatilta selvitystä, milloin Ykspihlajan satama oli julistettu kaupungin satamaksi.

Maistraatti vastasi kyseisen Ykspihlajan sataman kuuluvan kaupungin lahjoitusmaahan ja että merenkulkijat olivat ammoisista ajoista lähtien käyttäneet sitä matalan veden aikana yhdessä kaupungin muiden satamien kanssa, joihin suuret alukset eivät tuolloin päässeet purjehtimaan. "Tästä syystä Ykspihlajaa, sikäli kuin maistraatin tietoon on saatettu, ei ole ikinä julistettu tai koettu tarpeelliseksi julistaa kaupungin satamaksi."

### **Ykspihlajan satama alkaa kehittyä**

Ykspihlajan satama alkoi kehittyä 1870-luvulla Gamlakarleby handelsförening -kauppiasyhdistyksen ryhdyttyä määrätietoisesti toimimaan sataman käyttökuntoon saattamiseksi. Vuonna 1874 yhdistyksen puheenjohtaja, neuvosmies Gustaf Lithén anoi lupaa sopivien tukkien kaatamiseen kaupungin Kvikantin metsistä, jotta niistä voitaisiin tehdä uudet kannet höyrylaiva- ja lastauslaitureihin.

Seuraavana vuonna kauppiasyhdistys haki lupaa yleisen varastorakennuksen rakentamiseksi satamaan. Matkaajille päätettiin rakentaa majatalo

tillsammans med stadens andra hamn, dit stora fartyg inte kunnat gå vid lågvatten. "Av denna orsak hade Yxpila, såvitt det var magistraten bekant, aldrig förklarats eller inte behövt förklarats för stadens hamn".

### **Yxpila hamn börjar utvecklas**

Först på 1870-talet börjar hamnen i Yxpila utvecklas då Gamlakarleby handelsförening målmedvetet verkar för att sätta hamnen i brukbart skick. År 1874 anhåller föreningens ordförande, rådmann Gustaf Lithén om rätt att fälla lämpliga stockar ur stadens skogar i Kvikant för att lägga nya lock på ångbåts- och lastningsbryggorna.

Följande år anhåller handelsföreningen om tillstånd att uppföra ett allmänt varumagasin i hamnen. För att främja persontrafiken börjar åtgärder vidtas för att bygga ett härbärge för resenärer. Gamlakarleby Ångbåtsaktiebolag har anskaffat ångfartyget Kokkola för passagerartrafik mellan S:t Petersburg och finländska kuststäder samt på Östersjön och Nordsjön. Genom att trafiken vissa tider är oregelbunden behöver passagerare som inväntar fartyget ett övernattningsställe. Det nybyggda härbärgat får namnet Hotell Hietala.

De dåliga vägförbindelserna är ett stort hinder för



**Hotelli Hietala. Kuva on vuodelta 1912. Hotell Hietala. Bilden är från år 1912.**

### **1640**

Påbjuds att när en stadsbo reser genom en tull skall allt gods fråntas honom om han inte kan bevisa att varan är köpt i en stad. Genom detta vill man förekomma alla uppköp av varor på landet.

### **1647**

Ett tjärbruk anläggs på Rövarskär som ännu under 1700-talet är en holme i Kaustarviken.

### **1658**

Den första sjötullen byggs på Puurokari och en tullstuga omnämns.

### **1663–68**

Städerna i Norrland får rätt att segla till Reval. Från Gamlakarleby seglar man (olagligt) även efter detta, också till Riga och Pärnu.

### **1664**

Den 17 juni brinner den tättbebyggda staden nästan helt. Genom ett mirakel skonas kyrkan från branden.

### **1669**

Farleden till Gamla hamn utpräcikas. Två borgare får i uppgift att upprätthålla två remmare utanför staden

### **1674**

Ett nytt sjömärke uppförs på Kätöskatan (Remmargrundet).

### 1640

Määrätään, että kaupunkilaisen matkustaessa tullin kautta häneltä takavarikoidaan kaikki tavarat, ellei hän pysty osoittamaan ostaneensa ne kaupungista. Tällä halutaan estää tavaroiden ostaminen maaseudulta.

### 1647

Pikipruukki perustetaan Ryövärinkarille, joka on vielä 1700-luvulla saari Kaustarinlahdella.

### 1658

Ensimmäinen meritulli rakennetaan Puurokarille, ja tullitupa mainitaan asiakirjoissa.

### 1663–68

Norrlandin kaupungit saavat oikeuden purjehtia Tallinnaan. Kokkolasta purjehditaan sinne (laittomasti) tämän jälkeenkin, samoin myös Riikaan ja Pärnuun.

### 1664

Tiheään rakennettu kaupunki tuhoutuu lähes täysin tulipalossa 17. kesäkuuta. Kirkko säilyy vahingoilta kuin ihmeen kautta.

### 1669

Vanhan sataman väylä merkitään. Kahdelle porvarille annetaan tehtäväksi huolehtia kaupun-

henkilöliikenteen edistämiseksi. Kokkolan Höyrylaiva Oy hankki Kokkola-nimisen höyrylaivan Pietarin ja Suomen rannikkokaupunkien, Itämeren ja Pohjanmeren matkustajaliikennettä varten. Laivaa odottaneet matkustajat tarvitsivat yöpymispaikan, sillä liikenne oli ajoittain epäsäännöllistä. Uuden majatalon nimeksi tuli Hotelli Hietala.

Huonot tieyhteydet olivat suurena esteenä uuden sataman kehittämiseksi. Kaupungin ja Ykspihlajan välillä oli vanhastaan huono tie. Sitä alettiin kunnostaa vuonna 1823 samaan aikaan ensimmäisten rantamakasiinien ja varastorakennuksien kanssa. Tietä parannettiin ja levennettiin myös 1870-luvulla.

### Satamaan puhelinlinja ja rautatie

Kaupungin ja Ykspihlajan yhteyksissä tapahtui mullistava muutos vuonna 1878, kun kaupungin raatihuoneen ja Hotelli Hietalan välille rakennettiin puhelinlinja. Se oli Suomen ensimmäisiä ja tuohon aikaan maailman pohjoisin. Rakennusmestari J.N. Casén suunnitteli kaupungin ja Ykspihlajan välille jopa hevosvetoista raitiotietä, mutta hanke ei koskaan toteutunut, sillä rautatien rakentaminen

utvecklandet av den nya hamnen. Av gammalt finns det en dålig väg mellan staden och Yxpila. År 1823 börjar man iståndsätta den gamla vägen samtidigt som de första strandmagasinen och lagerbyggnaderna börjar byggas. På 1870-talet görs nya förbättringar av vägen som blir bredare.

### Hamnen får telefonförbindelse och järnväg

En revolutionerande förbättring av kommunikationerna mellan staden och Yxpila inträffar år 1878 då telefonförbindelse öppnas mellan stadens rådhus och hotell Hietala. Linjen är en av de första i Finland och den tiden världens nordligaste telefonledning. Byggmästare J.N. Casén planerar även en hästdriven spårväg mellan staden och Yxpila, men projektet skrinläggs eftersom en järnväg från södra Finland till Uleåborg är under planering. I samband med detta kommer ett sidospår att byggas till Yxpila.

Fastän Gamlakarleby's betydelse för utrikeshandeln minskar fortsätter staden att satsa på utvecklandet av hamnen i Yxpila. År 1880 byggs den första strandkajen,



Ykspihlajan rautatieasema 1900-luvun alussa. Yxpila järnvägsstation i början av 1900-talet.

Etelä-Suomesta Ouluun oli silloin suunnitteilla. Sen yhteydessä oli tarkoitus rakentaa sivuraide Ykspihlajaan.

Vaikka Kokkolan merkitys ulkomaankaupalle väheni, kaupunki päätti jatkaa Ykspihlajan sataman kehittämistä. Vuonna 1880 rakennettiin ensimmäinen rantalaituri, tavaravarasto ja erilliset tilat tavaroiden tullaamista varten. Samana vuonna asennettiin kaksi lyhtyä satama-alueen valaisemiseksi. Lisäksi tullivahtimestarille pystytettiin talo. Vuonna 1882 tullipakkahuone siirrettiin kaupungista Ykspihlajaan ja rantalaituria pidennettiin 25 sylon verran. Samalla maantietä parannettiin.

Vuoden 1884 huhtikuun 7. päivänä toimistovirkailija Otto Waldemar Rodén jätti Kokkolan maistraatille anomuksen, jossa hän pyysi lupaa saada "harjoittaa porvarillista elinkeinoa kattaen höyrylaivahuolinta-agentuurin, komissioonin ja huolintatoiminnan, sekä laillisten tavaroiden kaupan". Maistraatin hyväksyntä on merkitty samalle päivälle. Täten aloitti toimintansa yritys, josta on eri muodoissa kehittynyt Suomen johtavia laivanselvitys-, huolinta- ja ahtausyrityksiä.

Seinäjoki-Kokkola-Oulu -rautatie otettiin käyttöön 24. lokakuuta 1885. Samassa yhteydessä rakennettiin



**Ykspihlajan satama-alueen kartta 1890-luvulta.  
Karta över Yxpila hamnområde från 1890-talet.**

ett varumagasin och speciella utrymmen för förtullning av varorna. Samma år uppsätts två lyktor för upplysning av hamnområdet. Även ett hus för tullvaktmästaren uppförs. År 1882 flyttas tullpackhuset från staden till Yxpila och strandkajen förlängs med 25 famnar. Samtidigt förbättras landsvägen. → s. 71



**Ykspihlajan satamakonttori rakennettiin v. 1886. Valokuva on 1920-luvulta.  
Yxpila hamnkontor uppfördes år 1886. Foto från 1920-talet.**

#### **1680**

Invånarna i Jakobstad och Brahestad befalls flytta till Gamlakarleby och Uleåborg.

#### **1684**

Österbottningarna förbjuds tillverka lika mycket tjära som hitills för att priset "ej måtte kladdas".

#### **1687**

Handeln med ryssarna blir så omfattande att staden besluter bygga fem s.k. rysslador. Detta år uppräknas 18 namngivna skeppare som fraktar varor till Stockholm.

#### **1712**

Österbottens städer förbjuds segla söder om Stockholm.

#### **1714-21**

Stora ofreden drabbar Finland hårt. Detta gäller speciellt Östernbotten.

En stor del av stadens befolkning flyr till Sverige. När röken lagt sig finns endast 23 oförstörda hus i Gamlakarleby.

#### **1721**

När riksdagsmannen och borgaren Lars Brenner efter Stora ofreden i december 1721 återvänder från Stockholm till Gamlakarleby med "myckenhet av silver och gods", går hans fartyg på grund utanför Olavsöarna och totalförliser. Hela hans fa-

# Satamamestarit 1880 – 1900 Hamnmästarna

## Carl Gustaf Walin

Kauppias C.G. Walin (1836–1884) toimi kaupungin ensimmäisenä satamamestarina varsinaisen työnsä ohessa. Hän syntyi Pietarsaassa ja menehtyi jo 47-vuotiaana. Walin toimi kunnallisissa tehtävissä, ja hän oli myös Kokkolan kaupungin rahatoimikamarin, verotuslautakunnan ja määrärahakomitean jäsen.

Carl Gustaf Walin oli varajäsenenä Pohjoismaisessa Osakepankissa Kauppaa ja Teollisuutta varten (Nordiska Aktiebanken för Handel och Industri) ja toimi tarmokkaasti kaupungin tervahovin siirtämiseksi Ykspihlajaan. Hän oli myös Ryska Brandförsäkringsbolaget -palovakuutusyhtiön asiamies Suomessa ja omisti osan Gamlakarleby Skepps- och Varfsbolag -yrityksestä. Walin osallistui kirkolliseen toimintaan muun muassa kirkkoväertinänä. Hänet tunnettiin onnellisena perheenisänä, uskollisena ystävänä ja sydämellisenä ihmisenä.



Handlanden C.G. Walin (1836-1884) verkade som stadens förste hamnmästare vid sidan om sin ordinarie verksamhet. Han var född i Jakobstad och endast 47 år gammal när han lämnade jordelivet. Walin var anlitad i kommunala värv och var medlem av drätselkammaren, taxeringsnämnden och bevillningskommittén för Gamlakarleby stad.

Carl Gustaf Walin var suppleant i Nordiska Aktiebanken för handel och industri och arbetade för att stadens tjärhov skulle flyttas till Yxpila. Han verkade även som agent för Ryska Brandförsäkringsbolaget i Finland. Han var delägare i Gamlakarleby skepps- och varfsbolag. Walin var engagerad i det kyrkliga och fungerade bl.a. som kyrkvärd. Bland allmänheten var han känd som en lycklig familjefar, vänfast och hjärtlig i sitt uppträdande.

## Karl Åkerberg

Merikapteeni Karl Wilhelm Åkerberg (1836–1893) toimi Ykspihlajan satamamestarina eri otteisiin 1880-luvulla. Hän lähti merille jo nuorena. Vuosina 1873–1884 hän komensi Hylki- ja Nikolai-kuunareita, Kaleva-parkkia, Kokkola-höyrylaivaa ja Alku-kuunaria.

Åkerberg oli Hylki-kuunarin kapteenina vuonna 1883, kun alus kotimatalla Lyypekistä sai pohjakosketuksen Ykspihlajan sataman tuloväylällä. Alus oli ohittanut Tankarin majakan ja ottanut luotsin kyytiinsä, kun alueelle laskeutui sankka merisumu. Kapteeni ja luotsi yrittivät ankkuroida alusta, mutta alus törmäsi ja juuttui vedenalaiseen karikkoon. Merisumu hälveni vähitellen, ja alus pääsi satamaan ilman suurempia vaurioita.

Merenkulun supistuessa Åkerberg joutui monen muun tavoin etsimään muita työtehtäviä. Sanomalehdet kertovat, että Karl Åkerberg valittiin vuonna 1887 Kokkolan kaupunginvoudiksi. Lisäksi hän piti kestiekievaria kaupungissa.

Åkerberg myi Läntisellä Kirkkokadulla sijainneen talonsa muuttaessaan Ouluun vuonna 1891. Hän menehtyi vaikean sairauden murtamana kahden vuoden kuluttua, vain 57-vuotiaana. Aikalaiset kuvailivat Åkerbergia suorasanaiseksi ja hyväsydämiseksi ihmiseksi.



Sjökapten Karl Wilhelm Åkerberg (1836-1893) verkade som hamnmästare i Yxpila i olika repriser på 1880-talet. Redan i unga år gick han till sjöss. Mellan åren 1873-1884 var han befälhavare på skonarna Hylki och Nikolai, på barken Kaleva, ångfartyget Kokkola samt skonaren Alku.

År 1883 råkade skonerten Hylki som var på hemväg från Lübeck med Åkerberg som kapten ut för en grundstötning vid inloppet till Yxpila hamn. Fartyget hade passerat Tankar fyr och tagit lots ombord, då en stark sjötjocka uppstod. Kaptenen försökte tillsammans med lotsen ankra fartyget men törnade och fastnade mot ett undervattensgrund. Tjockan lättade och fartyget kunde ta sig i hamn utan större skador.

Då sjöfarten minskade sökte Åkerberg liksom många andra ett annat verksamhetsfält. Tidningsnotiser berättar att Karl Åkerberg år 1887 valdes till stadsfogde i Gamlakarleby samt drev ett gästgiveri i staden.

När Karl Åkerberg år 1891 flyttade till Uleåborg sålde han sin gård vid Västra kyrkogatan. Två år senare avled han i en tärande sjukdom, endast 57 år gammal. Den avlidne betecknas av samtida som en rättfram och godhjärtad person.

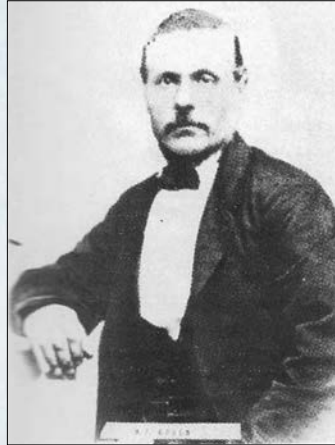


# Mikael Fredrik Rodén

Mikael Fredrik Rodénin (1827–1901) ryhtyminen merimieheksi isänsä jalanjäljissä oli täysin luonnollinen valinta. Valintaan vaikutti myös se, että Kokkola eli 1850-luvun puolivälissä viimeistä kukoistuskauttaan merenkulkukaupunkina. Rodén kouluttautui kippariksi ja toimi Herkules- ja Pilten-sluuppien sekä Delfin- ja Alku-kuunareiden päällikkönä vuosina 1854–1884.

Möhemmin hän siirtyi Gamlakarleby skepps- och varfsbolags -yhtiön toiseksi suurimman aluksen, Salama-parkkilaivan kapteeniksi. Rodén työskenteli Ykspihlajan satamamestarina muutaman vuoden ajan vuoteen 1888 saakka. Hän hoiti ajoittain myös Ykspihlajan makasiinin kirjanpitäjän virkaa ja työskenteli kolmen vuoden ajan matkustaja-alusten katsastajana Vaasan läänissä.

Mikael Fredrik Rodén, Otto Rodénin isä, oli myös Kokkolan viinanpolttotehtaan tarkastajatodistaja. Rodén vetäytyi työelämästä melko varhain vaikean reumatismien takia ja kuoli 74 vuoden ikäisenä vuonna 1901.



Det var helt naturligt att Mikael Fredrik Rodén (1827-1901) liksom fadern slog sig på sjömansbanan. En bidragande orsak var även att Gamlakarleby i mitten av 1850-talet upplevde sin sista blomstringstid som sjöfartsstad. Rodén utbildade sig till skeppare och verkade under åren 1854-1884 som befälhavare på sluparna Herkules och Pilten samt skonarna Delfin och Alku.

Senare förde han befälet på Gamlakarleby skepps- och varfsbolags näst största långseglare, barkskeppet Salama. Under ett par års tid fram till 1888 verkade han som hamnmästare i Yxpila. Rodén skötte tidvis magasinbokhållartjänsten i Yxpila och verkade under tre år som besiktningsman på passagerarfartyg inom Vasa län.

Mikael Fredrik Rodén som var far till Otto Rodén, fungerade även som kontrollörsvittne vid Gamlakarleby brännvinsbränneri. Rätt tidigt drog han sig tillbaka till privatlivet på grund av en svårartad reumatism och avled år 1901 i en ålder av 74 år.

# Thure Lewelius

Merikapteeni Thure Lewelius (1841–1895) toimi Kokkolan satamamestarina vuosina 1888–1891. Hänelle oli ehtinyt kertyä pitkä ja vankka merenkulun kokemus ennen kuin hän siirtyi satamamestariksi Ykspihlajaan. Aktiivisina merivuosinaan hän oli päällikkönä useilla vaasalaisen Wolffin aluksilla. Vuosina 1876–1888 hän työskenteli päällikkönä Pohjola- ja Salama-aluksilla, joiden omistajana oli Gamlakarleby skepps- och warfsbolag (~Kokkolan laiva- ja telakkayhtiö).

Yhtiön purkaututtua Salama siirtyi Leweliuksen ja Alex. Finnilän omistukseen. Alus haaksirikkoutui Tanskan rannikolla v. 1891. Lewelius jätti merimieselämän tämän onnettomuuden jälkeen ja pysyi kuivalla maalla kuolemaansa saakka. Hän menehtyi vuonna 1895, vain 54-vuotiaana. Satamamestarin viran lisäksi Lewelius toimi kaupungin väkijuomavalvojana.

Aikalaiset kuvasivat Thure Leweliusta rauhan mieheksi. Hän hoiti tehtävänsä parhaansa mukaan ja viihtyi parhaiten oman perheensä piirissä. Ne, jotka olivat tekemisissä Leweliuksen kanssa, oppivat tuntemaan hänet kunnian miehenä, joka eli elämänsä ilman koreilua ja turhia elkeitä.



Sjökapten Thure Lewelius (1841-1895) verkade som hamnmästare i Gamlakarleby 1888-1891. Lewelius hade lång erfarenhet av sjöfarten innan han tog emot befattningen som hamnmästare i Yxpila. Under sina aktiva sjömansår förde han befälet på flera fartyg för Wolffska firmans räkning i Vasa. Åren 1876-88 verkade han som befälhavare på fartygen "Pohjola" och "Salama" som ägdes av Gamlakarleby skepps- och warfsbolag.

Efter bolagets upplösning ägdes "Salama" av Lewelius och Alex. Finnilä. År 1891 förliste fartyget vid den danska kusten. Efter denna olycka övergav Lewelius sjömanslivet och stannade på landbacken tills han avled 1895, endast 54 år gammal. Utöver tjänsten som hamnmästare fungerade Lewelius som spritkontrollör i staden.

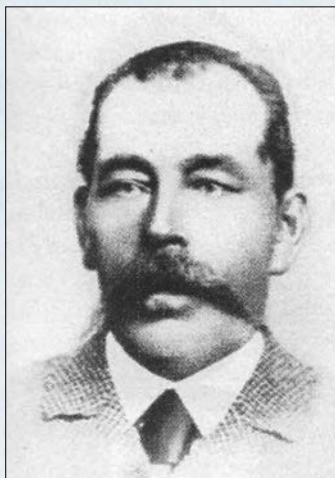
Thure Lewelius kännetecknas av samtida som en fridens man. Han skötte sina åtaganden efter bästa förmåga och trivdes bäst i den egna familjen. De som kom i kontakt med Lewelius lärde känna honom som en redlig man som vandrade genom livet utan flärd och extra åthävor.

## Viktor Axelqvist

Merikapteeni Viktor Axelqvist (1849–1896) toimi Ykspihlajan satamamestarina vuosina 1891–1895. Hän oli myös merimieshuoneen asiamies. Axelqvist lähti merille jo nuorena ja tuli tunnetuksi kelpo merimiehenä, kunnes hän epäonnekseen putosi isoluukun läpi ruumaan eräässä englantilaissatamassa. Hän oli tuolloin aluksen perämies.

Hänen oikea kätensä halvaantui onnettomuudessa. Onnettomuus tuntui Axelqvististä katkeralta, sillä hän oli juuri saamaisillaan ensimmäisen aluksen komentoonsa, yhden Wasa Rederibolag -varustamon laivoista. Hän jätti merielämän taakseen onnettomuuden jälkeen ja asettui kotikaupunkiinsa.

Viktor Axelqvistin muistokirjoituksessa häntä luonnehditaan hiljaiseksi ja hyväntahtoiseksi ihmiseksi, jolla oli laaja ystäväpiiri. Kaupungin julkiset rakennukset ja alukset vetivät lippunsa puolitankoon Axelqvistin kuoleman vuoksi. Saman tekivät myös satamassa silloin olleet viiden eri valtion alukset.



Sjökapten Viktor Axelqvist (1849-1896) verkade som hamnmästare i Yxpila 1891-1895. Han verkade även som ombudsman för sjömanshuset. I unga år gick Axelqvist till sjöss och gjorde sig känd som en duglig sjöman tills han i en engelsk hamn råkade ut för olyckan att falla ner genom storluckan till lastrummet på fartyget han var styrman på.

Genom fallet skadade han sig så illa att högra armen blev förlamad. Olyckan kändes bittert för Axelqvist som just stod i beråd att motta sitt första befäl på ett av Wasa rederibolags fartyg. Efter olyckan lämnade han sjölivet och slog sig ner i hemstaden.

I dödsrunan kännetecknas Viktor Axelqvist som en stillsam och vänsäll person med en talrik vänkrets. Med anledning av dödsfallet flaggade stadens offentliga byggnader och fartyg på halvstång, samma gällde de fartyg från fem olika nationer som för tillfället låg i hamnen.

## August Kyntzell

August Kynzell (1850–1909) menehtyi jo 59-vuotiaana vaikean ja pitkällisen sydänsairauden murtamana. Hän oli elänyt ahkeran elämän. Hän lähti merille jo 15-vuotiaana ja viihtyi maailman merillä kolmisenkymmentä vuotta. Hän purjehti ensin kokkolalaisilla ja vaasalaisilla laivoilla ja komensi loppuvaiheessa raahelaista alusta. Hän purjehti maailman kaikkiin kolkiin.

Vuonna 1897 August Kyntzell jätti vaativan merimieselämän taakseen ja asettui kotikuntaansa. Hän toimi Ykspihlajan satamamestarina vuosina 1896–1899 ja oli kuolemaansa saakka mukana ahtaustoiminnassa. Kyntzell oli myös paikkakunnan merimieshuoneen asiamiehenä.

Hän oli usean vuoden ajan köyhäinhoitohallituksen jäsen ja hoiti myös jonkin aikaa seurakunnan kirkkoväärtin tehtävää. August Kyntzell oli lastenkodin alullepanijoita. Hän oli hallituksen jäsen ja vastuussa lastenkodin taloudesta. Kyntzell oli arvostettu ja luotettava ystävä, joka harjoitti kaikessa hiljaisuudessa hyväntekeväisyyttä.



August Kynzell (1850-1909) var endast 59 år gammal när han avled till följd av en hjärtsjukdom som han länge lidit av. Kyntzell hade haft ett strävsamt liv. Redan vid 15 års ålder gick han till sjöss och plöjde havet i 30 år. Han seglade först på fartyg från Gamlakarleby och sedan från Vasa och förde slutligen befäl på fartyg från Brahestad. Det gällde långfärder till hamnar världen över.

År 1897 lämnade August Kyntzell det ansträngande sjömansyrket och bosatte sig på hemorten. Åren 1896-1899 verkade han som hamnmästare i Yxpila och fram till sin död var han engagerad i stuverirörelsen. Kyntzell verkade även som ombud för sjömanshuset på orten.

Under flera år var han medlem i fattigvårdsstyrelsen och skötte under en tid kyrkvärdsbefattningen i församlingen. August Kyntzell var en av initiativtagarna till barnhemmet. Som medlem i styrelsen värnade han om barnhemmets ekonomi. Kyntzell var uppskattad för sin vänfasthet och i tysthet utövade han välgörenhet.

sivuraide Ykspihlajaan. Radalla aloitettiin väliaikainen liikenne joulukuussa 1885. Rautatiellä oli ratkaiseva merkitys sataman tulevalle kehitykselle. Kaustarinlahden vanha satama poistui nyt lopullisesti käytöstä.

Pohjanmaan rannikkokaupunkien välinen höyrylaivaliikenne avasi uusia mahdollisuuksia yrittäjä Otto Rodénille. Hän perusti vuonna 1884 höyrylaiva- ja huolintatoimiston sekä edusti Wasa-Nordsjö Ångbåts Ab -yritystä (Nordsjöbolaget-varustamo). Rodén edusti myös juuri perustettua Suomen Höyrylaiva Oy:tä.

### Satamakonttori valmistuu

Erillinen satamakonttori valmistui vuonna 1886. Rakennuksessa oli yksi huone satamakonttoria ja toinen tullikamaria varten sekä kahden huoneen ja keittiön asunto satamavoudille. Rakennussuojelulla suojeltu rakennus on säilynyt edelleen satama-alueella.

Kaupunki sitoutui rakentamaan rautatielaiturin pian rautatien valmistumisen jälkeen. Jälkiviisaana saatiin todeta, että laituri olisi pitänyt rakentaa Koöklackeniin, jotta se olisi samalla toiminut aallonmurtajana. Aallonmurtajan tarve huomattiin jo vuonna 1894, mutta rakennustyöt alkoivat vasta vuonna 1912.

Ykspihlajan liikenne kasvoi ja monipuolistui, ja tämän

Den 7 april 1884 inlämnar kontoristen Otto Waldemar Rodén till magistraten i Gamlakarleby en anhållan om att få "idka borgerlig näring, omfattande ångbåts expeditions agentur, kommissions och speditioners affärer, även som handel med låfgivna handelsvaror". Magistratens godkännande är daterat samma dag. Därmed inleds verksamheten för det bolag som under olika former utvecklats till ett av landets ledande företag inom skeppsklarerings-, speditioners- och stuveriverksamhet.

Den 24 oktober 1885 tas järnvägssträckan Seinäjoki – Gamlakarleby – Uleåborg i bruk. Samtidigt byggs ett sidospår till Yxpila. Tillfällig trafik inleds på banan i december 1885. Järnvägen får en avgörande betydelse för hamnens fortsatta utveckling. Den gamla hamnen i Kaustarviken tas nu slutgiltigt ur bruk.

Ångbåtstrafiken mellan Österbottens kuststäder skapar möjligheter för entreprenören Otto Rodén. År 1884 grundar han ett ångbåts- och speditionskontor och representerar Wasa-Nordsjö Ångbåts Ab (Nordsjöbolaget). Rodén representerar även Finlands Ångbåtsaktiebolag som nyligen grundats.

### Ett hamnkontor uppförs

Ett speciellt hamnkontor uppförs 1886. Byggnaden

milj och tjänstefolk samt andra stadsbor eller sammanlagt ett tjugotal personer finner sin grav i vågorna. Lars Brenner var rådmän 1707-1711 och riksdagsman 1720.

### 1724

Borgarna i Gamlakarleby kräver att de hamnar som bönderna från Kronoby och Kelviå grundat under Stora ofreden förbjuds. Staden börjar avlöna strandryttare eller väktare vars uppgift är att förhindra borgare från andra städer att bedriva handel på Gamlakarlebys område samt stävja den olagliga handeln med bönderna, d.v.s handeln på landsorten.

### 1729

Anders Chydenius föds. Han kommer att få en stor betydelse för utvecklingen av handeln och sjöfarten inom området. Tack vare honom erhåller Gamlakarleby stapelrätt.

### 1730

Staden anskaffar en lyftkran för muddring och stadssundet muddras för första gången. Under 1700-talet fördjupas Sundet i olika repriser.



Herrsmies laituriilla, satamakonttori taustalla. Kuva on otettu v. 1897.  
Herreman på kajen med hamnkontoret i bakgrunden. Bilden är tagen år 1897.

gin edustan kahdes-  
ta reimarista.

#### 1674

Uusi merimerkki Kå-  
töskataniin (Rem-  
margrundetii).

#### 1680

Pietarsaaren ja Raa-  
hen asukkaat mää-  
rätään muuttamaan  
Kokkolaan ja Ouluun.

#### 1684

Pohjalaisia kielletään  
valmistamasta yhtä  
paljon tervaa kuin ai-  
emmin, ettei "hinta  
tärväytyisi".

#### 1687

Venäläisten kanssa  
käyty kauppa laaje-  
nee siinä määrin, et-  
tä kaupunki päät-  
tää rakentaa viisi ns.  
ryssänlatoa. Saman  
vuoden asiakirjois-  
sa mainitaan nimel-  
tä 18 laivuria, jota vie-  
vät tuotteita Tukhol-  
maan.

#### 1712

Pohjanmaan kau-  
punkeja kielletään  
purjehtimaan Tuk-  
holmasta etelään.

#### 1714–21

Isoviha koettelee  
Suomea ankarasti.  
Näin on etenkin Poh-  
janmaalla. Kokkolan  
väestöstä suuri osa  
pakenee Ruotsiin.  
Kokkolassa on savun  
laskeuduttua vain 23  
taloa, jotka ovat säily-  
neet tuhoitta.

vuoksi oli välttämätöntä laatia uusi satamajärjestys  
sekä määrätä uudet liikenne- ja satamamaksutaksat.  
Keisarillinen senaatti vahvisti ne 10. huhtikuuta 1888. Nyt  
Ykspihlajan satama täytti toimintakuntoiselle satamalle  
asetetut vaatimukset.

Ykspihlaja alkoi teollistua rautatien myötä. Vuonna  
1888 öljy-yhtiö Nobel sijoitti sinne petroolisisäiliön, ja  
vuonna 1895 Veljekset Friis siirsi konepajansa Kalajoelta  
Ykspihlajaan lähinnä voidakseen hyödyntää hyviä  
liikenneyhteyksiä. Myöhemmin perustettiin köysitehdas  
ja laivatelakka. Friisin perheyrittys työllisti parhaimmillaan  
600–700 työntekijää.

Hotelli Hietalan anniskeluoikeudet toivat kaupunkiin  
huomattavia tuloja. Veljekset Friis kuitenkin valitti  
valtuustolle anniskelusta, koska katsoi sen heikentävän  
tehdastyöläisten moraalia. Valtuusto kielsi anniskelun  
talviajaksi. Myöhemmin Veljekset Friis yritti saada  
itselleen anniskeluoikeudet pystyäkseen paremmin  
valvomaan tilannetta. Valtuusto ei kuitenkaan myöntänyt  
anniskelulupaa.

Maankohoaminen aiheutti ongelmia. Laiturin  
vedenkorkeudesta valitettiin jo vuonna 1885, sillä  
matalan veden aikana syvyys oli vain 12 jalkaa ja  
paalulaiturilla 13 jalkaa (noin 3,5 metriä). Vuonna 1890

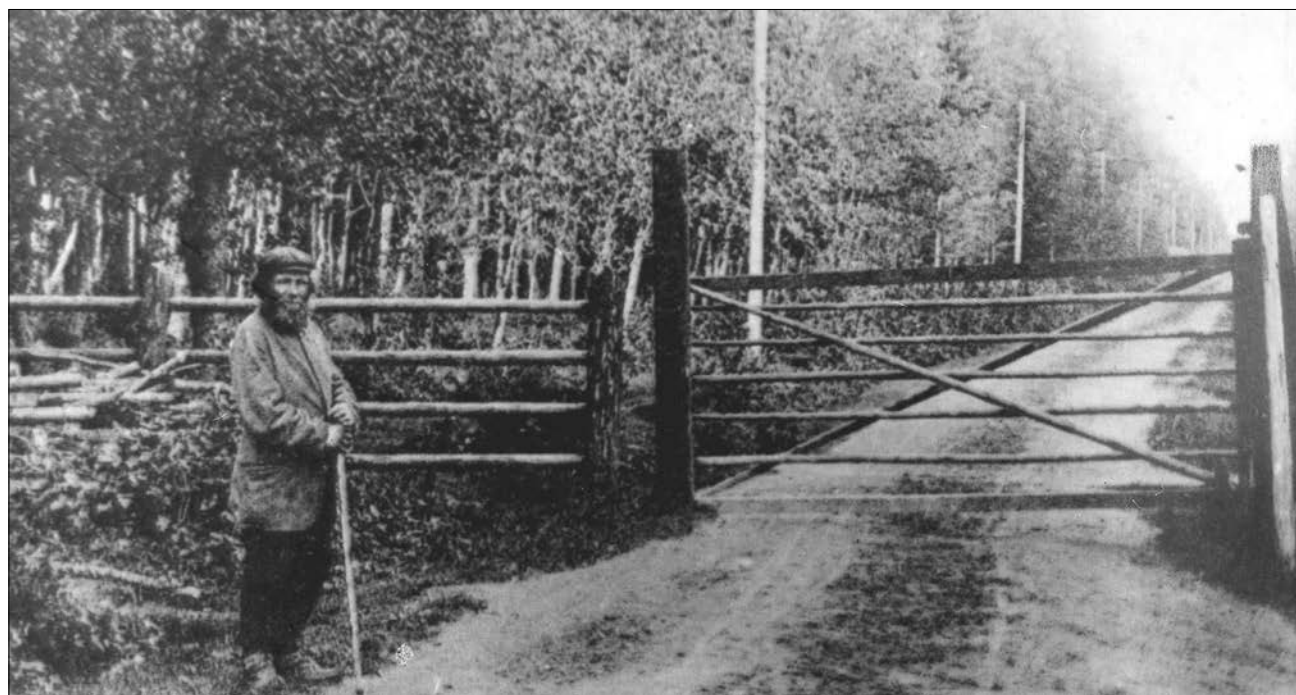
inrymmer ett rum för hamnkontoret, ett för tullkammaren  
samt två rum och kök för hamnfogden. Byggnaden finns  
fortfarande på hamnområdet och är skyddad enligt  
byggnadsskyddslagen.

Kort efter att järnvägen färdigstälts förbinder sig  
staden att bygga en järnvägsbrygga. Efterkloketen visar  
att den borde ha byggts vid Koöklacken för att samtidigt  
fungera som vågbrytare. Behovet av en vågbrytare  
uppmärksammas redan 1894, men först år 1912 inleds  
byggnadsarbetena.

Eftersom trafiken på Yxpila växer och blir allt  
mångsidigare blir det nödvändigt att få en hamnordning  
och nya trafik- och hamnavgiftstaxor. Dessa stadfästs  
av Kejsarliga senaten den 10 april 1888. Därmed  
uppfyller hamnen i Yxpila de krav man kan ställa på en  
funktionsduglig hamn.

Med järnvägen industrialiseras också Yxpila. År 1888  
uppför oljebolaget Nobel en petroleumcistern och 1895  
flyttar Bröderna Friis sin mekaniska verkstad från Kalajoki till  
Yxpila, främst för att kunna dra nytta av trafikförbindelserna.  
Senare grundas ett repslageri och ett skeppsvarv. Som  
bäst sysselsätter familjebolaget 600-700 arbetstagare.

Hotell Hietalas utskänkningsrättigheter inbringar  
staden ansenliga inkomster. Men Bröderna Friis



Porttivahti Matts Mattson Jakolin piti silmällä satamaan saapuvia.  
Grindvaken Matts Mattson Jakolin höll uppsikt över besökare som anlände till hamnen.

aallokkoa yritettiin hillitä puomien avulla ja tällä tavoin estää laiturialueen liettymistä. Kaupunki päätti hankkia oman ruoppajan vuonna 1898. Mutta ruoppaus ei kuitenkaan yksin riittänyt täyttämään kasvavan liikenteen vaatimuksia. Satamaan tarvittiin myös lisää laituripaikkoja.

### Satamaan uusi laituri ja valaistus

Ykspihlajan satamaan liikennöi runsaasti niin kotimaisia kuin ulkomaisiakin aluksia jo 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa. Tilastoista ilmenee, että luotsauksia oli vuosittain keskimäärin 250. Vuonna 1905 saavutettiin ennätys: 327 luotsausta. Kokkolan sataman vienti ja tuonti päihittivät Pohjanmaan muiden satamakaupunkien liikenteen. Menestys oli hyvien satamaolojen sekä luonnostaan syvän lahden ansiota. Aluksia voitiin luotsata pimeässäkin, sillä suorille väylille oli rakennettu majakkavalistus jo 1880-luvulla.

Palvelu toimi kaikkia tyydyttävällä tavalla, ja varastopaikkoja ja tavaramakasiineja oli runsaasti



Tankarin majakka 1900-luvun alussa.  
Tankar fyr i början av 1900-talet.

klagar hos fullmäktige över utskänkningen för att den demoraliserar fabriken arbetare. Fullmäktige förbjuder utskänkningen vintertid. Senare försöker Bröderna Friis själva få utskänkingsrätt för att kunna kontrollera situationen. Fullmäktige godkänner inte anbudet.

Landhöjningen ställer till svårigheter. Redan 1885 klagar man över vattendjupet invid bryggan, eftersom det vid lågvatten är bara 12 fot och vid pålbryggan 13 fot (ca 3,5 m). År 1890 försöker man med hjälp av förtöjda bommar dämpa sjögången och därmed hindra uppslamningen vid bryggorna. År 1898 anskaffar staden ett mudderverk. Men enbart muddring är inte tillräcklig för att fylla behovet från den växande trafiken. Det behövs även fler kajplatser.

### Ny brygga och belysning till hamnen

Redan vid sekelskiftet är Yxpila hamn livligt trafikerad av både inhemska och utländska fartyg. Statistiken visar att lotsningarnas antal utgör i genomsnitt 250 årligen. Rekordåret 1905 är siffran uppe i 327. Trafiken överträffar de övriga österbottniska hamnstäderna och det gäller både import och export. Framgången beror på goda hamnförhållanden och den naturliga och djupa viken. När de raka farlederna sedan 1880-talet utrustats med fyrbelysning kan fartyg lotsas även i mörker.

Service fungerar till allas belåtenhet, upplagsplatser och varumagasin står till förfogande. Dessutom finns expeditions- och mäklarkontor, hotell, skeppshandel, matserveringar och caféer. För att förhindra uppgrundningen har staden köpt ett mudderverk från Sverige. Men uppslamningen kan inte förhindras. Sanden förs med nordliga vindar in mot hamnen och lagrar sig runt bryggorna.

År 1902 föreslår stadens handelsförening för fullmäktige att en ny brygga byggs norr om den gamla järnvägsbryggan. Först fem år senare beslutar stadsfullmäktige på förslag av hamnmästaren att bryggan skall breddas och att den förses med tre spår i stället för två. Samma år börjar man förbättra belysningen i hamnen då den gamla bryggan förses med två Luxlampor. Elbelysning får hamnen först år 1913 då Bröderna Friis drar elledning dit.

Utprickningen av farlederna är länge bristfällig och föranleder grundstötningar. Redan 1882 fäster stadsfullmäktige statsmaktens uppmärksamhet på nödvändigheten av en fast fyr på Tankar och anhåller om en utprickning av Stockönsfaret och Repskärsfarleden. Först 1887 kommer klarsignal från statsmakten och år

### 1740

Borgarna bygger en signalfyr på Trullögrund.

### 1742

En fyr planeras till Nyhamn (Norra hamnskär). Dessutom finns planer på förtöjningsringar för vinterhamnen.

### 1747

Lantdagen beslutar att Pyhäjoki och Kalajoki blir lastningsplatser enbart för Gamla-karleby.

### 1750

Sjötullen har flyttats till Rövarskär. Detta tyder på att hamnen flyttats från centrum. En signalfyr byggs på Tankar.

### 1750

Under året inträffar några sjöolyckor som inverkar på stadens folkmängd. Vid Jouxholmen i Kronoby drunknar 15 personer vid en kullsegling och senare på hösten omkommer fyra personer i en annan sjöolycka.

### 1752

Sveriges konung Adolf Fredrik besöker Gamlakarleby och övernattar i Anna Carlbohms gård på Strandgatan.

### 1760

Staden avlönar två ordinarie lotsar. Före det har lotsuppgifter

# Satamamestari Gustaf Strömbäck

Gustaf Strömbäck syntyi 20. tammikuuta 1865 Petolahdessa ja kuoli 12. lokakuuta 1938 Kokkolassa. Hän muutti 5-vuotiaana äitinsä kanssa Vaasasta Kokkolaan. 15-vuotiaana hän sai merimiehen pestin ja purjehti ulkomaisilla aluksilla noin kahdeksan vuotta.

Vuonna 1889 hän suoritti perämiehen tutkinnon ja seuraavana vuonna kauppalaivuritutkinnon. Hän suoritti myös höyrylaivan päällikkötutkinnon v. 1898. Strömbäck purjehti jonkin aikaa omalla aluksellaan sekä perämiehenä Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön laivoilla. Hän oli mm. ensimmäisenä perämiehenä Jakobstad-höyrylaivalla. Vuonna 1899 hänet valittiin Kokkolan satamamestariksi, ja hän hoiti tehtävää vuoden 1933 loppuun.

Ykspihlajasta kehittyi Strömbäckin aikana Suomen eturivin vientisatamia. Hän oli taitava teknisissä asioissa ja osasi piirtää ja rakentaa laivoja itse. Hän oli seppä ja mekaanikko ja vastasi itse satamalaitteiden vuosikorjauksista. Hänen ansiostaan satama sai aallonmurtajan. Hän johti myös Nobel Standardin varastointipaikkaa ja toimi paikkakunnan aluskatsastajana.

Gustaf Strömbäck innostui aina kaikesta uudesta. Hän perusti kaupungin ensimmäisen elokuvateatterin vuonna 1907 ja hoiti sitä viisi vuotta. Kaupunki sai ensimmäisen kunnollisen luistinradankin hänen ansiostaan. Strömbäck oli raha-asiantoimiston jäsen vuosina 1897–1898. Lisäksi hän oli liikennetoimikunnan sekä satama-, vaali-, palo- ja köyhäinhuoltoalutakuntien jäsen. Hän vastasi Ykspihlajan merimiestalosta kymmenkunta vuotta. Hän oli säästöpankin isäntä ja kirkkovaltuutettu.

Strömbäck oli todellinen isänmaanystävä ja paikkakunnan johtavia aktivisteja. Hän pelasti syksyllä 1905 haaksirikkoutuneen Graftonin aselastista suuren osan turvaan omalla Björn-hinaajallaan. Henkensä uhalla hän piilotti aseita mm. Isokatu 29:n taloonsa. Hän sai tästä uroteosta sittemmin palkkioksi kauniin kultakellon ketjuineen. Strömbäck pelasti myös Graftonin laivakellon, jota säilytetään nykyään purjehdusseuran kesäravintolassa Mustakarilla.

Kalastus oli Gustaf Strömbäckin intohimoinen harrastus, ja hänellä oli komea S:t Matteus –kesämökki Furuskäret-saarella. Hänelle myönnettiin eläkkeelle siirtyessään Suomen Valkoisen Ruusun ritarikunnan 2. luokan mitali ansiokkaasta toiminnastaan satamamestarina ja –viskaalina. Samassa tilaisuudessa hän sai myös hopeisen muistoesineen ystäviltaan sekä Kokkolan kaupungin 300-vuotismuistomitalin.

# Hamnmästare Gustaf Strömbäck

Gustaf Strömbäck föddes den 20 januari 1865 i Petalax och avled den 12 oktober 1938 i Gamlakarleby. Vid 5 års ålder flyttade han med sin mor från Vasa till Gamlakarleby. När han var femton år gammal anställdes han som sjöman och seglade på utländska fartyg i ungefär åtta år.

År 1889 avlade han styrmansexamen och följande år kofferdiskeppar-examen. Han avlade även ångbåtsbefälhavarexamen 1898. Strömbäck seglade en tid med eget fartyg samt som styrman på FÅA:s båtar. Han var bl.a. förste styrman på ångfartyget Jakobstad. År 1899 valdes han till hamnmästare i Gamlakarleby, en tjänst som han skötte till slutet av år 1933.

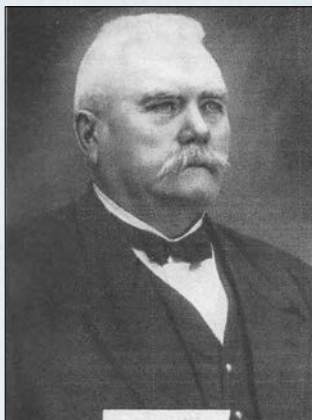
Under Strömbäck's tid utvecklades Yxpila till en av landets främsta exporthamnar. Strömbäck hade anlag för teknik och kunde rita och bygga båtar själv. Han var smed och mekaniker och ansvarade själv för de årliga reparationerna av hamnens anläggningar. Det var hans förtjänst att hamnen fick en vågbrytare. Han förestod även Nobel Standards upplagringsplats och verkade som ortens fartygsbesiktningsman.

Gustaf Strömbäck var road av allt som var nytt.

Han grundade stadens första biograf 1907, som han förestod i fem år. Även stadens första ordentliga skridskobana kom till genom hans försorg. Strömbäck var medlem av drätselkammaren 1897-98. Han var dessutom medlem av trafikkommittén samt hamn-, val-, brand- och fattigvårdsnämnden. I ett tiotal år ansvarade han för sjömanshuset i Yxpila. Han var principal i sparbanken och medlem av kyrkofullmäktige.

Strömbäck var en sann patriot och en av de ledande aktivisterna på orten. Med sin egen bogserbåt Björn forslade han en stor del av vapenlasten från Grafton hösten 1905. Med risk för sitt eget liv gömde han vapnen bl.a. i sitt hus vid Storgatan 29. För denna bedrift tilldelades han ett vackert guldur med kedja. Strömbäck tog även hand om Graftons skeppsklocka som numera förvaras i segelsällskapets sommarrestaurang på Mustakari.

Gustaf Strömbäck's största fritidsintresse var fiske och hans ståtliga sommarstuga S:t Matteus fanns på Furuskär. För sin förtjänstfulla verksamhet som hamnmästare och hamnfiskal belönades han när han avgick med pension med riddartecknet av 2. klass av Finlands Vita Ros. Vid samma tillfälle fick han en minnesgåva i silver av sina vänner samt Gamlakarleby stads 300-års minnesmedalj.



# Talousneuvos Tuomas Pohjanpalo

Thomas Friis (myöhemmin Tuomas Pohjanpalo) syntyi 3. maaliskuuta 1861 Himangalla ja kuoli 27. helmikuuta 1933 Kokkolassa. Koulunkäynnin jälkeen hän työskenteli isänsä vene- ja puutavaraliikkeessä. Hän perusti veljensä kanssa Veljekset Friis -metalliyhtiön Kalajoelle vuonna 1885. Kymmenen vuotta myöhemmin veljekset perustivat samannimisen verstaan ja valimon Ykspihlajaan.

Perheyhtiön toiminta laajentui siten, että siihen kuului köysi- ja kookosmattotehdas, venetelakka, höyrymylly, tiilitehdas, graniittilouhos ja rautakauppa. Tehtaissa valmistettiin kaikkea mahdollista hautaristeistä rautatievaunuihin, ja yritys oli seudun suurin työllistäjä. Yritys työllisti parhaimmillaan 600–700 henkilöä. Pohjanpalo johti yritystä lähes 50 vuotta.

Hän työskenteli kiihkeästi Keski-Pohjanmaan suomenkielisen kulttuuri- ja liike-elämän kehittämiseksi. Hän oli mukana perustamassa Kokkolan Suomalaiset -yhdistystä, Kokkolan Suomalaisia Yhteiskoulua, Kokkolan ja Ykspihlajan suomalaisia kansakouluja sekä suomenkielistä kauppakoulua. Hän muutti sukunimensä Pohjanpaloksi Snellmanin päivänä vuonna 1906.

Pohjanpalon bisnesvainu ja halu edistää suomenkielistä kulttuuria yhdistyivät KPO:ssa, jonka synnyssä hänellä oli keskeinen rooli. Hän toimi KPO:n väliaikaishallituksen ja ensimmäisen hallituksen puheenjohtajana kauppalain voimaantulosta lähtien aina syksyyn 1913, jolloin hänen täytyi väistyä tehtävistään. Väistyminen johtui Pohjanpalon ja Kansallis-Osake-Pankin välisestä riidasta, joka koski Veljekset Friis Oy:n taloudellista tilannetta.

Tuomas Pohjanpalo toimi jäsenenä ja puheenjohtajana useissa johtokunnissa, hallituksissa ja komiteoissa. Hän oli Vaasan kauppakamarin ja Keskuskauppakamarin jäsen, Kokkolan Kirjapaino Oy:n johtokunnan puheenjohtaja, Keski-Pohjanmaan Säästöpankin hallituksen jäsen, Suomalaisen Yhteiskoulun johtokunnan puheenjohtaja, satamahallituksen puheenjohtaja, Keski-Pohjanmaan suojeluskuntien piiriesikunnan jäsen sekä Gamlakarleby marinförbund -meriseuran puheenjohtaja.

Pohjanpalo edusti Suomalaista puoluetta. Hän oli valtiopäivämies vuosina 1907–1909, Kokkolan kaupunginvaltuutettu vuosina 1911–1913 ja 1919–1924 sekä Kokkolan kokoomusseuran puheenjohtaja. Satamahallituksen puheenjohtajana hän työskenteli aktiivisesti sataman kehittämisen puolesta ja toi erilaisissa raporteissa esiin sataman merkitystä. Tuomas Pohjanpalo nimettiin Suomen ensimmäiseksi talousneuvokseksi.



# Ekonomierådet Tuomas Pohjanpalo

Thomas Friis eller Tuomas Pohjanpalo föddes den 3 mars 1861 i Himango och avled i Gamlakarleby den 27 februari 1933. Efter skolgången arbetade han i sin fars skepps- och trävaruaffär. År 1885 grundade han tillsammans med sin bror metallföretaget Veljekset Friis i Kalajoki. Tio år senare startade bröderna en verkstad och ett gjuteri med samma namn i Yxpila.

Familjeföretaget utvidgades och verksamheten omfattade en rep- och kokosmattfabrik, en skeppsdocka, en ångkvarn, en tegelfabrik, ett granitbrott och en järnaffär. I fabriken tillverkades allt från gravkors till järnvägsvagnar och företaget var ortens största arbetsgivare. Som mest sysselsatte företaget 600-700 personer. Pohjanpalo ledde företaget i nästan 50 år.

Pohjanpalo arbetade ivrigt för att utveckla det finskspråkiga kultur- och affärlivet i Mellersta Österbotten. Han var med och grundade föreningen Kokkolan Suomalaiset, den finska samskolan i Gamlakarleby, de finskspråkiga folkskolorna i Gamlakarleby och Yxpila samt den finskspråkiga handelsskolan. På Snellmandagen 1906 ändrade han sitt släktnamn till Pohjanpalo.

Pohjanpalos affärssinne och vilja att främja den finskspråkiga kulturen förenades i KPO, vid vars tillkomst han spelade en central roll. Han verkade som ordförande i KPO:s interimsstyrelse och i den första styrelsen, från handelslagets tillkomst till hösten 1913, då han blev tvungen att avgå. Detta berodde på en tvist mellan Pohjanpalo och Kansallis-Osake-Pankki rörande Veljekset Friis Oy:s ekonomiska situation.

Tuomas Pohjanpalo verkade i ett antal direktioner, styrelser och kommittéer, både som medlem och som ordförande. Han var medlem i Vasa handelskammare och Centralhandelskammaren, ordförande i direktionen för Kokkolan Kirjapaino Oy, styrelsemedlem i Keski-Pohjanmaan Säästöpankki, direktionsordförande i Suomalainen Yhteiskoulu, ordförande i hamnstyrelsen, medlem i distriktsstaben för Mellersta Österbottens skyddskårer och ordförande i Gamlakarleby marinförbund.

Pohjanpalo representerade Finska partiet. Han var lanttagsman 1907-09, stadsfullmäktig i Gamlakarleby 1911-13 och 1919-24 samt ordförande i Kokkolan kokoomusseura. Som ordförande i hamnstyrelsen arbetade han aktivt för hamnens utveckling och lyfte fram hamnens betydelse i olika rapporter. Tuomas Pohjanpalo utnämndes till Finlands första ekonomieråd.

## 1721

Kun valtiopäivämies ja porvari Lars Brenner palaa Isonvihan jälkeen Tukholmasta Kokkolaan joulukuussa 1721 mukanaan "runsain mitoin hopeaa ja tavaraa", hänen aluksensa ajaa karille Olavsöarna-saaren edustalla ja uppoaa. Koko hänen perheensä ja palvelusväkensä sekä muita kaupunkilaisia, kaikkiaan parisenkymmentä henkilöä, saa viimeisen leposijansa aaltojen syyleilystä. Lars Brenner toimi raatimiehenä vuosina 1707–1711 ja valtiopäivämiehenä v. 1720.

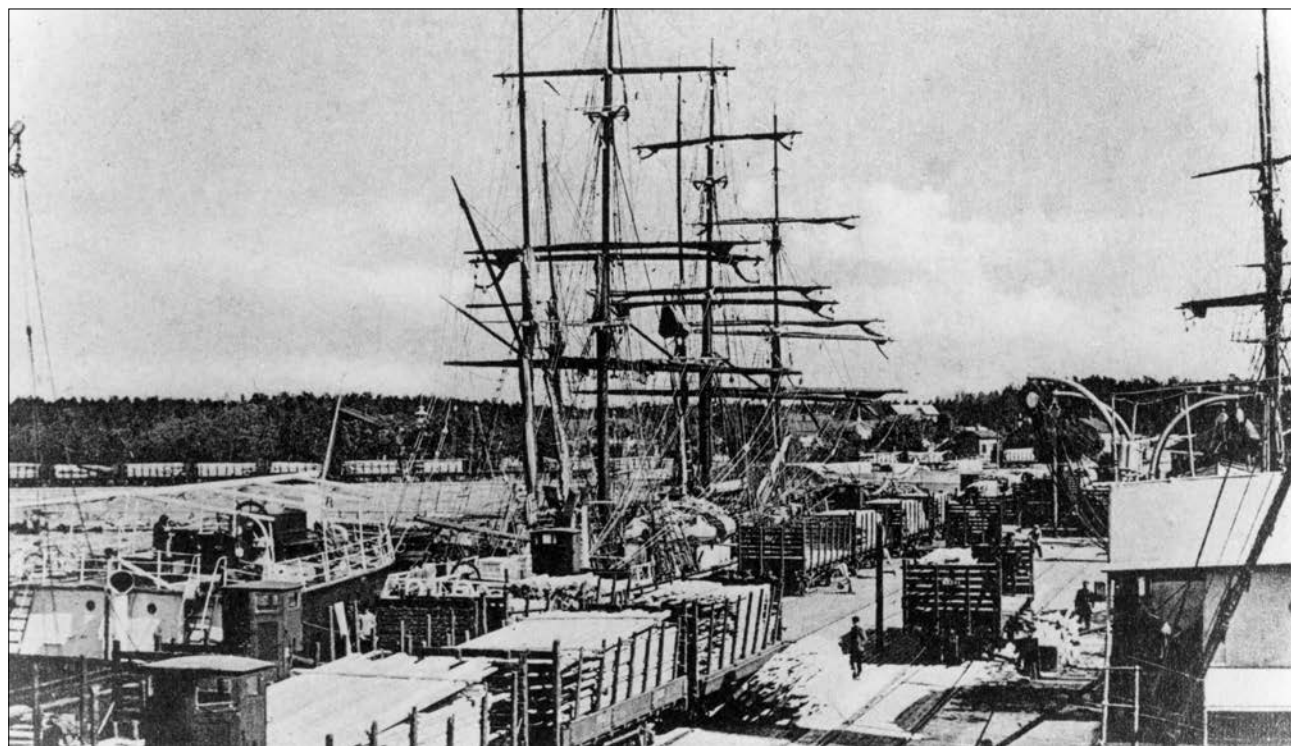
## 1724

Kokkolan porvarit vaativat kieltämään kruunupyyläisten ja kälviäläisten talonpoikien Isonvihan aikana perustamat satamat.

Kaupunki alkaa palkata rantaratsastajia eli –vartijoita, joiden tehtävänä on estää muiden kaupunkien porvarien kaupankäynti Kokkolan alueella sekä hillitä näiden laitonta kauppaa, ns. maa-kauppaa, talonpoikien kanssa.

## 1729

Anders Chydenius syntyy. Hänellä on oleva suuri merkitys alueen kaupan ja me-



Uusi satamalaituri 1920-luvulla. Nya kajen på 1920-talet.

käytettävissä. Lisäksi satamassa oli huolinta- ja meklaritoimisto, hotelli, laivatarvikekauppa, ruokaloita ja kahviloita. Kaupunki osti Ruotsista ruoppaajan torjuakseen sataman madaltumista. Mutta liettymiselle ei voinut mitään. Pohjoistuulet kuljettivat satamaan hiekkaa, joka kerrostui laitureiden ympärille.

Vuonna 1902 kaupungin kauppiasyhdistys esitti valtuustolle uuden laiturin rakentamista vanhasta rautatielaiturista pohjoiseen. Kaupunginvaltuusto päätti vasta viisi vuotta myöhemmin – satamamestarin ehdotuksesta – leventää laituria ja asentaa sinne kolme raidetta kahden sijaan. Samana vuonna alettiin parantaa sataman valaistusta ja vanhaan laituriin asennettiin kaksi Lux-lyhtyä. Satama sai sähkövalot vasta vuonna 1913 Veljekset Friisin vedettyä sinne sähköjohdot.

Väylien merkitseminen oli pitkään puutteellista, ja puuttuvien viittojen vuoksi aiheutui pohjakosketuksia. Jo vuonna 1882 kaupunginvaltuusto esitti valtiovalle, että Tankarille oli ehdottoman tärkeää rakentaa kiinteä majakka. Lisäksi valtuusto pyysi merkitsemään Stockösendetin ja Repskärin väylät. Valtio näytti hankkeelle vihreää valoa vasta v. 1887, ja majakka otettiin käyttöön vuonna 1889. Tämän jälkeen alukset pystyivät

1889 tas fyranläggningen i bruk. Härefter kan man segla säkert in i hamnen även under den mörka tiden.

Trafiken över Yxpila ökar oavbrutet och år 1903 börjar staden bygga en ny 300 meter lång kaj norr om järnvägsbryggan. På stadens begäran undersöks farlederna eftersom en båt fått bottenkänning. Nu står tre officiella farleder till förfogande. Mot norr förbi Trullögrund, mot söder förbi Tankar (12 m djup) och Jakobstads skärgårdsfarled eller den s.k. Stocköundsfarleden (3,6 m).

Under första världskriget går en del av transittrafiken via Yxpila och stora mängder gods från Narvik till Ryssland skeppas via hamnen i Yxpila. Men det saknas kapacitet för att klara av trafik i en sådan omfattning. Packhus och magasin är överfulla med varor och en stor mängd lagras under presenningar i det fria. Ibland är man tvungen att lagra godset under bar himmel. Stort kaos råder i hamnen och stölder förekommer ideligen. Även stödligor från huvudstaden opererar och döms i långvariga rättegångar till böter och frihetsstraff.

Tyskarnas blockering av Östersjön leder till en växande transittrafik från västmakternas sida över de österbottniska hamnarna. Detta bidrar till att Lars Krogius





**Laivatarvikekauppa ja hotelli Hietala. Skeppshandeln och hotell Hietala.**

purjehtimaan turvallisesti satamaan myös pimeässä.

Ykspihlajan liikenne kasvoi keskeytyksettä, ja v. 1903 kaupunki alkoi rakentaa uutta 300-metristä laituria rautatielaiturista pohjoiseen. Väylät tutkittiin kaupungin pyynnöstä, sillä eräs alus oli saanut pohjakosketuksen. Käytettävissä oli kolme virallista väylää: Trullögrundetin väylä pohjoiseen sekä Tankarin (12 m) väylä ja Pietarsaaren saaristoväylä, ns. Stockösundetin väylä (3,6 m) etelään.

Osa transitoliikenteestä kulki ensimmäisen maailmansodan aikana Ykspihlajan kautta, ja Narvikista lähetettiin Venäjälle suuret määrät tavaraa sataman kautta. Satamalla ei kuitenkaan ollut kapasiteettia hoitaa liikennettä tällaisessa laajuudessa. Pakkahuone ja makasiini olivat pullollaan tavaroita ja suuri määrä tavaraa jouduttiin säilyttämään pressujen alla ulkona. Joskus tavarat oli pakko jättää jopa taivasalle. Satamassa vallitsi kaaos ja varkauksia esiintyi yhtenä. Alueella toimi varasliigoja jopa pääkaupungista asti ja varkaita tuomittiin pitkällisissä oikeudenkäynneissä sakkoihin ja vapausrangaistuksiin.

Saksalaiset saartoivat Itämeren, minkä vuoksi länsivaltojen transitoliikenne Pohjanmaan satamien kautta lisääntyi. Niinpä helsinkiläiset Lars Krogius ja Victor

och Victor Ek från Helsingfors samt John Nurminen från Raumo öppnar kontor i staden. Transittrafiken upphör genom oktoberrevolutionen 1917 och speditörerna avvecklar sina filialkontor i Gamlakarleby.

Efter första världskriget råder tonnagebrist. Men redan i början av 1920-talet ökar fartygstrafiken över Yxpila. Efterfrågan på rundvirke är stor, sågade trävaror och sparrar exporteras i ansevärliga mängder. Det är liv och rörelse i hamnen med inslag av råacklade skutor bland de allt mer dominerande ångbåtarna. Då 20-30 fartyg samtidigt besöker hamnen är det klart att inte alla samtidigt kan få kajplats. Propsbåtarna lastar ute på redden och ibland är det trångt om saligheten. Trävaror är den största exportvaran och Yxpila har utvecklats till Finlands näst största exporthamn för osågade trävaror.

Åren mellan frihetskriget och vinterkriget är utvecklingen i hamnen minimal, men hamnen fyller tidens krav. Upplagringsplatserna måste man utvidga och ett stickspår det s.k. Storgrundsspåret dras. År 1928 förlängs Storgrundets femte stickspår. Samma år vänder man sig till statsmakten för att få ut den sista raten av statsanslaget för vågbrytaren.

na skötts av några fiskare på Tankar.

### 1763

Hamnen och segelrutterna kartläggs och djupet mäts.

### 1765

Städerna Uleåborg, Gamlakarleby och Vasa får stapelrätt.

### 1769

Skeppet Carolus förliser nära Marseille i Medelhavet.

### 1770

Staden avlönar tre lotsar och låter bygga en lotsstuga på Tankar.

### 1780

Staden sänder ett tiotal skepp utrikes och säkrar därmed första platsen bland Finlands sjöfartsstäder. Samma år bygger stadens köpmän 14 nya skepp och skutor varav fyra är spanienfara-re. Två fartyg från staden besöker hamnar i Västindien. Tiden före det amerikanska frihetskriget ökar handelsutbytet genom seglation på England och Italien.

### 1794

Handeln i Gamlakarleby ligger från 1780-talet till den svenska tidens slut nästan helt i händerna på Anders Roos d.ä. och hans svärfar Henrik Rahm. Roos är den ende som under

renkulun kehitykselle. Kokkola saa tapulioikeudet hänen ansiostaan.

### 1730

Kaupunki hankkii nostokurjen ruoppaamista varten. Sunti ruopataan ensimmäistä kertaa. 1700-luvulla Suntia syvennetään useaan otteeseen.

### 1740

Porarit rakentavat pookin Trullögrundille.

### 1742

Nyhamniin (Norra Hamnskäretiin) suunnitellaan majakkaa. Lisäksi suunnitellaan kiinnitysrenkaita talvisatamaa varten.

### 1747

Valtiopäivät määrää Pyhä- ja Kalajoen pelkästään Kokkolan lastauspaikoiksi.

### 1750

Meritulli on siirretty Ryövärinkarille. Se osoittaa sataman siirtyneen pois keskustasta. Tankariin rakennetaan pooki.

### 1750

Vuoden kuluessa sattuu kaupungin väkilukuun vaikuttavia merionnettomuuksia. Kruunupyyn Jouxholmenin edustalla hukkuu 15 henkilöä aluksen kaaduttua, ja myöhemmin syk-

Ek sekä raumalainen John Nurminen avasivat kaupunkiin konttorit. Kauttakululiikenne tyrehtyi vuoden 1917 lokakuun vallankumouksen takia ja huolitsijat sulki Kokkolan haarakonttorinsa.

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen vallitsi tonnistopula. Ykspihlajan laivaliikenne alkoi kuitenkin kasvaa jo 1920-luvun alussa. Tukkipuun kysyntä oli suurta ja sahatavaraa ja parruja vietiin huomattavia määriä ulkomaille. Satamassa riitti vilinää ja vilskettä ja laiturissa oli myös raakatakilaisia purjelaivoja yhä yleisemmiksi käyneiden höyrylaivojen seassa. Kun satamassa vieraili 20-30 alusta samanaikaisesti, oli selvää, etteivät kaikki voineet saada laituri paikkaa yhtä aikaa. Propsilaivat lastasivat laivoja redillä ja välillä lahdella oli hyvinkin ahdasta. Puutavara oli tärkein vientituote ja Ykspihlajan satamasta oli kasvanut Suomen toiseksi suurin raakapuun vientisatama.

Sataman kehitys jäi vähäiseksi vapaussodan ja talvisodan välisinä vuosina, mutta satama täytti kuitenkin ajan vaatimukset. Varastopaikkoja oli laajennettu ja lahteen oli vedetty ns. Storgrundetin sivuraide. Storgrundetin viidettä pistoraidetta pidennettiin vuonna 1928. Samana vuonna kaupunki kääntyi valtiovallan puoleen saadakseen viimeisen erän valtion lupaamasta määrärahasta aallonmurtajaa varten.

## Ykspihlaja – merkittävä puutavaran vientisatama

Tukkipuu oli tärkein vientitavara useita vuosikymmeniä;



Lastausta satamassa. Lastning i hamnen.

## Yxpila – betydande exporthamn för trävaror

Rundstock är under flera decennier den viktigaste exportvaran, i början är det fråga om gruvprops, senare massa- och pappersved. Lastningen sker ute på redden och kräver mycket arbetskraft. I mitten på 1920-talet är Yxpila Finlands näst största exporthamn för trävaror, med undantag av sågade trävaror.

År 1932 stadfäster stadsfullmäktige hamnområdets gränser. Följande år avtackas Gustaf Strömbäck som fungerat som hamnkaptan sedan 1 januari 1900. Till ny hamnkaptan utses sjökaptan Lars Winstén. År 1934



Ilmakuva Ykspihlajasta vuodelta 1935. Ilmailuhallitus. Flygfoto över Yxpila från år 1935. Luftfartsstyrelsen.



**Ykspihlajan saha 1930-luvulla. Yxpila såg på 1930-talet.**

aluksi kaivospölkkyt, sitten sellu- ja paperipuu. Lastaus tapahtui redillä ja vaati paljon työvoimaa. Ykspihlaja oli 1920-luvun puolivälissä Suomen toiseksi suurin puutavaran vientisatama – lukuun ottamatta sahatavaran vientiä.

Kaupunginvaltuusto määritteli satama-alueen rajat vuonna 1932. Satamakapteenina 1.1.1900 lähtien toiminut Gustaf Strömbäck jäi eläkkeelle seuraavana vuonna. Uudeksi satamakapteeniksi valittiin merikapteeni Lars Winstén. Aallonmurtajan pidentämishanke eteni hieman vuonna 1934, kun valtiovallta ja kaupunginvaltuusto myönsivät siihen määrärahan.

Ykspihlajan liikenne supistui huomattavasti talvisodan takia tai oikeastaan jo vuonna 1938, ja satamamaksuja korotettiin 50 prosentilla tappioiden kattamiseksi. Kaupunki sai samana vuonna ensimmäisen satamajäänmurtajansa, kun kaupunki vuokrasi Karhunimisen hinaajan Yxpila Stevedoring Co:lta.

Ykspihlajan satama oli tärkeä hyödykkeiden tuontisatama jatkosodan aikana. Tällä kertaa saksalaiset alukset kuljettivat tarvikkeita Suomeen sijoitetuille joukoilleen, ja Ykspihlajaan varastoitettiin suuret määrät tavaraa. Useimmat alukset oli rekisteröity Hampuriin. Ab Otto Rodén Oy ja YSC hoitivat tavaroiden purkamisen ja huollinnan. Toiminta tuotti reilua ylijäämää vuosina 1941–1943.

Sota-aika oli toisin sanoen erittäin tuottoisaa Rodénin

kommer man ett steg framåt när det gäller förlängningen av vågbrytaren då statsmakten och stadsfullmäktige beviljar anslag för ändamålet.

På grund av vinterkriget eller redan 1938 minskar trafiken på Yxpila ansevärt och hamnavgifterna höjs med 50 procent för att täcka förlusterna. Samma år får staden den första hamnbrytaren då staden hyr bogserbåten Karhu av Yxpila Stevedoring Co.

Under fortsättningskriget är Yxpila hamn en viktig lossningshamn för förnödenheter. Denna gång är det tyska fartyg som transporterar förnödenheter till sina trupper i Finland och stora upplag av varor lagras i Yxpila. De flesta fartygen är registrerade i Hamburg. Lossning och spedition sköts helt av Ab Otto Rodén Oy och YSC. Under åren 1941–43 ger verksamheten rejäla överskott.

Krigstiden är med andra ord lukrativ för de Rodénska bolagen, men omställningen till fredstida förhållanden är inte lätt. Astley W. Rodén är numera en ganska ensam man. Svågern Justus "Korre" Kurtén har avlidit och kollegan C.A. Uunila finns hos konkurrenten Adolf Lahti & Co. Konsul Birger Stenhagen efterträder Kurtén som kontorschef.

Krigsslutet har även fört nya företag i branschen till Yxpila. Oy Liinahamari Stevedoring Co Ab och M. Rauanheimo Oy som ägs av Nordströmkoncernen i Lovisa etablerar sig på orten. Företagen som verkar i Petsamo inleder stuveri- och speditjonsverksamhet i Yxpila. Med

1788-90 års krig har råd och djärvhet att hyra utländska fartyg för sina varutransporter och köper salt och spannmål till de nödlidande i nejden.

### 1799

Av lantmätare Dahls karta över Gamlakarleby framgår att det fanns ett 80-tal bodar och en stor del av dessa var byggda på pålar. Varorna fördes med prämar från skeppen längs Sundet och lossas direkt i magasinen eller på en lastbrygga som låg nedanför Donnerska huset, numera Societetshuset.

### 1800

Anders Chydenius startar ett läsesällskap. Samma år finns det 10 läkare i Finland, en av dem verkar i Gamlakarleby. I staden finns också en apotekare, en barnmorska, men inget sjukhus. Stadens befolkning uppgår till 1 638 personer, medan landskommunen redovisar 2 518 invånare.

### 1801

Gamlakarleby stad har utvecklats till Finlands största och rikets fjärde största sjöfartsstad efter Stockholm, Göteborg och Gävle.

syllä menehtyy neljä kokkolalaista toises-  
sa merionnettomuu-  
dessa.

### 1752

Kuningas Aadolf  
Fredrik vierailee Kok-  
kolassa ja yöpyy An-  
na Carlbohmin talos-  
sa Rantakadulla.

### 1760

Kaupunki palkkaa  
kaksi vakinaista luot-  
sia. Tätä ennen luotsin  
tehtäviä ovat hoita-  
neet muutamit tan-  
karilaiset kalastajat.

### 1763

Satama ja purjehdus-  
väylät kartoitetaan, ja  
syvyys mitataan.

### 1765

Oulu, Kokkola ja Vaa-  
sa saavat tapulioikeu-  
det.

### 1769

Carolus-alus kärsii  
haaksirikon Välimerel-  
lä Marseillen lähellä.

### 1770

Kaupunki palkkaa  
kolme luotsia ja ra-  
kennuttaa luotsitu-  
van Tankariin.

### 1780

Kaupunki lähettää  
kymmenkunta alusta  
ulkomaille ja varmis-  
taa näin ollen ensim-  
mäisen sijansa Suo-  
men merenkulkukau-  
punkien joukossa.  
Samana vuonna kau-  
pungin kauppiaat ra-  
kennuttavat 14 uutta  
alusta ja purtta, jois-

yrityksille, mutta muutos rauhan olosuhteisiin ei ollut  
helppo. Astley W. Rodén oli tuolloin aika yksin. Hänen  
lankonsa Justus "Korre" Kurtén oli kuollut ja kollega C.A.  
Uunila työskenteli kilpailijalle, Adolf Lahti & Co:lle. Konsuli  
Birger Stenhagen valittiin toimistopäälliköksi Kurténin  
jälkeen.

Sodan päättyminen oli tuonut alalle uusia yrityksiä  
Ykspihlajaan. Loviisalaisen Nordström-konsernin  
omistamat Oy Liinahamari Stevedoring Co Ab ja M.  
Rauanheimo Oy asettuivat seudulle. Petsamossa  
toimineet yritykset aloittivat ahtaus- ja huolintatoiminnan  
Ykspihlajassa. Vuosien myötä näistä yrityksistä kehittyi  
dynaaminen kilpailija alueella jo toimineille yrityksille.  
Sota-aika aiheutti tietenkin häiriöitä sataman toimintaan.

Ykspihlajan sataman liikenne oli vilkasta jatkosodan  
aikana, sillä satama oli tärkeä saksalaisten tuotteiden  
ja hyödykkeiden tuontipaikka. Vuonna 1942  
satamalautakunta totesi vuosikertomuksessaan  
satamaliikenteen olevan maailmansodan takia  
suhteellisen vähäistä. Ensimmäinen alus saapui satamaan  
4. kesäkuuta ja viimeinen lähti satamasta 2. joulukuuta.  
Vuoden aikana satamassa kävi 120 alusta, joiden  
yhteenlaskettu kantavuus oli 123 501 nettorekisteritonnia.  
Ykspihlajan ja Möllerinlahden satamien kautta laivattiin  
yhteensä 32 870 tonnia.

### Tulevaisuudensuunnitelmia

Ankeista ajoista huolimatta katse oli suunnattuna

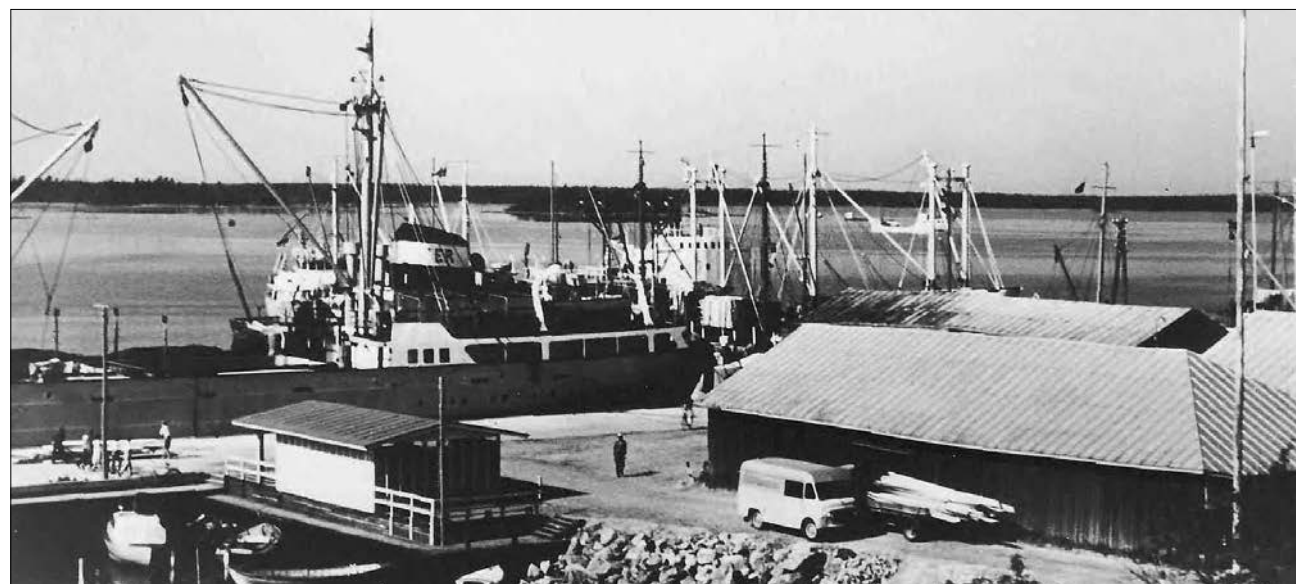
åren blir dessa företag en dynamisk konkurrent till de  
redan verksamma företagen. Krigstiden innebär självfallet  
vissa störningar i hamnens verksamhet.

Under fortsättningskriget är trafiken livlig eftersom  
Yxpila är en viktig hamn som lossningsplats för import  
av förnödenheter från Tyskland. År 1942 konstaterar  
hamnämnden i sin årsberättelse att hamntrafiken på  
grund av världskriget är relativt obetydlig. Det första  
fartyget anlöper hamnen den 4 juni och det sista fartyget  
avgår den 2 december. Under året anlöper 120 fartyg  
hamnen och deras sammanlagda dräktighet uppgår  
till 123 501 nettoregister-ton. Över Yxpila och Möllersvik  
hamnar skeppas inalles 32 870 ton.

### Börjar planera för framtiden

Trots de bistra tiderna blickar man framåt. Den 24  
november 1942 tillsätter fullmäktige en kommitté som  
skall göra upp förslag för utvidgning av hamnen. Expertis  
anlitas och ett utvecklingsprogram uppgörs. Projektet får  
grönt ljus i stadens beslutande organ. Tidpunkten är kanske  
inte den rätta, men man är övertygad om att hamntrafiken  
kommer att växa ansevärt efter kriget. Därför bör man vara  
beredd att tillgodose trafikens fordringar.

De nuvarande hamnanläggningarna är i dåligt skick  
och kräver stora reparationer. Staden har även lovat  
Svavelsyra- och superfosfatfabriken att järnvägsbryggan  
förlängs med 50 meter och att farleden fördjupas  
med 24 fot. Projektet framskrider inte planenligt. För



Pakkahuoneen laituri 1950-luvulla. Pakkuskajen på 1950-talet.

## Satamakapteeni Lars Winstén

Merikapteeni Lars Winstén valittiin Gustaf Strömbäckin seuraajaksi Ykspihlajan satamakapteenin virkaan vuonna 1934. Winstén toimi satamakapteenina vuoteen 1955, jolloin hän jäi eläkkeelle. Hän oli syntynyt 29. lokakuuta 1893 Helsingissä ja kuoli 26. elokuuta 1965 Helsingissä.

Käytyään neljä luokkaa Svenska läroverket –keskikoulua Helsingissä hän lähti merille raumalaisella Rhea-parkilla. Sen jälkeen hän purjehti Ellanline-aluksella sekä Boadicia- ja Thalatta-fregateilla. Hän suoritti aliperämiehen tutkinnon v. 1914, ja seuraavana vuonna hänestä tuli yliperämies. Toimittuaan viisi vuotta perämiehenä, mm. nelimastoisella Port Stanleylla, hän suoritti merikapteenin tutkinnon Turussa vuonna 1920.

Toimittuaan ensin perämiehenä Uno-, Okama- ja Lille-höyrylaivoilla Lars Winstén oli päällikkönä Palawan-höyrylaivalla ja Adomia-kuunarilla. Hän jätti merielämän v. 1925 ja työskenteli kolme vuotta laivameklarina Adolf Lahti & Co:lla Ykspihlajassa. Seuraavaksi hän työskenteli kuusi vuotta liikennepäällikkönä Kemin selluloosatehtaalla. Vuonna 1934 hän palasi Kokkolaan tultuaan valituksi satamakapteeniksi. Tässä virassa hän toimi runsaat 20 vuotta.

Lars Winstén oli tarmokas ja arvostettu satamakapteeni. Hänet tunnettiin avoimesta ja humanista luonteestaan sekä herrasmiesmäisestä käytöksestään. Winstén omisti aikaansa myös yhteiskunnallisille riennoille. Hän vaikutti kaupungissa muun muassa laivameklarina, merikelpoisuuden- ja rungonkatsastajana sekä merikatselmusmiehenä. Lisäksi hän toimi Suomen Laivanpäällystiliiton piiriasiamiehenä.



## Hamnkapten Lars Winstén

År 1934 efterträdde sjökaptens Lars Winstén Gustaf Strömbäck som hamnkaptens i Yxpila. Winstén verkade som hamnkaptens till 1955 då han avgick med pension. Han var född den 29 oktober 1893 i Helsingfors där han avled den 26 augusti 1965.

Efter fyra klasser i Svenska läroverket i Helsingfors gick Winstén till sjöss med barken Rhea från Raumo. Därefter seglade han på fartyget Ellanline och fregatterna Boadicia och Thalatta.

Understyrmansexamen avlade han år 1914 och blev följande år överstyrmans. Under fem år som styrmans, bland annat på fyrmastaren Port Stanley, förvärvade han nya kunskaper som år 1920 utmynnade i en sjökaptensexamen i Åbo.

Efter att ha varit styrmans på ångarna Uno, Okama och Lille, förde Lars Winstén befälet på ångfartyget Palawan och skonertskeppet Adomia. År 1925 lämnade han sjölivet för att tre år framöver arbeta som skeppsmäklare hos Adolf Lahti & Co i Yxpila. Därefter verkade han i sex år som trafikchef vid Kemi cellulosafabrik. År 1934 återvände han till Gamlakarleby och tog emot tjänsten som hamnkaptens, en post som han innehade i drygt 20 år.

Lars Winstén var en driftig och ansedd hamnkaptens. Han var känd för sin öppna och vänsälla natur, samt sitt gentlemannamässiga uppträdande. Winstén ägnade sig även åt allmänna värv. Bland annat verkade han som skeppsmätare, nautisk- och skrovbesiktningsman samt mönstringsförrättare i staden. Han verkade även som ombud för Finlands skeppsbefälsförbund.



Satamarakennuksia 1950-luvulla. Hamnbyggnader på 1950-talet.

ta neljä on isoja ulkomaankauppa-aluksia. Kaksi kokkolaisista alusta käy Länsi-Intian (Karibian) satamissa. Kauppavaihto Englannin ja Italian kanssa kasvaa merenkulun ansiosta ennen Yhdysvaltain vapaussotaa.

#### 1794

Kokkolan kaupan käynti on 1780-luvun lopulta aina Ruotsin vallan ajan loppuun lähes kokonaan Anders Roos vanhemman ja hänen apensa Henrik Rahmin käsissä. Roosilla on 1788–1790 sotavuosina ainoana varaa ja rohkeutta vuokrata ulkomaisia aluksia tavarakuljetuksiaan varten ja ostaa suola ja viljaa seudun hädänalaisille.

#### 1799

Maanmittari Dahlin laatimasta Kokkolan kartasta näkyy noin 80 aittaa, suuri osa niistä on rakennettu paalujen päälle. Tavarat kuljetetaan aluksista proomuilla Suntia pitkin ja puretaan suoraan varastokennukseen tai lastauslaiturille, joka sijaitsee Donnerin talon, nykyisen Seurahuoneen, alapuolella.

#### 1800

Anders Chydenius perustaa lukuseuran. Suomessa on kymmenen lääkäriä, jois-



**Luotseja 1960-luvulla. Ylärivissä vas. / Lotsar på 1960-talet. Övre raden f.v. Aatos Säilä, Leo Lindell, Toimi Fredrik Marjamaa, Johannes Kaskela, Aarne Verner Santamaa, Ernst Pirttilluoma ja/och Walter Wikström.**

tulevaisuuteen. Valtuusto asetti 24.11.1942 komitean laatimaan ehdotusta sataman laajentamiseksi. Komitea käytti asiantuntijoita ja laati kehitysohjelman. Kaupungin päättävät elimet näyttivät hankkeelle vihreää valoa. Ajankohta ei ehkä ollut oikea, mutta päättäjät olivat vakuuttuneita siitä, että satamaliikenne kasvaisi huomattavasti sodan jälkeen. Tämän takia sataman oli oltava valmiina täyttämään liikenteen vaatimukset.

Silloiset satamarakennelmat olivat huonossa kunnossa ja vaativat suuria korjauksia. Kaupunki oli myös luvannut Rikkihappo- ja superfosfaattitehtaat Oy:lle pidentävänsä rautatielaituria 50 metrillä ja syventävänsä väylää 24 jalalla. Hanke ei edennyt suunnitelmien mukaan. Ahtaajat, maahantuojat ja maastaviejät puuttuivat asiaan hankkeen kiirehtimiseksi ja laativat kaupunginvaltuustolle kirjelmän 10.11.1947.

Kirjelmässä korostetaan, että "Ykspihlajan satamaolosuhteet ovat sietämättömät ja välittömät

att påskynda ärendet ingriper stuvorna, importörerna och exportörerna den 10 november 1947 och riktar en skrivelse till stadsfullmäktige.

I skrivelsen framhålls att "hamnförhållandena i Yxpila är outhärdliga och att omedelbara förbättringar är absolut nödvändiga för att hamnen skall klara sig i konkurrensen med övriga hamnar". Muddringar och utfyllningsarbeten för byggandet av en permanent kaj påbörjas men besvär inlämnas och projektet fördröjs. Byggandet av stenkajen är inte heller någon småsak och den ståtliga kajen blir ett steg i rätt riktning i hamnens utbyggnad.

#### **Storindustrin kommer till Yxpila**

Svavelsyrafabriken kör igång under 1945 och samma år anslås betydande medel i statsbudgeten för utvidgning av hamnen. Det stora projektet leder till konflikter och kan förverkligas först 1947-50. Farledsdjupet ökar till 9,25 meter. Följande stora utvidgning sker under åren 1960-62,

parannukset ovat ehdottoman tarpeellisia, jotta satama säilyttäisi kilpailukykynsä muihin satamiin verrattuna". Ruoppaukset ja täyttötyöt uuden, kiinteän laiturin rakentamista varten aloitettiin, mutta asiasta tehtiin valitus ja hanke viivästyi. Kivilaiturin rakentaminen ei ollut pikkujuttu, mutta komeasta laiturista tuli askel oikeaan suuntaan sataman laajentamisessa.

### **Suurteollisuus saapuu Ykspihlajaan**

Rikkihappotehdas aloitti toimintansa vuonna 1945, ja samana vuonna valtion talousarvioon varattiin mittava määräraha sataman laajennusta varten. Suuresta hankkeesta aiheutui kuitenkin ristiriitoja, ja hanke voitiin toteuttaa vasta vuosina 1947–1950. Väyläsyvyys kasvoi 9,25 metriin. Seuraava suuri laajennus tapahtui vuosina 1960–1962, jolloin alueelle perustettaville Outokummun tehtaille rakennettiin oma satama. Kaupunki maksoi puolet kustannuksista.

Vuosi 1955 oli sataman ennätysvuosi. Huolintayrityksissä oli täystyöllisyys. Enimmillään 450 ihmistä työskenteli yhtäkaaa kuudentoista aluksen lastaus- ja purkutöissä samalla, kun yhtä monta alusta odotti vuoroaan redillä. Lastaus- ja purkutyötä oli rationalisoitava. Sataman uusista kehityssuunnitelmista käytiin keskustelua ja hankkeen arvioitiin maksavan 400 miljoonaa markkaa.

Satamakonttorin edessä sijainnut idyllinen pienvenesatama täytettiin vuonna 1960 ja pienvenesatama siirrettiin Pottiin, jossa oli jo aiemminkin ollut venepaikkoja. Kivilaituria käytettiin myös tankkialusten lastinpurkuun, mutta se osoittautui hankalaksi. Tästä syystä päätettiin neuvotella Esson kanssa erillisen öljylaiturin rakentamisesta. Nestemäisten polttoaineiden kuljetuksista tuli merkittävä osa sataman toimintaa 1960-luvulla.

Satamatyön luonne alkoi muuttua 1950-luvun lopulla ja puutavara-alusten lastaaminen redillä loppui. Laituripaikkojen tarve lisääntyi ja myös alukset olivat aiempaa suurempia. Uusi rantalaituri rakennettiin vuosina 1960–1965 ja se pinnoitettiin vuonna 1966. Vuotta myöhemmin laiturille asennettiin kaksi komeaa nostokurkea, jotka olivat ensimmäiset laatuaan Ykspihlajassa. Nostokurjet helpottivat massatavaroiden purkua.

Ykspihlajan satamassa oli täysi vauhti päällä vuonna 1961, kun 25 alukseen lastattiin Suomen "vihreää kultaa". Österbottningen-lehti kirjoitti, että Ykspihlajan puutavaran ajossa käytetään "suurikitaisia trukkeja".

då man bygger en egen hamn för Outokumpus fabriker som skall grundas på området. Staden bidrar med 50 procent av kostnaderna.

År 1955 noteras rekordår i hamnen. Speditionsbolagen har full sysselsättning. Som mest är 450 personer samtidigt engagerade i lastning och lossning av 16 fartyg medan lika många fartyg står och väntar ute på redden. Detta leder till att lastnings- och lossningsarbetet måste rationaliseras. Nya utvecklingsplaner för hamnen diskuteras och beräknas kosta 400 miljoner mark.

År 1960 fylls den idylliska småbåtshamnen framför hamnkotoret och småbåtshamnen flyttar till Potten där man redan tidigare haft båtplatser. Stenkajen används även vid lossning av tankfartyg, men detta orsakar besvärligheter. Därför underhandlar man med Esso om byggandet av en särskild oljekaj. Under 1960-talet blir transport av flytande bränslen en stor del av hamnens verksamhet.

I slutet av 1950-talet börjar hamnarbetet ändra karaktär och lastningen av trävarufartygen ute på redden upphör. Behovet av kajplatser ökar, därtill blir fartygen större. En ny strandkaj byggs åren 1960-65 och får ytbeläggning 1966. Ett år senare förses kajen med två ståtliga lyftkranar som är Yxpilas första och underlättar lossningen av massavaror.

År 1961 råder full rulle i Yxpila hamn när 25 fartyg lastar Finlands "gröna guld". Det skriver Österbottningen och berättar att "Storkäftiga truckar" används vid virkeskörningen i Yxpila. Virket som knippas av Ab D. Eklöf & Co exporteras till Holmens Bruk Ab i Norrköping. Hufvudstadsbladet vill inte vara sämre och skriver att "Yxpila håller på att bli ett österbottniskt Klondyke".

År 1960 finns som mest 32 fartyg samtidigt i hamnen.



**Sataman luultavasti ensimmäinen nosturi. Troligen den första lyftkranen i hamnen.**

### **1802**

Sveriges konung Gustav IV Adolf gör en avstickare till Gamlakarleby i samband med sin revisionsresa i Finland.

### **1805**

Natten till den 5 maj inträffar den tredje stora eldsvådan i Gamlakarleby. Då brinner 36 gårdar eller inemot en fjärdedel av stadens gårdar till grunden. Stora delar av Neristan står i lågor och rådhuset brinner ner.

### **1807**

Stadens handelsflotta uppgår till 26 skepp på sammanlagt 2 544 läster. År 1809 är antalet nere i sex.

### **1808-08**

Finska kriget drabbar även staden och landskommunen.

### **1810**

Efter kriget går staden mot ljusare tider som varar ett halvt sekel. Detta halva sekel är stadens blomstringstid och välståndet stiger märkbart. Ingen arbetslöshet förekommer och allt är frid och fröjd. På varven sträcks köl efter köl och det ena ståtliga fartyget efter det andra glider ner från badden för att med egen last gå på Europa eller i fraktfart segla världen runt.

# Satamakapteeni Fredrik Strömbäck

”Puhdas itsesuojeluvaisto sai roikkumaan kiinni Pommernin rikissä, vaikka takapuoli viisti vettä merellä raivoavassa myrskyssä. Kahden vuoden aikana itse asiassa kukaan ei pudonnut ja iskeytynyt kuoliaaksi kannelle, lokikirjaan tuli vain yksi onnettomuustapaus. Mutta kun sitten laskeutui kannelle reivattuaan purjeitä myrskyssä, kämmenet näyttivät siltä kuin niitä oli hangattu karkealla hiekkapaperilla.”

Näin totesi satamakapteeni Fredrik Strömbäck lehtihaastattelussa heinäkuussa 1960 istuessaan narisevassa tuolissaan Ykspihlajan satamakonttorissa tarinoimassa merielämästään. Monilla aluksilla päällikkönä toiminut Strömbäck oli tyypillinen merikarhu, jonka silmissä välkkyivät maailman meret hänen kertoillessaan arvokkaasti ja painokkaasti merimieselämästä.

Strömbäck tunnettiin suorapuheisena, selvänäköisenä ja humoristisena merenkävijänä, joka suoritti meriharjoittelunsa nykyisellä museoalus Pommernilla kahden vuoden aikana 1930-luvulla. Hän oli silloin 20-vuotias ja huomattavasti solakampi kuin satamakapteenin vuosinaan Ykspihlajassa. Satamakapteenina hänellä oli arvovaltaa ja hän tiesi, mitä halusi.

Fredrik lähti merille S/S Yrsalla käytyään ensin viisi luokkaa keskikoulua Kokkolassa. Suoritettuaan tutkintonsa Maarianhaminan merenkulkuopistossa hän työskenteli perämiehenä ja päällikkönä lukuisilla purjealuksilla aikana, jolloin ravinnon ja juomakelpoisen veden saatavuus vaihteli. Hän näki ja koki, miten trooppisten rankkasateiden vesiä jouduttiin keräämään kannelle pingotettuihin purjeisiin ja makeanvedensäiliöitä täytettiin sadevedellä.

Fredrik Strömbäck jätti merimieselämän taakseen vuonna 1955 tultuaan valituksi Lars Winsténin seuraajaksi Ykspihlajan satamakapteeniksi. Lisäksi Strömbäck toimi Merenkulkuhallituksen luotuspäällikkönä. Satama koki suuria muutoksia Strömbäckin aikana.

Heti ensimmäinen vuosi oli ennätyksellinen sataman historiassa. Enimmillään 450 työntekijää oli purkamassa ja lastaamassa 16 alusta samaan aikaan, kun yhtä monta alusta odotti redillä. Ykspihlajan satamassa kävi vuoden aikana 467 alusta. Niinpä uudet kehityssuunnitelmat nousivat ajankohtaisiksi, sillä toimintaa oli rationalisoitava.

Myönteinen kehitys jatkui 1960-luvun alussa. Huolintaliikkeet olivat täystyöllistettyjä, matkustajaliikenne käynnistyi ja Outokumpu saapui Ykspihlajaan. Kaikki suuret tankkialukset käyttivät teollisuussatamaa, ja ensimmäiset nostokurjet hankittiin. Vuonna 1964 rahdin kokonaismäärä ylitti miljoonan tonnin rajapyykin.

Vuonna 1967 satama oli ensimmäistä kertaa avoinna koko vuoden. Uusi nostokurki hankittiin, laitureita laajennettiin ja väylä syvennettiin 9,5 metriin. Linjaliikenteen kehitys jatkui 1970-luvulla ja helpotti seudun sahojen tavaravientä. Fredrik Strömbäck jäi eläkkeelle vuonna 1982. Hän oli syntynyt 20. huhtikuuta 1919 ja kuoli 23. marraskuuta 1990.



# Hamnkapten Fredrik Strömbäck

”Det var självbevarelseinstinkten som gjorde att man hölls kvar i riggen på Pommern, trots att rumpan doppade i vattnet vid rykande storm. Faktum är att på två års tid föll ingen ned och slog ihjäl sig, bara ett olyckstillbud präntades i loggboken. Men när man kom ned på däck efter att ha revat seglen i storm, såg handflatorna ut som man torkat dem med grovt sandpapper.”

Det konstaterar hamnkapten Fredrik Strömbäck i en tidningsintervju i juli 1960 när han i sin knarrande kontorsstol på hamnkoret i Yxpila berättar om livet till sjöss. Strömbäck som fört befäl på många fartyg var en typisk sjöbjörn som har de sju haven i blicken när han med pondus och kraft uttalar sig om sjömanslivet.

Strömbäck var känd som en frispråkig, klarsynt och humoristisk sjöman som på 1930-talet under två års tid fick sin skeppspraktik på nuvarande museifartyget Pommern. Då var han i 20-årsåldern och betydligt smärtare än under sina år som hamnkapten i Yxpila. Som hamnkapten hade han också pondus och visste vad han ville.

Efter fem klasser i mellanskolan i Gamlakarleby gick Fredrik till sjöss med S/S Yrsa. Sedan han avlagt examen vid Navigationskolan i Mariehamn arbetade han som styrman och befälhavare på otaliga segelfartyg i tider då tillgången på föda

och drickbart vatten var ojämn. Han var med när man fick ta tillvara de tropiska störtskurarna med uppspända segeldukar och fyllde sötvattenstankarna med regnvatten.

År 1955 lämnade Fredrik Strömbäck sjömanslivet då han efterträdde Lars Winstén som hamnkapten i Yxpila. Strömbäck verkade även som lodningschef vid Sjöfartsstyrelsen. Under Strömbäck's tid genomgick hamnen stora förändringar.

Redan första året kunde han redovisa nya rekord i hamnen. Som mest var 450 personer engagerade i lossning och lastning av 16 fartyg medan lika många fartyg väntade ute på redde. Under året besökte 467 fartyg hamnen i Yxpila. Detta ledde till att nya utvecklingsplaner aktualiserades eftersom verksamheten måste rationaliseras.

I början av 1960-talet fortsatte den positiva utvecklingen. Speditionsfirmorna hade full sysselsättning, passagerartrafiken kom igång och Outokumpu etablerade sig i Yxpila. Allt större tankfartyg anlöpte industrihamnen och de första lyftkranarna anskaffades. År 1964 översteg den totala godstrafiken 1 miljon ton.

År 1967 är hamnen i Yxpila för första gången öppen året runt. En ny lyftkran anskaffas, kajer byggs ut och farleden fördjupas till 9,5 meter. Utvecklingen av linjetrafiken fortsätter under 1970-talet och underlättar nejdens sågar att exportera sina produkter. År 1982 går Fredrik Strömbäck i pension. Han föddes den 20 april 1919 och avled den 23 november 1990.



Ab D. Eklöf & Co -yrityksen niputtama puutavara kuljetettiin Holmens Bruk Ab:lle Ruotsin Norrköpingiin. Hufvudstadsbladet-lehti ei halunnut olla pekkaa pahempi ja kirjoitti, että "Ykspihlajasta on hyvää vauhtia muodostumassa Pohjanmaan Klondike".

Vuonna 1960 satamassa oli enimmillään 32 alusta samanaikaisesti. Satamassa oli 17 alusta 19.8.1961, ja parisenkymmentä alusta oli matkalla satamaan. Suurin osa laivoista otti lastikseen sahatavaraa tai tukkipuuta. Satamassa oli erittäin ahdasta, sillä laituripaikkoja oli vain kymmenelle keskisuurelle laivalle.

Angela-tankkeri saapui ensimmäisenä uuteen teollisuussatamaan. Tankkialus laski laituriiin 8.12.1961 lastinaan 14 000 tonnia Nesteen raskasta polttoöljyä. Tuona historiallisena päivänä laiturilla tungeksivat kaupungin, teollisuuden, varustamojen ja meklareiden edustajat. Paikallislehdistö kertoi satamakapteeni Fredrik Strömbäckin hytisevän ja palelevan Angelan lipuessa hitaasti neljän hinaajan avustamana pitkin ahdasta uomaa. Pian satamakapteenilla oli kuitenkin kädet täynnä työtä, kun tankkialuksen köydet ja vaijerit oli kiinnitettävä uuteen, puolivalmiiseen laituriiin.

Myös Ykspihlajan huolintayrityksillä oli huippusezonki. Oy M. Rauanheimo Ab:n toimitusjohtaja Sven Rustén kertoi paikallislehdessä työvoimasta olevan pulaa ja 60 % työntekijöistä tulevan muista kunnista. Toiminta työllisti satamassa enimmillään yli 500 ihmistä.

Perämeren yli käynnistettiin matkustajaliikenne, ja m/s Bothnian kesäsesongista tuli ihan mukiinmenevä, sillä laivayhteyttä käytti runsaat 18 000 matkustajaa. Se tarkoitti noin 90 meno-paluu-matkaa Ykspihlajan ja

Den 19 augusti 1961 ligger 17 fartyg i hamnen och ett 20-tal fartyg är på väg in. De flesta fartygen lastar sågade trävaror eller rundvirke. Trängseln är stor eftersom det finns kajplatser för 10 medelstora fartyg.

Tankern Angela är det första fartyg som anlöper den nya industrihamnen. Fartyget anländer den 8 december 1961 med 14 000 ton tjockolja för Nestes räkning. Den historiska dagen kantas kajen av en lång rad representanter för staden, industrierna, redarna och mäklarna. Lokalpressen berättar att hamnkaptens Fredrik Strömbäck huttrar och fryser medan Angela långsamt anvisas in av fyra bogserbåtar längs den trånga rännan, men han får sedan jobba för fullt när trossar och vajrar läggs ut från tankern som skall förtöjas vid den nya halvfärdiga kajen.

Speditionsfirmorna i Yxpila har även högsäsong. Direktör Sven Rustén på Oy M. Rauanheimo Ab berättar i ortstidningen att det råder brist på arbetskraft och att 60 procent av arbetarna kommer från andra orter. Som mest sysselsätter verksamheten i hamnen över 500 personer.

Passagerartrafiken över Bottenviken har inletts och sommarsäsongen för M/S Bothnia med över 18 000 resande blir helt skaplig. Det betyder ett 90-tal resor tur-retur mellan Yxpila och Skellefteå under säsongen eller 300-400 resenärer per dag. Men detta är inte tillräckligt.

År 1964 slås igen nytt rekord i hamnen. För första gången i hamnens historia överstiger den totala godstrafiken en miljon ton. Under året trafikerar 593 fartyg hamnen. År 1967 är hamnen för första gången öppen året om. Följande år lastas den första malmbåten.



**Satamalautakunnan jäsenet onnittelevat Emil Hakalaa tämän syntymäpäivänä. Vasemmalta Toivo Sallamaa, Fredrik Strömbäck, Sven Rustén, Mikael Savela ja Evald Vainio.**

**Hamnnämndens medlemmar gratulerar Emil Hakala med anledning av hans födelsedag. Från vänster Toivo Sallamaa, Fredrik Strömbäck, Sven Rustén, Mikael Savela och Evald Vainio.**

### 1813

På borgarnas försorg börjar man muddra och påla Sundet. Medel för detta erhålls genom en liten fartygsavgift som uppbärs av fartygen.

### 1815

Genom den första hamnordningen försöker man förhindra att ballast lossas på hamnområdet. Borgarna och skeppsredarna i staden äger 30 större och mindre fartyg som dels är i fraktfart eller dels är tvungna att ligga still i hamnen på grund av brist på exportvaror. När fraktmarknaden för Finlands del inte kan bedrivas på Medelhavet, inskränker sig seglingarna till Östersjön, Nordsjön, Holland och England.

### 1819

Kejsar Alexander I besöker staden och övernattar hos handlanden Anders Roos d.y.

### 1820

Sjöfarten i Gamlakarleby upplever sina glansdagar fram till 1840-talet, då stadens handelsflotta hör till en av de största i landet.

### 1823

Vägen till Yxpila förbättras och de första lagerbyggnaderna börjar byggas. Planerna på en ny hamn är i full gång.

ta yksi toimii Kokkolassa. Kaupungissa on myös yksi apteekkari ja yksi kättilö mutta ei sairaalaa. Kaupungissa on 1 638 asukasta ja maalaiskunnassa 2 518 asukasta.

### 1801

Kokkolasta on kehittynyt Suomen suurin ja valtakunnan neljänneksi suurin merenkulkukaupunki heti Tukholman, Göteborgin ja Gävlen jälkeen.

### 1802

Kuningas Kustaa IV Aadolf pistäytyy Kokkolaan Suomeen suuntautuneen tarkastusmatkansa yhteydessä.

### 1805

Kokkolan kolmas suuri palo alkaa toukokuun 5. päivän vastaisena yönä. Kaikkiaan 36 taloa eli liki neljännes kaupungin taloista palaa perustuksiaan myöten. Huomattava osa Neristania on ilmiliekeissä ja raatihuone tuhoutuu.

### 1807

Kaupungin kauppalaivastoon kuuluu 26 alusta, kantavuudeltaan yhteensä 2 544 lästiä. Vuonna 1809 aluksia on enää kuusi.

### 1808-09

Suomen sota näkyy ja tuntuu kaupun-

Skellefteään välillä eli noin 300–400 matkustajaa päivässä sesongin aikana. Se ei kuitenkaan riittänyt.

Vuonna 1964 satamassa tehtiin taas uusi ennätys. Rahtiliikenteen kokonaismäärä ylitti ensimmäistä kertaa sataman historiassa miljoonan tonnin rajapyykin. Vuoden aikana satamassa kävi 593 laivaa. Vuonna 1967 satama oli ensimmäistä kertaa avoinna koko vuoden. Seuraavana vuonna lastattiin ensimmäinen malmialus.

### Perämeren syvin satama

Vuonna 1972 aallonmurtaja siirtyi takaisin kaupungin omistukseen ja öljysatama valmistui. Kemiralle rakennettiin samana vuonna oma laituri. Satamaa syvennettiin entisestään 1970- ja 1980-luvuilla. Kaupunki ja Outokumpu rakensivat yhdessä teollisuussatamaa ja ruoppasivat väylää. Myöhemmin Outokumpu laajensi laituritilaa ja hankki vuonna 1974 nostokurjen.

Vuonna 1975 väylä syvennettiin 9,5 metriin ja vuonna 1987 sitä syvennettiin 11 metriin. Kokkolan satamasta tuli näin Perämeren syvin satama. Syvemmän väylän ansiosta satamaan saattoi saapua kaksi kertaa suurempia aluksia. Syväsataman uusi laituri valmistui samana vuonna.

Oy M. Rauanheimo Ab:n toiminnan perusta järkkyy Kemira Oy:n päätettyä ryhtyä hoitamaan tuontitavaroidensa purkua omalla laituriillaan. Laiturin rakentaminen viivästyi jonkin verran, mutta vuonna

### Djupaste hamnen i Bottenhavet

År 1972 återgår vågbrytaren i stadens ägo och oljehamnen blir färdig. Samma år byggs en egen kaj för Kemira. Under 1970- och 80-talen fördjupas hamnen ytterligare. Staden och Outokumpu bygger gemensamt industrihamnen och muddrar farleden. Senare utökar Outokumpu kajutrymmet och anskaffar 1974 en lyftkran.

År 1975 ökar farledsdjupet till 9,5 meter och 1987 utökas det till 11 meter. Därmed är Karleby hamn den djupaste hamnen i Bottenhavet. Genom det ökade farledsdjupet kan dubbelt större fartyg anlöpa hamnen. Samma år blir den nya kajen i djuphamnen färdig.

Basen för Oy M. Rauanheimo Ab:s verksamhet rubbas när Kemira Oy beslutar överta lossningen av sitt importgods vid egen kaj. Kajbygget fördröjs något, men 1981 är bortfallet stort för stuveribolaget. Visserligen får Rauanheimo sköta närtransporter från lossningskajen till fabriken och en del gods till fabriker i andra delar av landet lossas fortfarande i den kommunala hamnen. Men merparten av de vinstgivande lossningarna går speditiöföretaget förbi.

Oy M. Rauanheimo Ab söker nya alternativ. En ny sjöfraktlinje öppnas på England. Den 15 juni sker den första skeppningen av trävaror. Det är det engelska företaget Finntimber Line Ltd som i samarbete med Rauanheimo och Karleby stad inleder denna verksamhet.

→ s. 90



Satama-alue 1970-luvulla. Hamnområdet på 1970-talet.

# Satamajohtaja Pertti Tilus Hamndirektör Pertti Tilus

Valtiotieteiden maisteri, merikapteeni Pertti Antero Tilus toimi vuonna 1982 Kokkolan sataman satamakonsulttina. Tämän jälkeen hän työskenteli väliaikaisena satamajohtajana, kunnes hänen valintansa viralliseksi satamajohtajaksi sai lainvoiman. Tilus oli Kokkolan satamajohtaja 15.2.1983–28.2.1987.

Sataman rahtiliikenteen määrä ylitti ensimmäisen kerran kaksi miljoonaa tonnia vuonna 1983. Syväsataman kehittäminen aloitettiin Tiluksen aikana. Satamaan rakennettiin muun muassa 180-metrinen syväsatamalaituri ja syväsataman laiturialue. Vuonna 1986 hankittiin "Iso-lita", ensimmäinen raiteilla liikkuva 40-tonninen nostokurki.

Satamajohtaja Tilus teki ensimmäisen neuvottelumatkansa Petroskoihin syksyllä 1983. Matkan tavoitteena oli keskustelujen käynnistäminen Kokkolan sataman kauttakulkuliikenteen kehittämisestä ja sataman hyödyntämisestä Karjalan neuvostotasavallan vientituotteiden kuljettamiseen. Tällaisia vientituotteita olivat mm. Kostamuksen kombinaatin rautapelletit sekä puutavara. Ministeri Kuisma Filatov, Karjalan neuvostotasavallan taloussuunnittelukomitean (Gosplan) puheenjohtaja, toimi toisena neuvotteluosapuolena.

Satamajohtaja Pertti Tiluksen ennakkoluuloton asenne ja yhteydet itänaapurimme markkinoihin ansaitsevat kaiken arvostuksemme, ja niitä voidaan pitää ensimmäisenä konkreettisena ponnisteluna Kokkolan sataman kauttakulkuliikenteen kehittämiseksi. Pertti Tilus syntyi 19.3.1946 ja kuoli 19.7.2009.



**Sopimus allekirjoitetaan. Oikealta Pertti Tilus, Sune Storbjörk ja Saimaa Linesin edustajia. Kontrakt undertecknas. Från höger Pertti Tilus, Sune Storbjörk och Saimaa Lines representanter.**

Politics magister, sjökapten Pertti Antero Tilus verkade under år 1982 som hamnkonsult i Karleby hamn. Därefter arbetade han som tillfällig hamndirektör tills valet av honom till hamndirektör vunnit laga kraft. Som hamndirektör verkade Tilus från den 15 februari 1983 till den 28 februari 1987.

År 1983 överskred godstrafiken första gånger två miljoner ton. Under Tilus' tid som hamndirektör inleddes utvecklandet av djuphamnen. Bland annat byggdes en 180 meters djuphamnsskaj och ett kajområde till djuphamnen. År 1986 anskaffades den första rälsgående 40-tonskranen "Iso-lita".

Hösten 1983 företog hamndirektör Tilus en förhandlingsresa till Petroskoi. Målet för resan var att öppna en diskussion om en utveckling av transittrafiken mellan Karleby hamn och utnyttjandet av hamnen för Karelska rådsrepublikens transport av exportvaror som Kostamuskombinatets järnpellets och transport av trävaror. Som förhandlingspart fungerade ordföranden för den Karelska rådsrepublikens ekonomiska planläggningskommitté (Gosplan), minister Kuisma Filatov.

Hamndirektör Pertti Tilus' fördomsfria inställning och hans kontakt till vår östra grannes marknader är värd all uppskattning och bör ses som den första konkreta ansträngningen till utvecklandet av transittrafiken över Karleby hamn. Pertti Tilus föddes den 19 mars 1946 och avled den 19 juli 2009.



**Kemiran vanha satama. Kemiras gamla hamn.**

# Satamakapteeni Hans Biskop

Vietettyään 20 vuotta merillä palolainen Hans Biskop siirtyi kuivalle maalle ja aloitti satamakapteenin työt Ykspihlajassa vuonna 1978. Aluksi hän toimi apulaissatamakapteenina. Neljän vuoden kuluttua hänet nimettiin vakinaiseksi satamakapteeniksi toimittuaan satamakapteeni Fredrik Strömbäckin sijaisena kuukauden verran. Biskop jatkoi samassa toimessa vuoteen 2003, jolloin hän jäi eläkkeelle.

– Merimieselämä kutsui minua jo 17-vuotiaana. Kolmen vuoden merimiesharjoittelun jälkeen kävin Maarianhaminan merenkulkuopiston. Merestä tuli elämäni. Vietettyäni merimieselämää 20 vuotta päätin siirtyä kirjoituspöydän taakse Ykspihlajan satamatoimistoon. Se merkitsi suuria muutoksia. Työajat muuttuivat tavallisemmiksi ja työtehtävät haastavammiksi.

Hans Biskop kertoo, että työskennellessään aluksen perämiehenä hän teki töitä neljä kuukautta putkeen sekä arjet että pyhät. Usein työt venyivät ylitöiksi. Työrupeaman jälkeen vuorossa oli neljän kuukauden vapaa.

– Tämä järjestely sopi minulle, enkä todellakaan kuulu niihin, jotka antavat merimiehen elämästä ankean kuvan.

Biskop päätti siirtyä maihin töihin voidakseen lopettaa merimiehen työt hyvillä mielin. Hän sanoo, ettei hän halunnut kuulua niihin, jotka muistelevat merillä oloa pettynein mielin. Hän päätti lopettaa merellä työskentelyn juuri sen tuntuessa mielekkäimmältä.

– Maista ei ollut kovin helppoa löytää töitä. Puhumattakaan siitä, että saisi mahdollisuuden palata kotiseudulleen. Toista samanlaista tilaisuutta en varmasti olisi enää saanut. Valitsin Ykspihlajan satamatoimiston tulevaisuutta ajatellen, Biskop myöntää.

Hans Biskop palveli pääasiassa perämiehenä ulkomaisilla laivoilla. Hän työskenteli kymmenen vuoden ajan Broströmskoncernen-varustamolle ja on seilannut Kaukoidän, Amerikan ja Välimeren satamissa. Hän ei voinut toimia ruotsalaisen kauppalaivan kapteenina Suomen kansalaisuutensa takia.

– Asettuminen Kokkolaan Mississippillä, Venäjällä ja Japanissa vietettyjen vuosien jälkeen ilman, että oli miesmuistiin edes käynyt Itämerellä, vaati muutoksia ja täydellisen ympäristönvaihdoksen. Elämä merillä on kuitenkin antanut minulle paljon. Olen vierailut lukuisissa maissa ja oppinut tuntemaan erilaisia ihmisiä ja kulttuureja. Juuri senhän takia jätin aikoinaan Palon taakseni ja päätin lähteä merille.

## Mahtavaa kehitystä

Nämä kokemukset ovat olleet hyödyksi satamakapteenin työssä Kokkolassa. Biskopin mukaan sataman ilmapiiri oli mukava, ja hän viihtyi työssään ja työtovereidensa parissa. Hän sai myös olla mukana sataman huimassa kehityksessä 1980-luvulta 2000-luvulle.

– Silloin kauttakululiikenne pääsi tosissaan vauhtiin. Neuvotteluja käytiin eri tasoilla ja uusia kontakteja luotiin. Rakennettiin laitureita, pystytettiin varistorakennuksia, tehtiin ruoppauksia ja ostettiin nostureita. Väylän syventäminen antoi satamalle uutta kilpailuetua, kertoo Biskop. Hänen mielestään satamatoimiston virkailijat ja sataman johtokunta tekivät hyvää työtä.

Uusi joka sään terminaali, satamatie ja paremmat rautatieyhteydet ovat myös askel oikeaan suuntaan.

– Näemme myönteisen kehityksen kasvaneena rahtiliikenteenä. Rahtiliikenne on kaksinkertaistunut viime vuosina, ja Kokkolan satamasta on tullut

Suomen tehokkaimpia satamia, kertoo Hans Biskop, joka säännöllisesti vierailee satamassa ja seuraa kehitystä.



Syväsatamaa. Djuphamnen.

# Hamnkapten Hans Biskop

Efter 20 år av sjömansliv gick Hans Biskop från Palo by år 1978 i land och blev hamnkapten i Yxpila. Först tillträdde han som biträdande hamnkapten. Fyra år senare utnämndes han till ordinarie efter att ha vikarierat hamnkapten Fredrik Strömbäck i en månad. På den posten stannade han till år 2003 då han gick i pension.

– Redan som 17-åring drogs jag till sjömanslivet. Efter tre års sjömanspraktik genomgick jag navigationsskolan i Mariehamn. Sedan blev haven mitt liv. Efter 20 års sjömansliv slog jag mig ner bakom skrivbordet på hamnkontoret i Yxpila. Det betydde stora omställningar. Arbetstiderna blev mer normala och arbetsuppgifterna mer utmanande.

Hans Biskop berättar att han som styrman på ett fartyg arbetade i fyra månader, såväl vardag som helg. Ofta blev det en hel del övertid. Efter arbetspasset blev det fyra månaders ledighet.

– Jag trivdes med systemet och hör absolut inte till dem som ger en dyster bild av livet till sjöss.

Det var just för att kunna sluta med en positiv bild av sjömanslivet som han gick i land. Biskop säger att han inte ville bli en av dem som ser tillbaka med besvikelse på livet till sjöss. När det smakade som bäst valde han fast mark under fötterna.

– Det var inte så lätt att få jobb på landbacken. För att inte tala om

att få komma tillbaka till hemknutarna. En sådan chans skulle jag aldrig mer ha fått. Det var med tanke på framtiden som jag valde hamnkontoret i Yxpila, medger han.

Hans Biskop tjänstgjorde främst som styrman på utländska båtar. I tio års tid arbetade han inom Broströmskoncernen och har seglat på hamnar i Fjärran Östern, Amerika och Medelhavet. Eftersom han var finsk medborgare kunde han inte fungera som kapten i svenska handelsflottan.

– Men att komma från Mississippi, Ryssland och Japan utan att på år och dag ens varit till Östersjön och slå sig ner i Karleby betydde omställningar och ett rejält miljöombyte. Men livet till sjöss har gett mig mycket. Jag har besökt det ena landet efter det andra och fått lära känna främmande människor och kulturer. Det var ju för det jag lämnade Palo i tiden och gick till sjöss.

## Fantastisk utveckling

Dessa erfarenheter var till fördel i arbetet som hamnkapten i Karleby. Biskop säger att stämningen i hamnen var positiv, han trivdes på sin arbetsplats och med sina arbetskamrater. Han fick även vara med om den enorma utveckling hamnen genomgick från 1980-talet fram till 2000-talet.

– Då kom transittrafiken i gång på allvar. Underhandlingar fördes på olika nivåer och nya kontakter skapades. Kajer byggdes ut, lagerbyggnader uppfördes, muddringar utfördes, kranar anskaffades och fördjupandet av farleden gav hamnen nya konkurrensfördelar, säger Biskop och tycker att hamnkontorets tjänstemän och hamndirektionen gjort ett gott arbete.

Den nya allvädersterminalen, hamnvägen och förbättrade järnvägsförbindelser är också ett steg i rätt riktning.

– Den positiva utvecklingen ser vi i den ökade godstrafiken. Under de senare åren har godstrafiken fördubblats och Karleby hamn har utvecklats till en av Finlands mest effektiva hamnar, säger Hans Biskop som regelbundet besöker hamnen och följer med utvecklingen.



**Tankkeri Stenstraum tuomassa  
polttoainetta Neste Oilille.**

**Tankfartyget Stenstraum lossar  
bränsle till Neste Oil.**

gissa ja maalaiskunnassa.

### 1810

Sodan jälkeen kaupunki kulkee kohti valoisaampaa aikaa, joka kestää puoli vuosisataa. Kaupunki kukoistaa ja hyvinvointi lisääntyy silminnähden. Työtömyyttä ei ole, ja elämä sujuu rauhallisesti ja mukavasti. Telakoilla valmistuu komeita aluksia toinen toisensa jälkeen kuljettamaan omistajansa omaa lastia Eurooppaan tai purjehtimaan rahtiliikenteessä kaikilla maailman merillä.

### 1813

Suntia aletaan ruopata ja paaluttaa porvarien aloitteesta. Varat siihen saadaan perimällä aluksilta pientä maksua.

### 1815

Kaupungin ensimmäisellä satamajärjestyksellä pyritään estämään pohjalastin purkamisen satamalueelle.

Kaupungin porvarit ja laivanvarustajat omistavat 30 suurempaa ja pienempää alusta, jotka purjehtivat rahtiliikenteessä mutta osin joutuvat makamaan satamassa tyhjän panttina vientivaroiden puutteen vuoksi. Kun rahtia ei Suomen osalta voi

1981 Kemiran rahtien poisjäänti tuntui suurena menetyksenä ahtausyrityksessä. Rauanheimo sai tosin hoitaa lähikuljetukset purkulaiturilta tehtaaseen, ja osa Kemiran muihin tehtaisiin menevistä tuotteista purettiin edelleen kaupungin omistamassa satamassa. Valtaosa voittoa tuottavista lastinpurkutöistä meni kuitenkin huolintayrityksen ohitse.

Oy M. Rauanheimo Ab etsi muita vaihtoehtoja. Englantiin avattiin uusi merirahtilinja. Ensimmäinen puutavaralaivaus toteutui 15. kesäkuuta. Englantilainen Finntimber Line Ltd aloitti toiminnan yhdessä Rauanheimon ja Kokkolan kaupungin kanssa. Englantilaisyrittäjällä oli kolmen vuoden kokemus Suomessa toimimisesta.

Yritys valitsi mielummin Ykspihlajan kuin pohjoissuomalaiset satamat, sillä Ykspihlajalla oli tarjottavanaan uusi 600 neliömetrin puutavaravarasto. Mäntyluoto oli siihen saakka ollut pohjoisin satama, josta oli rahtilinja Englantiin. Ykspihlajan ja Englannin välisen rahtiliikenteen toteutuminen nähtiin sataman tärkeänä kehitysaskeleena, jota kaupungin puolelta oli jo kauan toivottukin. Kokkolan satamalla oli 1980-luvulla tavoitteena nousta Suomen tärkeimpien satamien joukkoon ja palvella ensi sijassa Venäjältä tulevien ja sinne menevien massatarviden kauttakululiikennettä.

Satamakapteeni Fredrik Strömbäck jäi eläkkeelle ja hänen seuraajakseen valittiin Hans Biskop. Valtiotieteen maisteri, merikapteeni Pertti Tilus valittiin tammikuussa 1983 juuri perustettuun satamajohtajan virkaan.

Vuodesta 1983 muodostui ennätysvuosi, kun satama ylitti kahden miljoonan tonnin rajapyykin. Aiempi 1,9 miljoonan tonnin ennätys tehtiin vuonna 1980 noususuhdanteen aikana. Uuden ennätyksen myötä Kokkolan satama nousi satamatilastossa yhdeksännelle sijalle. Suomessa oli 52 satamaa ja Kokkolan satamasta oli kasvanut Perämeren toiseksi suurin.

Shipping Yxpila eli Oy M. Rauanheimo Ab, joka vastasi suurimmasta osasta Ykspihlajan ahtaustoiminnasta, oli myös tyytyväinen toimintaan. Yrityksen palkkalistoilla oli noin 130 työntekijää. Luku nousee noin 250 työntekijään, jos otetaan huomioon teollisuussataman 40–50 henkilöä ja sataman 25 henkilöä sekä kuljetuksissa, jäänmurtaajilla ja muissa satamatoiminnoissa työskennelleet ihmiset.

Puutavaran kuljetukset kasvoivat kantasatamassa 260 000 kuutiometriin. Puutavaraa kuljetettiin pääasiassa Lähi-itään. Aiemmin Ruotsi oli ollut merkittävä vastaanottajamaa. Neuvostoliiton kauttakululiikenne supistui 30 prosentilla 41 000 tonniin.

Sahatavaran käsittelyn parantamiseksi päätettiin



**Pituuslajittelulaitos joka tuhoutui tulipalossa v. 1987.  
År 1987 förstördes längdsorteringsverket i en eldsvåda.**

Det engelska företaget har tre års erfarenhet av verksamhet i Finland.

Orsaken till att företaget väljer Yxpila framom nordfinska hamnar är att Yxpila kan erbjuda ett nytt trävarulager på 600 kvadratmeter. Hittills har Mäntyluoto varit den nordligaste hamnen med fraktilinje till England. Att man nu lyckats få linjetrafik mellan Yxpila och England ses som ett viktigt steg i den utveckling av hamnen som man från stadens sida länge hoppats på. Under 1980-talet har Karleby hamn som mål att utvecklas till en av Finlands främsta hamnar som i första hand betjänar transittrafiken av massagods från och till Ryssland.

Hamnkaptens Fredrik Strömbäck går i pension och efterträds av Hans Biskop. I januari 1983 väljs politices magister, sjökaptens Pertti Tilus till den nyinrättade posten som hamndirektör.

År 1983 blir ett rekordår för hamnen då tvåmiljonersgränsen passeras. Det tidigare rekordet på 1,9 miljoner tonslogs under högkonjunkturåret 1980. Därmed placerar sig Karleby hamn på nionde plats i hamnstatistiken. I landet finns 52 hamnar och hamnen i Karleby har avancerat till den näst största hamnen i Bottenviken.

Shipping Yxpila eller Oy M. Rauanheimo Ab som svarar för merparten av stuveriverksamheten i Yxpila är också nöjd med verksamheten. Företaget har ca 130 personer på lönelistan. Tar man i beaktande att industrihamnen sysselsätter 40-50 personer, hamnverket 25 personer, dessutom transporter, isbrytare och andra funktioner i hamnen, stiger antalet till ca 250 personer.

I stamhamnen ökar virkestransporten till 260 000 kubikmeter. Trävirket går främst till Mellanöstern. Tidigare var Sverige ett betydande mottagarland. Transittrafiken på Sovjetunionen minskar med 30 procent till 41 000 ton.

vuonna 1985 panostaa kolmen miljoonan markan pituuslajittelulaitokseen, mutta laitos tuhoutui tulipalossa kaksi vuotta myöhemmin.

Uusi organisaatiomalli sujuvoitti päätöksentekoa sataman muuttuessa liikelaitokseksi. Vuonna 1992 käyttöön otetun hallintomallin mukaan satama toimi yrityksenä, jota johdettiin kunnalliselta pohjalta. Liikelaitokselle asetettiin tulosvastuu ja tietty osa ylijäämästä tuloutettiin kaupungille korvauksena tehdyistä investoinneista. Luottamushenkilöt saivat myös paremman käsityksen toiminnasta.

Vuonna 1991 hankittiin uusi pyriitin lastausjärjestelmä ja pneumaattinen imupurkulaite. Lisäksi varastokapasiteettia laajennettiin tämän vuosikymmenen aikana. Ykspihlajan sataman kautta vietiin puutavaraa Japaniin ensimmäistä kertaa Suomen historiassa. Ensimmäinen 40 000 tonnin rautapellettikoe-erä saapui vuonna 1993. Venäläisviranomaiset olivat valmiita viemään 2,5 miljoonaa tonnia rautapellettejä tulevien vuosien aikana. Vuoden aikana rahtiliikenteen kokonaismäärää nousi 3,3 miljoonaan tonniin.

## Tulkki ja seuraiminen Wladimir Froloff

Wladimir "Wova" Froloff (1914–1997) oli korvaamaton tulkki ja seuraiminenä aina poismenoonsa saakka kehitettäessä Kokkolan transitoliikennettä 1980-luvulla. Froloff oli erittäin arvostettu, ja hänen avoimuutensa ja huumorinsa upposivat venäläisiin asiakkaisiimme ja yhteistyökumppaneihimme.

Froloff oli lukemattomia kertoja mukana Kokkolan kaupungin, satamalaitoksen ja Rauanheimon yhteisillä neuvottelumatkoilla Moskovassa, Pietarissa, Tšerepovetsissa ja Kostamuksessa. Kostamusneuvotteluihin hän osallistui aivan alusta lähtien.

– Koska sopimukset kirjoitettiin venäjäksi, "Wovalla" oli suuri vastuu siitä, että kaikki oli kunnossa. Haluan ylipäätään korostaa hänen merkitystään Kokkolan transitoliikenteen kehittämiseksi, sanoo Oy M. Rauanheimo Ab:n paikallisjohtajana vuosina 1988–2001 toiminut Antti Ahonen.

Froloff osallistui neuvotteluihin Sojuzvnestransin (monenlaisia tuotteita), Raznoimportin (alumiinisavi), Metals Russian (rauta) ja Kostamuksen (pelletit ja bentoniitti) kanssa. Wladimir Froloff syntyi 15.8.1914 ja kuoli 26.9.1997.

För att förbättra sågvaruhanteringen satsas år 1985 tre miljoner mark i en längdsorteringsanläggning som förstörs i en eldsvåda två år senare.

En ny organisationsmodell ger smidigare beslutgång när hamnen blir affärsverk. År 1987 utses stadssekreteraren Eero Mäki, magister i förvaltningsvetenskaper till ny hamndirektör. Förvaltningsmodellen som togs i bruk 1992 innebär att hamnen fungerar som ett affärsverk som drivs på kommunal basis. Affärsverket påläggs resultatansvar och en viss del av överskottet tillfaller staden som ersättning för gjorda investeringar. De förtroendevalda skall även få en bättre inblick i verksamheten.

År 1991 anskaffas ett lastningssystem för pyrit och en pneumatisk suglossningsanordning. Även lagerkapaciteten byggs ut under årtiondet. Första gången i Finlands historia exporteras trävaror till Japan via hamnen i Yxpila. År 1993 anländer den första provsatsen på 40 000 ton järnpellets. De ryska myndigheterna är beredda att exportera 2,5 miljoner ton järnpellets under de kommande åren. Under året stiger den totala godstrafiken till 3,3 miljoner ton.

## Tolken och sällskaps- människan Wladimir Froloff

Wladimir "Wova" Froloff (1914–1997) var oersättlig som tolk och sällskapsmänniska i samband med utvecklandet av transittrafiken över Karleby under 1980-talet fram till sin död. Froloff var mycket uppskattad och hans öppenhet och humor var egenskaper som gick hem hos våra ryska kunder och samarbetspartners.

Otaliga gånger var Froloff med på Karleby stads, hamnverkets och Rauanheimos gemensamma förhandlingsresor till Moskva, S:t Petersburg, Cherepovetsh och Kostamus. I Kostamusförhandlingarna var han med alldeles från början.

– Eftersom avtalen gjordes på ryska hade "Wova" stort ansvar för att allting var i sin ordning. Överlag vill jag framhålla hans betydelse för utvecklandet av transittrafiken över Karleby, säger Antti Ahonen som verkade som Oy M. Rauanheimo Ab:s platschef 1988–2001.

Froloff medverkade i förhandlingar med Sojuzvnestrans (olika varuslag), Raznoimport (aluminiumlera), Metals Russia (järn) och Kostamus (pellets och bentonit). Wladimir Froloff var född 15.8.1914 och avled 26.9.1997.

### 1824

Handelsmännen i staden är inte nöjda med den ständiga muddringen av Sundet utan söker en lämpligare hamn i stadens närhet. Först på plats är Anders Roos d.y. och Anders Donner som anhallar om ett område för förvaring av exportvaror på stadens donationsjord Yxpila. Området har redan på 1700-talet fungerat som vinterhamn för djupgående skepp.

### 1825

Detta år är startskottet för hamnen i Yxpila. Mellan åren 1825–35 finns det i staden 15 redare och 45 större eller mindre skepp.

### 1826

Redarna i Gamlakarleby äger 31 fartyg och leder fartygsstatistiken före Björneborg, Helsingfors, Nystad och Uleåborg och är på andra plats när det gäller lästetal.

### 1828

Finlands äldsta och Nordens näst äldsta ännu verksamma klubb, Sällskapsklubben i Gamlakarleby, inleder verksamheten. Nu får borgarna, redarna och handelsmännen en plats att ventilera frågor som är livsviktiga med tanke på näringsli-

viedä Välimerelle, purjehtiminen rajoittuu Itämereen, Pohjanmereen, Hollantiin ja Englantiin.

### 1819

Keisari Aleksanteri I vieraillee Kokkolassa ja yöpyy kauppias Anders Roos nuoremman luona.

### 1820

Kokkolan merenkulku elää kukoistuskautaan aina 1840-luvulle saakka, jolloin kaupungin kauppalaivasto kuuluu Suomen suurimpiin.

### 1823

Ykspihlajaan johtavaa tietä korjataan, ja ensimmäisiä varistorakennuksia aletaan rakentaa. Uuden sataman suunnitelmat edistyvät.

### 1824

Kauppiat eivät ole tyytyväisiä Sunnin jatkuvaan ruoppaustarpeeseen ja alkavat etsiä sopivampaa satamaa kaupungin läheisyydestä.

Anders Roos nuorempi ja Anders Donner saapuvat ensimmäisinä Ykspihlajaan ja jättävät hakemuksen kaupungin lahjoitusmaalla siellä sijaitsevasta alueesta vientitavaroiden säilyttämistä varten. Alue on jo 1700-luvulla toiminut suurten ja syvällä uivien alusten talvisatamana.



**Pääministeri Harri Holkeri vihki 11 metrin syväsataman käyttöön. Statsminister Harri Holkeri invigde djuphamnen (11 meter).**

Liikenne- ja viestintäministeriön vuoden 1994 arvion mukaan Suomen kauttakululiikenne kaksinkertaistuisi seuraavien 5–10 vuoden aikana. Niinpä satamia suositeltiin panostamaan kauttakululiikenteeseen. Kokkolan syväsatamahanke perustui Suomen ja Venäjän välisen liikenneyhteistyön selkeisiin kehittämismahdollisuuksiin. Yhteistyöllä on kaikki edellytykset kukoistaa, totesi liikenne- ja viestintäministeriön kansliapäällikkö Juhani Korpela vihkiessään Kokkolan uuden syväsataman virallisesti käyttöön 5. toukokuuta 1994.

Kokkolassa 22.7.–23.7. 1994 järjestetty Chydeniusseminaari oli menestys. Osallistujat olivat myönteisesti yllättyneitä, ja aurinko helotti raatihuoneelle ja sen ympärille aidattuun juhlapaikkaan. Pääministeri Esko Aho sai tapahtuman myötä uuden sulan hattunsa. Tuskin kukaan oli etukäteen uskonut, että paikalle kerääntyisi muutaman heinäkuisen päivän ajaksi niin paljon huippupoliitikkoja, yritysjohtajia, diplomaatteja, akateemikkoja, kansainvälisiä vaikuttajia ja toimittajia.

EU-komission puheenjohtaja Jacques Delorsin vierailu tietenkin kruunasi tapahtuman. Presidentti

År 1994 visar trafikministeriets uppskattning att transittrafiken över Finland kommer att fördubblas under de kommande 5-10 åren. Därför lönar det sig att satsa på transittrafiken. Djuphamnsprojektet i Karleby baserar sig på en klar vision av utvecklingsmöjligheterna för trafiksamarbetet mellan Finland och Ryssland och har alla möjligheter att lyckas. Det konstaterar kanslichef Juhani Korpela från trafikministeriet när han den 5 maj 1994 officiellt inviger den nya djuphamnen i Karleby.

Chydeniusseminariet som anordnas i Karleby 22-23 juli år 1994 blir en framgång för arrangörerna. Deltagarna är positivt överraskade och solen skiner över den inhägnade festplatsen i och omkring rådhuset. För statsminister Esko Aho blir evenemanget en fjäder i hatten. Knappast någon kunde drömma om att det under några dagar i juli kunde samlas toppolitiker, företagsledare, diplomater, akademiker, internationella påverkare och journalister i den omfattning som nu var fallet.

Naturligtvis är EU-kommissionens ordförande Jacques Delors pricken över i. President Mauno



Mauno Koivisto oli suosittu ja Percy Barnevikille, ABB:n johtajalle, myönnettiin Suomen Leijonan I luokan komentajamerkki. Anders Chydenius sai tapahtumassa kansainvälistä huomiota. Barnevikin sanoin Chydenius ”koki uuden kukoistuskauten”.

Tankarille suuntautuneella retkellä vieraat saivat kuulla professori Matti Klingen mielenkiintoisen esityksen Anders Chydeniuksesta samalla auringonlaskua ihaillessaan. Purjehdus Jacobstads Wapen -kaljaasilla oli unohtumaton kokemus kaikille. Kaupunginjohtaja Antti Isotalus oli kaikin puolin tyytyväinen seminaariin, joka esitteli myönteisellä tavalla Kokkolaa ja sen lähiseutua.



**Euroopan unionin komission puheenjohtaja Jacques Delors ja pääministeri Esko Aho nauttimassa kahvia.**

**EU-komissionens ordförande Jacques Delors och statsminister Esko Aho intar förmiddagskaffet.**

Koivisto är populär och ABB-chefen Percy Barnevik tilldelas kommendörstecknet av första klass av Finlands Lejons Orden. Anders Chydenius fick internationellt fotfäste. Eller som Barnevik uttryckte sig ”han upplevde en renässans”.

Under utflykten till Tankar fick gästerna lyssna till professor Matti Klinges intressanta föredrag om Anders Chydenius och följa med solnedgången. Färden med galeasen Jacobstads Wapen blev en oförglömlig upplevelse för deltagarna. Stadsdirektör Antti Isotalus var till alla delar nöjd med

seminariet som på ett positivt sätt lyfte fram Karleby och den omkringliggande regionen.

Suomi liittyi Euroopan unionin jäseneksi 1.1.1995. Helmikuussa vahvistettiin, että Ykspihlajan väylää syvennättäisiin 11 metristä 13 metriin. Varat sisällytettiin valtion talousarvioon. Merenkulkulaitos vastasi vuonna 1997 valmistuvan väylän ruoppaustöistä. Väylää syvennettiin kahdella metrillä ja lisäksi levennettiin 200 metrillä.

Ruoppausmassat kuljetettiin täytemaaksi, jolla satama-aluetta laajennettiin noin 33 hehtaarin verran merelle päin. Investointien arvioitiin nousevan noin 300 miljoonaan markkaan (50 miljoonaan euroon). Pelkästään väylän syventämisen arvioitiin maksavan 135 miljoonaa markkaa (22,5 miljoonaa euroa). Valtio rahoitti hanketta 120 miljoonan markan (20 miljoonan euron) verran ja Kokkolan kaupunki vastasi loppuista kustannuksista.

Suomen ulkomaankaupan määrä kasvoi 54,7 miljoonaan tonniin vuonna 1995. Merikuljetusten osuus siitä oli 78 prosenttia. Suomen satamatilastoissa Kokkolan satama oli kymmenennellä sijalla 2,5 miljoonalla tonnilla.

Satamassa riitti vilskettä vuonna 1996. Puutavaraa laivattiin joka puolelle maailmaa kuin liukuhihnalta.

Den 1 januari 1995 blir Finland medlem i Europeiska unionen. I februari är det klart att farleden till Yxpila fördjupas från 11 meter till 13 meter. Medel upptas i statsbudgeten och farleden beräknas vara klar 1997. Sjöfartsstyrelsen svarar för muddringen. Förutom att farleden fördjupas med två meter, kommer den att breddas med 200 meter.

Muddringsmassorna skall transporteras som fyllnads massa och hamnområdet mot havet ökar samtidigt med 33 ha. Investeringarna beräknas uppgå till 300 miljoner mark (50 milj. euro). Enbart fördjupningen av farleden beräknas kosta 135 miljoner mark (22,5 milj. euro). Staten svarar för 120 miljoner mark (20 milj. euro) och Karleby stad för resten.

Under år 1995 uppgår Finlands utrikeshandel till 54,7 miljoner ton, av den summan svarar sjötransporterna för 78 procent. Karleby hamn ligger med 2,5 miljoner ton på tionde plats i hamnstatistiken.

År 1996 sjuder det av liv i hamnen. Virke skeppas på löpande band. Fartyg är på väg till Egypten, Algeriet och England. Stolpar skeppas till Italien och Turkiet.

vets utveckling. Samma år grundas ett fullständigt sjömanshus.

### 1829

Kejsarliga övertullstyrelsen kräver att packhuset flyttas till mynningen av Sundet. Magistraten tillbakavisar och framhåller att lastfartygen lätt kan segla från innerhamnen utanför Halkokari till packhusets kaj. Endast fartyg som kommer med saltlast måste lossa utanför Trullöudd.

### 1830

Det finns 35 skeppare och 29 köpmän i staden. Staden ligger på första plats i hamnstatistiken och på andra plats när det gäller antalet fartyg.

Handelsflottan omfattar 44 fartyg på sammanlagt 4 318 läster. Exporten av tjära och beck uppgår till 30 000 tunnor. Vid samma tid finns det 455 sjömän i staden. De mest framträdande redarna är Anders Donner och Anders Roos dy.

### 1833

En fartygsrätningsman anställs. Skeppsmätaren Jacob Lorentsson är troligen den första som bosätter sig i Yxpila. Först på 1860-talet börjar bostadshus och sommarvillor byggas på området.

### 1825

Tänä vuotena tapahtuu Ykspihlajan sataman lähtölaukaus. Vuosina 1825–1835 kaupungissa on 15 laivanvarustajaa ja 45 isompaa tai pienempää alusta.

### 1826

Kokkolan laivanvarustajat omistavat 31 alusta ja johtavat alustilastoa ennen Poria, Helsinkiä, Uutakaupunkia ja Oulua ja ovat lästiluvulla mitattuna toisella sijalla.

### 1828

Suomen vanhin ja Pohjoismaiden toiseksi vanhin edelleen toimiva klubi, Sällskapsklubben i Gamlakarleby, aloittaa toimintansa. Nyt porarit, laivanvarustajat ja kauppiaat saavat paikan, jossa keskustella elinkeinoelämän kehityksen kannalta elintärkeistä asioista. Samana vuonna perustetaan täysimittainen merimieshuone.

### 1829

Keisarillinen ylitulijohdokunta vaatii pakkahuoneen siirtämistä Suntin suulle. Maistraatti torjuu ajatuksen ja korostaa, että lastialukset pääsevät vaivattomasti purjehtimaan Halkokarin edustan sisäsatamasta pakkahuoneen laiturille. Ainoastaan suolalastissa

Puutavaraa vietiin muun muassa Egyptiin, Algeriaan ja Englantiin. Italiaan ja Turkkiin laivattiin pystypuita. Syväsataman laiturille purettiin säkeittäin Zairesta tuotua kobolttiirikastetta. Kesän aikana satamaan tuotiin useaan otteeseen 100 000 tonnin kobolttieriä. Satamaan päätettiin rakentaa 8 000 neliömetrin varastohalli raaka-aineen käsittelyn helpottamiseksi.

Kesän aikana satamassa alkoi kauan odotettu väylän ruoppaustyö, joka oli Suomen kaikkien aikojen suurin ruoppaushanke. Merenkulkulaitos toimi rakennuttajana ja delegoi työn Pohjanlahden merenkulkupiirille. Ruoppausmassalla lastatut proomut kulkivat lakkaamatta kolmessa vuorossa ruoppajakoneiden ja sataman väliä. Satamassa ruoppausmassat purettiin satama-alueen laajentamistöitä varten. Noin 20 kilometrin matkalta kaivettiin yhteensä 3,5 miljoonan kuutiometrin verran maamassaa. Se vastaa 30 hehtaarin kokoista ja kymmenen metriä syvää aluetta.

Satamaan investoitiin vuoden aikana lähes 42,8 miljoonaa markkaa (7,1 miljoonaa euroa).

Koboltvara ligger i storsäckar på kajen i djuphamnen. Det gäller koboltanrikning från Zaire. Under sommaren anländer 100 000 ton koboltråvara i olika repriser. För att underlätta råvaruhanteringen byggs en 8 000 kvadratmeter stor lagringshall.

Under sommaren inleds den efterlängtade muddringen av farleden till Karleby som är det största muddringsprojektet i Finland genom tiderna. Som byggherre fungerar Sjöfartsverket som delegerar arbetet till Bottniska vikens sjöfartsdistrikt. Pråmar med muddringsmassor kör i skytteltrafik i tre skift mellan muddringsverken och hamnen där muddringsmassorna lossas för vidare utveckling av hamnområdet. Från en sträcka på ca 20 kilometer grävs sammanlagt 3,5 miljoner kubikmeter jordmassa. Det motsvarar ett 30 hektars område med 10 meters djup.

Årets investeringar i hamnen uppgår till 42,8 miljoner mark (7,1 milj. euro).

Under år 1997 uppstår problem. Flygbomber och granater påträffas vid muddringen. Detta fördröjer



Ykspihlajan syväsataman ruoppaus oli Suomen historian suurin ruoppaushanke. Muddringen av djuphamnen i Yxpila var det största muddringsprojektet i Finlands historia.

Hanke kohtasi odottamattomia ongelmia vuonna 1997. Merestä löydettiin ruoppaustöissä lentopommeja ja kranaatteja. Löydökset viivästyttivät hanketta ja lisäsivät kustannuksia. Heittivätkö urakkatyöläiset kiireessä ammuksia mereen Ykspihlajan edustalla vai putosivatko ammuksiset hatarista proomuista, kun niitä kuljetettiin Ykspihlajasta? Ammuslöydökset herättivät paljon kysymyksiä ja aiheutta oli ryhdyttävä tutkimaan tarkemmin.

Tutkinnan mukaan ammuksiset oli kuljetettu Kokkolaan rautateitse, jotta ne voitaisiin hävittää mereen. Ammuksia dumpattiin mereen 1950-luvulta aina 1970-luvulle saakka. Toisinaan ammuksia viskottiin mereen suoraan avoimista proomuista. Oy M. Rauanheimo Ab:n palkolliset osallistuivat lastaustöihin, mutta puolustusvoimat vastasi itse dumpaustyöstä. Joitain satoja ammuksia pystyttiin keräämään merestä. Siivoustyöt maksoivat valtiolle (tai loppukädessä veronmaksajille) 50 miljoonaa markkaa (8,3 miljoonaa euroa).

Satamalaitoksen omat investoinnit olivat 12,3 miljoonaa markkaa (2,1 miljoonaa euroa).

Puolustusvoimien raportista ilmeni, että Tankarin edustalle varatulle alueelle oli kuljetettu 12 000 tonnia ammuksia, joista noin 8 000 tonnia vuosina 1945–1974. Satama-alueelle oli upotettu tykkien ja kranaatinheittimien ammuksia, käsikranaatteja, sytyttimiä täynnä olevia laatikoita, patruunoita sekä lentopommeja, joista kaksi oli siihen mennessä löydetty. Väylän läheisyydessä oli siis lähes 200 erilaista räjähdettä.

Kostamuksesta kuljetettuja rautapellettejä lastattiin ensimmäistä kertaa laivaan Kokkolan satamassa 26.5.1998. Laivan nimi oli M/S Kontula, ja sen oli määrä kuljettaa 30 000 tonnia pellettejä. Vuoden aikana Kokkolan sataman kautta kuljetettiin 300 000 tonnia pellettejä. Määrä vastaa liki tuhatta rekka-autokuormallista. Satamajohtaja Eero Mäki oli tyytyväinen. Myös pääjohtaja N.L. Vjatkin oli mielissään ja totesi taloustekijöiden olleen ratkaisevia, kun Kokkolan satama voitti kilpailun neljää muuta satamaa vastaan.

Venäjänsä kriisi ei juurikaan vaikuttanut Ykspihlajan sataman kauttakulkuliikenteeseen. Kokkolan satama oli Suomessa ainoa satama, joka pystyi käsittelemään alumiinisavea. Laivat toivat alumiinisavea Ykspihlajaan eri puolilta maailmaa ja savi lastattiin satamassa juniin Venäjälle kuljetusta varten. Kuljetusten määrän odotettiin kasvavan kolmeen miljoonaan tonniin 1990-luvulla.

Hiilivoimalan rakentamissuunnitelmat aktivoivat Ykspihlajan asujaimiston. Asukkaat vastustivat



M/S Kontula

och fördyrar projektet. Var det ackordsarbetare som i brådskan slängde projektiler i havet utanför Yxpila, eller föll projektilerna från otäta pråmar under transporten från Yxpila? Frågorna är många och undersökningar inleds. Dessa visar att ammunitionen kom till Karleby med järnväg för att dumpas i havet. Dumpningen pågick från 1950-talet ända in på 1970-talet. Ibland dumpades ammunitionen direkt från öppna pråmar. Oy M. Rauanheimos Ab:s anställda deltog i lastningen, men det var försvarsmakten som ansvarade för själva dumpningen. Ett par hundra projektiler plockas upp och saneringen kostar statsmakten eller i slutändan skattebetalarna 50 miljoner mark (8,3 milj. euro).

Hamnverkets egna investeringar uppgår till 12,3 miljoner mark (2,1 milj. euro).

Av försvarsmaktens rapport framgår att 12 000 ton ammunition och sprängmedel, varav ca 8 000 ton åren 1945–74 transporterats till ett område som reserverats utanför Tankar. I hamnområdet har dumpats kanon- och granatkastarprojektiler, handgranater, lådor med tändningar, patroner samt flygbomber, varav två hittats. I närheten av farleden påträffas närmare 200 olika slag av sprängämnen.

Den 26 maj 1998 lastar det första fartyget järnpelletts från Kostamus i hamnen i Karleby. Det är M/S Kontula som skall transportera 30 000 ton pellets. Under året kommer 300 000 ton pellets att transiteras via Karleby hamn. Det motsvarar nästan ettusen långtradarlastar. Hamndirektör Eero Mäki är nöjd. Det är också generaldirektör N.L. Vjatkin som konstaterar att ekonomin var avgörande när Karleby hamn drog det längsta strået i konkurrens med fyra andra hamnar.

## 1848

I lotsförordningen omnämns farleden från Tankar och Trullögrundet till Yxpila. Genom förordningen övertas lotsverket av staten och de lotsar som staden avlönat blir kronolotsar. Till de första kronolotsarna i Gamlakarleby utses styrmannen Jakob Liljeroos och sjömännen Jakob och Anders Bergendahl.

## 1849

Carl Kankkonen, Finlands första konstruktör av nöjesbåtar bygger en slup, prydd med förgyllda örnar på sidorna och seglar den till Helsingfors för att avyttras. Kankkonen erbjuder 300 rubel för slupen, men han är inte tillfreds med priset utan seglar vidare till S:t Petersburg där han säljer mästestycket för 550 rubel.

## 1850

Vid seklets mitt ligger Gamlakarleby på sjätte plats bland Finlands städer i fråga om fartygens sammanlagda lästetal.

Packhuset flyttas längre norrut när Tjärhovet flyttar till nuvarande Engelska parken. Det betyder att lastbåtar som kommer från fartygen inte kan segla ända fram, utan transporten sköts med mindre båtar.

olevat laivat jouduttiin purkamaan Trullevin niemen edustalla.

### 1830

Kokkolassa on 35 laivuria ja 29 kauppiasta. Kaupunki on satamatilastossa ensimmäisellä sijalla ja alusten lukumäärässä toisella sijalle. Kauppalavastoon kuuluu 44 alusta, joiden kantavuus on yhteensä 4 318 lästiä. Sataman kautta viedään 30 000 tynnyriä tervaa ja pikeä. Kaupungissa oli 455 merimiestä. Huomattavimmat laivanvarustajat olivat Anders Donner ja Anders Roos.

### 1833

Satamaan palkataan laivanmittaaja. Jacob Lorentsson on luultavasti ensimmäinen Ykspihlajaan asumaan asettunut laivanmittaaja. Alueelle alettiin rakentaa asuintaloja ja kesähuiloita vasta 1860-luvulla.

### 1848

Luotsiasetuksessa mainitaan Tankarista ja Trullögrundetista Ykspihlajaan johtavat väylät. Valtio ottaa asetuksen avulla luotsauslaitoksen hoitaakseen, ja kaupungin palkkaamista luotseista tulee kruununluotseja. Kokkolan ensimmäisiksi kruununluotseiksi ni-

### M/S Crimson Neptune purkaa eukalyptuslastuja jatkokuljetusta varten UPM:n tehtaalle Pietarsaassa.

### M/S Crimson Neptune lossar eukalyptusflis för vidare transport till UPM:s fabriker i Jakobstad.

hiilivoimalaa yhteistuumin ja hanke jouduttiin perumaan. Miten hanke olisi toteutuessaan vaikuttanut Ykspihlajan sataman liikenteeseen?

Kokkolan sataman historian suurin lasti lähti satamasta 20. lokakuuta. Kyseessä oli turkkilainen C. Yalikov -rahtialus, joka otti 50 000 tonnia Kostamuksesta saapuneita rautapellettejä viedäkseen ne Euroopan markkinoille. Väylämaksut ja satamassa tapahtuva käsittely tuottivat kassaan noin neljä miljoonaa markkaa (0,7 miljoonaa euroa).

Ammattiliittoon kuuluneet ahtaajat kieltäytyivät marraskuussa lastaamasta Kristiinankaupungista saapunutta M/S Kontulaa. Syynä oli se, että aluksen omistava ESL-Shipping Oy oli asetettu boikottiin marraskuun puolivälistä lähtien, sillä laivan miehistö halusi itse hoitaa lastin purun. ESL-Shipping oli Suomen ainoa varustamo, joka halusi itse huolehtia lastin purusta. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto (AKT) julisti laivan boikottiin kyllästyttyään lopullisesti varustamon toimintaan.

Rahtiliikenteen määrä kasvoi vuoden aikana noin 3 miljoonaan tonniin. Kauttakuliikenteen osuus siitä oli 363 000 tonnia. Markkamääräisesti laskettuna vuosi 1998 oli erittäin hyvä vuosi satamalaitokselle, joka työllisti 23 henkilöä ja useita alihankkijoita.

Vuosina 1986–1998 Kokkolan satama investoi noin 250 miljoonaa markkaa (41,7 miljoonaa euroa) sataman ja pääasiassa nimenomaan syväsataman kehittämiseen.

Satamainvestoinnit jatkuivat myös vuonna 1999. Väylän parantaminen oli valtion hanke, mutta sen lisäksi Kokkolan satama investoi yli 30 miljoonaa markkaa (viisi miljoonaa euroa) satamatoimintojen laajentamiseen. Kyseessä oli kaiken kaikkiaan 25 miljoonan markan (4,7 miljoonan euron) rahoitushanke, josta EU-tuen osuus oli kymmenen miljoonaa markkaa (1,7 miljoonaa euroa). Hanke kattoi lastauspaikkojen kunnostamisen, 4,5 hehtaarin varastoalueen ja syväsataman varastorakennuksen rakentamisen sekä investoinnit rautatieverkostoon.

Satamassa otettiin käyttöön radio-ohjattavat ruoppauskoneet henkilöönnettömuuksien ehkäisemiseksi. Satama-alue tutkittiin tarkoin ja alueelle



Krisen i Ryssland har inte nämnvärt påverkat trafiken över Yxpila. Karlebyhamnen är den enda hamnen i Finland som har möjlighet att hantera aluminiumlera som kommer från olika delar av världen med fartyg till Yxpila där aluminiumleran lastas på tåg för transport till Ryssland. Under 1990-talet beräknas transportererna uppgå till tre miljoner ton.

Planerna på byggandet av ett kolkraftverk i Yxpila aktiverar befolkningen. Men motståndet är i det närmaste kompakt och projektet skrinläggs. Hur skulle projektet om det förverkligats ha inverkat på trafiken över Yxpila?

Den 20 oktober avgår den hittills största lasten någonsin i Karleby hamns historia. Det är det turkiska lastfartyget C. Yalikov som lastar 50 000 ton järnpellets från Kostamus för transport till den europeiska marknaden. Farledsavgifter och hanteringen i hamnen inbringar fyra miljoner mark (0,7 milj. euro).

I november vägrar de fackanslutna stuvorna i Karleby hamn lasta fartyget M/S Kontula som anlänt från Kristinestad. Orsaken är att ESL-Shipping Oy, dit fartyget hör, är försatt i bojkott sedan mitten av november eftersom fartygsbesättningen själv vill sköta lossningen. ESL-Shipping är det enda rederiet i Finland som själv vill ta hand om lossningen. Det är något som AKT slutligt tröttnat på och utlyser bojkott.

Under året uppgår godstrafiken till drygt 3 miljoner ton. Av den summan svarar transittrafiken för 363 000 ton. Markmässigt är 1998 ett gott år för hamnverket som sysselsätter 23 personer och en hel del underleverantörer.

Åren 1986–1998 investerar Karleby hamn ca 250 miljoner mark (41,7 milj. euro) i utvecklandet av hamnen, närmast djuphamnen.

Under 1999 fortsätter investeringarna i hamnen. Förutom satsningarna på farleden, som är ett statligt



**Outokumpu 1 ja 2 liikennöivät linjalla Raahe-Kokkola-Rotterdam. Outokumpu 1 och 2 trafikerade linjen Brahestad-Karleby-Rotterdam.**

rakennettiin pommisaari, jonne vietiin metallia ja muuta sodanaikaista materiaalia.

Venäjän huonon taloustilanteen takia alamaissa ollut kauttakulkuliikenne alkoi osoittaa elpymisen merkkejä. Oy M. Rauanheimo Ab allekirjoitti venäläisen yrityksen kanssa sopimuksen 400 000 tonnista rautapellettejä. Sopimuksen arvo oli 40 miljoonaa markkaa (6,7 miljoonaa euroa).

Elokuussa Ykspihlajan alueella saatiin todistaa harvinaista siirtokuljetusta. Kahdeksan jättimäistä öljysäiliötä, joiden yhteinen varastointitilavuus oli 25 000 kuutiota, kuljetettiin pois Teboilin Ykspihlajan öljyvarastosta. Baltic Service oli ostanut säiliöt 30 miljoonalla markalla (viidellä miljoonalla eurolla). Säiliöiden määränpäänä olivat Puola ja Baltian maat.

Satamalaitos solmi kymmenvuotisen sopimuksen Outokummun Pyhäselmella sijaitsevan kaivoksen kanssa vuonna 1990. Sopimus uusittiin, mikä merkitsi vuosittaista 400 000 tonnin pyriittirikastemäärän kuljettamista Kokkolan sataman kautta vuoteen 2010 asti.

projekt, investerar Karleby hamn över 30 miljoner mark (5 milj. euro) i utbyggnaden av hamnfunktionerna. Totalt är det fråga om ett finansieringsprojekt på 25 miljoner mark (4,7 milj. euro) där EU:s andel uppgår till 10 miljoner mark (1,7 milj. euro). Projektet omfattar iordningställandet av lastningsplatser, lagerområden på 4,5 hektar, byggandet av en lagerbyggnad i djuphamnen samt satsningar i järnvägsnätet.

Radiostyrda muddringsverk tas i användning för att förhindra att personolyckor inträffar. Havsområdet fingranskas och en bombö byggs dit metall och annat krigstida material förs.

Transittrafiken som legat nere på grund av den ekonomiska situationen i Ryssland börjar återhämta sig. Oy M. Rauanheimo Ab har tecknat avtal om 400 000 ton järnpellets med ett ryskt bolag. Kontraktet är värt 40 miljoner mark (6,7 milj. euro)

I augusti sker en ovanlig flyttningstransport på Yxpilaområdet. Åtta gigantiska oljecisterner med en total lagringsvolym på 25 000 kubik transporteras bort från Teboils oljelager i Yxpila. Det är Baltic Service som köpt

#### 1854

Slaget vid Halkokari.

#### 1855

En grundlig muddring av Sundet utförs under ledning av handelsman Anders Viklund. Telegrafen kommer till staden och det betyder mycket för näringslivet.

#### 1857

Anders Donner får tillstånd att grunda ett skeppsvarv i Yxpila.

#### 1860

En storbrand drabbar staden och förstör fyra kvarter söder om torget. Finland får eget mynt, marken.

#### 1861

Det största skepp som byggts i staden sjösätts. Det är bark-skeppet Pohjola med en lastkapacitet på 775 ton.

#### 1866

En ny hamnordning antas.

#### 1867-68

Borgarna och redarna i Gamlakarleby äger 19 fartyg på sammanlagt 2 397 läster. När ångfartygen på 1870-talet tar över linjefarten, minskar Gamlakarlebys flotta radikalt.

#### 1868

En gemensam kaj för alla aktörer byggs i Yxpila hamn.

metään perämies Jakob Liljeroos ja merimiehet Jakob ja Anders Bergendahl.

#### 1849

Suomen ensimmäinen huviveneiden suunnittelija Carl Kankkonen rakentaa sluupin, jossa on kyljissä koristeena kullatut kotkat, ja purjehtii sen Helsinkiin myyntiä varten. Hänelle tarjotaan sluupista 300 ruplaa, mutta hinta ei tyydytä häntä, ja hän purjehtii edelleen Pietariin ja myy mestariteoksensa siellä 550 ruplalla.

#### 1850

Kokkola on Suomen kaupungeista kuudentena alusten yhteenlasketussa lästiluovussa vuosisadan puolivälissä. Pakahuone siirretään pohjoisemmaksi Ter vahovin siirtyessä nykyiseen Englanninpuistoon. Nyt laivoilta tulevat lastiveneet eivät ilmeisesti enää kulkeneet pidemmälle, vaan kuljetus kaupunkiin jouduttiin hoitamaan pienemmillä veneillä.

#### 1855

Sunti ruopattiin perusteellisesti kauppias Anders Viklundin johdolla.

Lennätin saapuu kaupunkiin, ja sillä on suuri merkitys elinkeinoelämälle.



Panamaan rekisteröity M/S King Barley. Panamaregistrerade fartyget M/S King Barley.

Paikallinen teollisuus oli erittäin tärkeässä asemassa, ja Kemiran edestakainen liikenne oli ollut hyvin vilkasta. Lipeäkuljetukset OMG Kokkola Chemicals -yritykselle hoidettiin tuolloin meriteitse, kun taas aiemmin rekka-autot olivat hoitaneet kuljetukset. Kokkolan kautta alettiin kuljettaa myös kalkkia Kajaanin seudulta. Kalkkitoimitukset hoidettiin aiemmin Saimaan kanavaa pitkin, mutta kalkkia toimittanut yritys halusi ympärivuotisen sataman, jolloin luonnolliseksi valinnaksi muodostui Kokkolan satama.

Kolmatta vuotta jatkunut linjaliikenne kehittyi myönteiseen suuntaan. Neljä alusta liikennöi säännöllisesti Kokkolan ja Englannin Imminghamin välillä, kuten myös Saksan Hampurin, Belgian Antwerpenin sekä Hollannin Rotterdamin välillä.

Lokakuussa satamaan saapui M/S Sincere Nova, joka kuljetti sinkkimalmia Alaskasta. Panamaan rekisteröityneen aluksen mitat olivat 225 metriä ja

cisternerna för 30 miljoner mark (5 milj. euro). Slutmålet för cisternerna är Polen och Baltikum.

År 1990 ingick hamnverket ett tioårigt avtal med Outokumpus gruva i Pyhäsalmi. Avtalet förnyas och det betyder att 400 000 ton pyritanrikningskoncentrat årligen fram till år 2010 transporteras via hamnen i Karleby.

Den lokala industrin är mycket viktig och trafiken till och från Kemira har varit livlig. Transporterna av lut till OMG Kokkola Chemicals sköts numera sjövägen. Tidigare sköttes transporterna med långtradare. En annan produkt som börjar ta vägen via hamnen i Karleby är kalk från Kajanatrakten. Tidigare gick transporten via Saima kanal, men företaget som levererar kalken vill anlita en året-runt hamn och valet föll på Karleby.

Linjetrafiken som pågår tredje året i rad utvecklas i positiv riktning. Fyra fartyg går i regelbunden trafik mellan Karleby och Immingham i England samt Hamburg i Tyskland, Antwerpen i Belgien och Rotterdam i Holland.



**Rautapellettien lastausta. Lastning av järnpellets.**

74 240 tonnia ja se oli suurin siihen mennessä Ykspihlajassa vierailut alus. Lähes samanaikaisesti satamassa oli italialaislaiva Giovanni Bottiglieri, joka otti 50 000 tonnia rautapellettejä viedäkseen niitä Turkkiin. Laivan kuollut paino (DWT) oli 78 000 tonnia.

Satamassa tehtiin jälleen uusi ennätys joulun alla. Puolalaisrakenteinen Marshal Zhukov -alus lastasi satamassa 72 000 tonnia rautapellettejä. Aluksen kuollut paino (DWT) oli 103 307 tonnia, ja se oli 244 metriä pitkä ja 28,7 metriä leveä. Alus täydensi lastiaan muissa satamissa matkallaan Turkkiin.

Sataman investoinnit olivat toimintavuoden aikana yhteensä 22,4 miljoonaa markkaa (3,7 miljoonaa euroa). Rahtiliikenteen kokonaismäärä nousi 3,2 miljoonaan tonniin, josta kauttakulkuliikenteen osuus oli 226 000 tonnia. Satamassa vieraili 520 alusta ja siellä käsiteltiin 3 535 konttia.

I oktober anländer M/S Sincere Nova till Karleby hamn med zinkmalm från Alaska. Det Panama-registrerade fartyget på 225 meter och 74 240 ton är det största fartyg som besökt Yxpila. Nästan samtidigt finns det italienska fartyget Giovanni Bottiglieri i hamnen och lastar 50 000 ton järnpellets med destination Turkiet. Fartyget har en dödvikt på 78 000 ton.

Före jul slås igen ett nytt rekord i hamnen. Det är det polskt byggda fartyget Marshal Zhukov som lastar 72 000 ton järnpellets i hamnen. Fartyget på 103 307 DWT mäter 244 meter och har en bredd på 28,7 meter. Fartyget kompletterar lasten i andra hamnar på sin väg till Turkiet.

Under verksamhetsåret uppgår hamnens investeringar till 22,4 miljoner mark (3,7 milj. euro). Den totala godstrafiken stiger till 3,2 miljoner ton, varav transittrafiken utgör 226 000 ton. 520 fartyg besöker hamnen och 3 535 containers hanteras.

### 1869

Den kejserliga tullstyrelsen ber om utredning över när Yxpila förklarats vara Gamlakarleby hamn. Tack vare den nybyggda kajen börjar man nyttja Yxpila hamn mera effektivt än tidigare.

Gamlakarleby skepps- och varfsbolag ansöker om tomt för verkstad och kollager.

### 1870

Befolkningen i staden uppgår till 1 977 invånare och i landskommunen bor 4 621 invånare.

### 1871

På Halkokari magasinområde lastas tjära och där ligger 14 tjärmagasin och 17 lagerbyggnader, varav den största är 60 meter lång.

### 1872

Gamlakarleby Segelförening grundas.

### 1873

Handlanden Julius Löwenmark och några andra köpmän anholder om tomt för byggandet av ett skeppsvarv.

### 1874

Gamlakarleby handelsförening ansöker om tillstånd att avverka timmer för beläggning av ångfartygs- och lastningskajer i Yxpila. Hotell Hietala börjar byggas

# Satamajohtaja Eero Mäki

Eero Mäki (s. 19.9.1940) valmistui yhteiskuntatieteiden maisteriksi Tampereen yliopistosta vuonna 1968. Mäki työskenteli Keski-Pohjanmaan kesäyliopiston sihteerinä vuosina 1970–1971. Seuraava työpaikka olikin sitten Kokkolan kaupunki. Hän toimi kansliasihteerinä vuosina 1971–1974 ja kaupunginsihteerinä (pääasiassa teknisen johtajan sihteerinä) vuosina 1974–1987. Mäki sai jo varhain hyvän käsityksen satamatoiminnasta, sillä satamalaitos kuului teknisen johtajan vastuualueeseen.

Satamajohtajan virka vapautui Pertti Tiluksen lähtiessä, jolloin Eero Mäeltä tiedusteltiin hänen halukkuuttaan toimeen. Mäki valittiin yksimielisesti uudeksi satamajohtajaksi. Hän aloitti työt joulukuussa 1987 ja jäi eläkkeelle 29. helmikuuta 2004. Mäki toimi satamajohtajana 16 vuotta, ja tänä aikana hän oli mukana kehittämässä Kokkolan satamaa yhdeksi Suomen tehokkaimmista. Lisäksi hän edisti hyvää yhteistyötä sataman muiden toimijoiden kanssa.

Mäki teki lukemattomia matkoja Venäjälle sataman markkinoimiseksi yhdessä Antti Ahosen, Rauanheimon aluejohtajan kanssa. Vladimir Froloff toimi tulkkina ensimmäisillä reissuilla. Mäen aikana satamaan tehtiin suuria investointeja; väylää ruopattiin ja syvennettiin ja pellettiliikennettä kehitettiin. Kokkolassa toteutettiin suurimuotoinen rakennushanke Mäen satamajohtajakauden aikana, kun satamaan rakennettiin joka sään terminaali (AWT).

Eero Mäen tietämystä satama-alasta hyödynnettiin myös muiden Suomen satamien kehittämisessä. Eero Mäki kutsuttiin asiantuntijaksi lukuisia kertoja eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston käsitellessä satama-asioita.

Mäen asiantuntemusta arvostettiin myös alueellisesti. Hän edusti Kokkolan satamaa Perämeren satamien yhteistyöelimessä. Yhteistyöelimellä ja VR Cargon muodostamalla Northlink-ryhmällä on tavoitteena kehittää Venäjän ja Pohjois-Suomen satamien välistä kauttakululiikennettä.

Yhteistyöhankkeen yhtenä tavoitteena oli Kotskoma–Lietmajärvi-rautatiesuuden kehittäminen ja markkinointi. Mäki on loistavan yhteistyökykynsä ansiosta ollut mukana toteuttamassa hanketta, jolla on suuri merkitys Perämeren kehittämiseksi tulevaisuudessa. Hän loi myös hyvät yhteydet Merenkululaitokseen ja Suomen Satamaliittoon.

Kokkolan kaupunki myönsi Eero Mäelle vuonna 2000 kultaisen ansiomerkin hänen yhteiskunnallisista ansioistaan ja vuonna 2003 tasavallan presidentti myönsi hänelle Suomen Leijonan ritarikunnan ansiomerkin. Mäki suoritti asevelvollisuutensa laivastossa. Hän on sotilasarvoltaan luutnantti.



**Eero Mäki toimi satamajohtajana v. 1987–2004.  
Eero Mäki verkade som hamndirektör 1987-2004.**



**Syväsatama kehitysvaiheessa. Djuphamnen under utveckling.**



# Hamndirektör Eero Mäki

År 1968 avlade Eero Mäki (f. 19.9.1940) magisterexamen i samhällsvetenskaper vid Tammerfors universitet. Åren 1970-71 var han anställd som sekreterare vid Mellersta Österbottens sommaruniversitet. Därefter blev Karleby stad hans arbetsplats. Åren 1971-74 arbetade han som kanslisekreterare och åren 1974-87 som stadssekreterare, främst som tekniska direktörens sekreterare. Eftersom hamnverket hörde till tekniska direktörens ansvarsområde fick Mäki en god inblick i hamnverksamheten.

När hamndirektörstjänsten ledigslogs blev Eero Mäki tillfrågad och valdes enhälligt till hamndirektör efter Pertti Tilus som avgått under året. Mäki tillträdde posten i december 1987 och den sista februari 2004 gick han i pension. Under sina 16 år som hamndirektör fick Mäki vara med och utveckla Karleby hamn till en av de mest effektiva hamnarna i Finland. Han upprättade även ett gott samarbete med övriga aktörer i hamnen.

Otaliga är de resor han gjort till Ryssland för att marknadsföra hamnen tillsammans med Rauanheimos platschef Antti Ahonen. Under de första resorna anlätades Vladimir Froloff som tolk. Under Mäkis tid gjordes stora investeringar i hamnen; farleden muddrades och fördjupades och pellettrafiken utvecklades. Satsningen på AWT-terminalen var ett stort projekt som förverkligades under hans tid som hamndirektör.

Eero Mäkis kunnande om hamnbranschen kom även att utnyttjas vid utvecklandet av andra hamnar i vårt land. Otaliga gånger kallades han som sakkunnig i hamnfrågor när riksdagens finansutskotts trafikdelegation behandlade hamnfrågor.

Mäkis sakkunskap behövdes även regionalt. Han verkade som Karleby hamns representant i samarbetsorganet för Bottenvikens hamnar. Samarbetsorganet har tillsammans med VR Cargos Northlinks samarbetsgrupp som mål att utveckla transittrafiken mellan Ryssland och hamnarna i norra Finland.

Utvecklandet och marknadsföringen av järnvägsavsnittet Kotskoma-Lietmajärvi var ett av samarbetsprojektets mål. Genom sin goda samarbetsförmåga har Mäki medverkat till att projektet kunnat förverkligas, vilket har stor betydelse för utvecklandet av Bottenviken i framtiden. Mäki skapade även goda kontakter till Sjöfartsverket och Finlands hamnförbund.

För sina samhällliga insatser erhöll Eero Mäki år 2000 Karleby stads förtjänsttecken i guld och år 2003 tilldelades han av republikens president förtjänsttecknet av Finlands Lejons orden. Mäki avtjänade sin värnplikt i flottan. Hans militärgrad är löjtnant.



Syväsatamaa. Djuphamnen.

### 1857

Anders Donner saa luvan laivatelakan perustamiseen Ykspihlajaan.

### 1860

Suurpalo tuhoaa neljä korttelia torin eteläpuolelta.

Suomi saa oman rahyksikön, markan.

### 1861

Ensimmäinen kaupungissa rakennettu laiva lasketaan vesille. Se on parkki, Pohjola, ja sen vetoisuus on 775 tonnia.

### 1866

Uusi satamajärjestys hyväksytään.

### 1867-68

Kokkolan porvarit ja laivanvarustajat omistavat 19 alusta, joiden yhteenlaskettu kantavuus on 2 397 lästia. Kun rahtiliikenne siirtyy 1870-luvulla höyryaluksille, Kokkolan kauppalaivaston koko supistuu rajusti.

### 1868

Ykspihlajan satamaan rakennetaan kaikkien toimijoiden yhteinen laituri.

### 1869

Keisarillinen tullijohdokuunta pyytää selvitystä, milloin Ykspihlaja on julistettu Kokkolan satamaksi. Ykspihlajan satamaa aletaan uuden laiturin ansiosta hyödyntää.

## Matts Möller on nähnyt sataman korkealta

Matts Möller istuu 23 metriä laiturin yläpuolella ja ohjaa satamakurkea kahdella ohjauksella. Nostokurki tarvitsee hiukan eri työvaiheiden edessä. Nostokurjen valtavaan kauhaan mahtuu kahdeksan kuutiometriä tavaraa. Kauha sukeltaa taidokkaasti lastiruumaan, jossa tonneittain sinkkirikastetta odottaa purkamista.

Matts Möller työskenteli 40 vuotta nosturinkuljettajana Ykspihlajassa. Hän aloitti uransa 1.11.1966 suorittuana ensin nosturinkuljettajakurssin Hyvinkäällä. Möller jäi eläkkeelle syksyllä 2006. Kun Möller aikoinaan palkattiin nosturinkuljettajaksi, syväsataman rakentaminen oli täydessä vauhdissa ja ensimmäisiä nostureita asennettiin.

– Ne pystyivät nostamaan kahdeksan tonnia, ja niiden ulottuvuus oli 24 metriä. Kun jäin eläkkeelle, nosturit kykenivät nostamaan 20 tonnia ja niiden suurin ulottuvuus oli 40 metriä. Lyhyemmällä puolella pystyimme nostamaan jopa 40 tonnia, Matts kertoo.

Nosturinkuljettajatoiminta oli Kokkolan satamalaitoksen vastuulla Mattsin aloittaessa työnsä. Hän näyttää ylpeänä ensimmäistä tilipussiaan ja kertoo, että ensimmäisenä vuonnaan hän sai 85 prosenttia peruspalkasta.

– Silloin meitä oli neljä nosturinkuljettajaa ja meillä oli käytössämme puulämmitteinen parakki. Myöhemmin saimme tilat vanhasta satamakonttorista. Toiminta yksityistettiin 1.7.2000, mikä oli ainutlaatuista koko Suomessa.

Matts ja muutama muu kuljettaja ryhtyivät yksityisyrityksiksi, joiden tehtävänä oli alusten lastaaminen ja purku satamassa. Vaikka itse toiminta yksityistettiin, satamalaitos omisti edelleen nostokurjet.

– Olin osaomistajana Mechanic Cargo Loading Service -yrityksessä, joka tunnetaan myös nimellä Oy MeCarLos Ab. Yritys vastasi syväsataman töistä, kun taas satamalaitoksen omat nosturinkuljettajat huolehtivat Kantasataman töistä. Autoimme tarvittaessa myös toisiamme, Matts lisää.

Päästäkseen työpaikalleen 23 metriä laiturin yläpuolelle Mattsin oli noustava 111 askelmaa. Matts on kulkenut tämän "reitit" lukemattomia kertoja. Mitä suurempi nosturi, sitä useammat tikaspuolat joutui kiipeämään päästäkseen ohjaamoon. Matts ei kuitenkaan onneksi kärsinyt korkean paikan kammosta, sillä nosturinkuljettajan työn eräs tärkeimmistä edellytyksistä on, ettei pelkää korkeuksia.



Satamanosturit olivat Matts Möllerin työvälineitä yli 40 vuotta.

Hamnkranar var Matts Möllers arbetsredskap över 40 år.

– Olen viihtynyt ammatissani hyvin. Satamatoiminta kehittyi uskomattoman paljon niiden runsaan neljäkymmenen vuoden aikana, jona minä työskentelin satamassa, kertoo Matts Möller, joka nosturinkuljettajan työnsä ohessa oli eri orkestereiden solistina. Hänen kotinsa taulut kertovat myös monenlaisen taiteen keskeisestä roolista hänen elämässään.

# Matts Möller har sett hamnen från ovan

Tjugotre meter över kajen sitter Matts Möller och hanterar en hamnkran med två joysticks. Det skakar en aning när de olika faserna i arbetet sätts in. Den väldiga skopan som rymmer åtta kubikmeter dyker ner i lastrummet där tonvis med zinkanrikning väntar på att lossas.

Matts Möller har arbetat som kranförare i Yxpila i 40 år. Han inledde sin karriär den första november 1966. Före det genomgick han en kranförarkurs i Hyvinge. Hösten 2006 gick han i pension. När han anställdes körde verksamheten i djuphamnen igång på allvar och de första kranarna installerades.

– De kunde lyfta åtta ton och hade en räckvidd på 24 meter. När jag gick i pension hade vi kranar som lyfte 20 ton och hade en maximal räckvidd på 40 meter. Med kortare bom kunde vi lyfta upp till 40 ton, berättar Matts.

När Matts började som kranförare anställdes han av hamnverket som då skötte kranförarverksamheten. Han visar stolt upp det första lönekuvertet och berättar att han det första året fick 85 procent av grundlönen.

– Då var vi fyra kranförare som hade en vedeldad barack till vårt föfogande. Sedan fick vi utrymmen i det gamla hamnkontoret. Den 1 juli 2000 privatiserades verksamheten vilket var unikt i hela Finland.

Matts och några andra kranförare blev privatföretagare med uppgift att lasta och lossa båtar i hamnen. Kranarna ägdes fortfarande av hamnverket, men själva verksamheten privatiserades.

– Vårt företag Mechanic Cargo Loading Service, eller Mecarlos som jag var delägare i ansvarade för arbetet i djuphamnen, medan arbetet i stamhamnen sköttes av hamnverkets egna kranförare. Fanns det behov hjälpte vi varandra, påpekar Matts.

Att ta sig till arbetsplatsen på 23 meter över kajen betydde 111 trappsteg. Den "rutten" har Matts gått otaliga gånger. Ju större kranar desto fler har trappstegen blivit fram till förarkabinen. Någon höjdskräck har han inte lidit av. Det är en av förutsättningarna för att arbeta som kranförare.

– Jag har trivts med kranföraryrket och verksamheten i hamnen har utvecklats otroligt mycket under de drygt fyrtio år jag verkade i hamnen, säger Matts Möller som vid sidan av kranförarjobbet sjungit i olika orkestrar. Tavlorna i hemmet berättar om att också konst i dess olika former har en central roll i hans liv.

**Uusimassa  
nosturipalvelusopimusta  
Mecarlosin kanssa.  
Vasemmalta  
satamajohtaja Torbjörn  
Witting, kehityspäällikkö  
Jyrki Roukala,  
nosturinkuljettajat Raimo  
Piilola ja Matts Möller.**

**Kontraktet om  
krantjänster med  
Mecarlos förnyas. Från  
vänster hamndirektör  
Torbjörn Witting,  
utvecklingschef Jyrki  
Roukala, kranförarna  
Raimo Piilola och Matts  
Möller.**



och färdigställs ett par år senare.

## 1875

På Tjärhovet byggs ett öppet skjul med pärttak för de varor som skall föras till staden.

Gamlakarleby Ångbåts Aktiebolag bildas för att utrusta ångfartyg och bedriva trafik mellan S:t Petersburg och Finlands kuststäder, men även på Östersjön och Bottnenhavet.

Samma år köps ett ångfartyg i järn från London. Ursprungligen kallas fartyget "Den svarta väktaren" men namnet ändras till "Kokkola".

Staden drabbas av en större eldsvåda och 21 gårdar lider skada.

## 1877

En hästdragen spårväg planeras till Yxpila. Planerna skrinläggs i väntan på järnvägen.

## 1878

Telefonen tas i bruk i USA 1876 och Gamlakarlebyborna är på alerten. En telefonledning byggs mellan Rådhuset och hotell Hietala i Yxpila. Den torde ha varit världens nordligaste telefonledning.

## 1879

Näringsfrihetsförordningen som träder i kraft tillåter handel

tää aiempaa tehokkaammin. Kokkolan laiva- ja telakkayhtiö anoo tonttia pajaa ja hiilivarastoa varten.

#### 1870

Kaupungissa on 1 977 asukasta ja maalaiskunnassa 4 621 asukasta.

#### 1871

Halkokarin makasiini-alueella lastataan tervaa. Siellä on 14 teravamakasiinia ja 17 varastorakennusta, joista suurin on 60 metriä pitkä.

#### 1872

Gamlakarleby Segelförening –pursiseura perustetaan.

#### 1873

Kauppias Julius Löwenmark anoo yhdessä muutamien muiden kauppiaiden kanssa tonttia laivatelakan rakentamista varten.

#### 1874

Kokkolan kauppiasyhdistys anoo lupaa puiden hakkuuseen käytettäväksi höyry-laiva- ja lastauslaitureiden päällystyksen Ykspihlajassa. Hotelli Hietalaa aletaan rakentaa. Se valmistuu pari vuotta myöhemmin.

#### 1875

Tervahoviin rakennetaan pärekattoinen avoin vaja kaupunkiin

## Ykspihlajan öljypalo

Vähintään yhdeksän miljoonaa litraa bensiiniä ja raakaöljyä sekä jonkin verran polttoöljyä päätyi liekkien kitaan räjähdysmäisessä palossa, joka syttyi Esson öljyvaraston pumppuasemalla Ykspihlajassa kolmen aikoihin keskiviikkoamuna 23. toukokuuta 1973. Koko päivän raivoisana riehunut tulipaloa ei saatu sammumaan, vaikka liekkejä vastaan kamppaili palokuntia koko Vaasan läänin alueelta sekä tulenjohtoauto Helsingistä. Palossa tuhoutui yksitoista varaston kaikkiaan neljästätoista öljysäiliöstä.

Tulipalo oli Suomen suurin sodanjälkeinen palo lajissaan. Vahinkojen arvioitiin nousevan vähintään kymmeneen miljoonaan markkaan. Polttoainevarasto oli vakuutettu täydestä arvostaan, mutta säiliöiden vakuutukset eivät olleet selvillä vielä keskiviikkoiltana. Varastoalue oli yhtä palavaa pätsiä koko päivän. Taivaalle kurottautuvat lieskat olivat lähes satametrisiä, ja palavan öljyn musta savu tuprusi meren ylle. Kuumuuden saattoi tuntea jopa kilometrin päähän.

Esson Ykspihlajan öljyvaraston säiliökapasiteetti oli noin 75,5 miljoonaa litraa. Säiliöissä oli ennen palon syttymistä 27 miljoonaa litraa öljyä ja siitä vähintään yhdeksän

## Oljebranden i Yxpila

Minst nio miljoner liter bensin och petroleum samt ett parti brännolja blev lågornas rov vid en explosionsartad brand som på onsdagsmorgonen vid tretiden den 23 maj 1973 utbröt i pumphuset på Essos depålager för olja i Yxpila. I branden som pågick med oförminskad fart hela dagen och som inte kunde hejdas trots släckningspådrag med brandkårer från hela Vasa län och eldledningsbil från Helsingfors, förstördes elva av lagrets sammanlagt fjorton oljecisterner.

Branden var den största i sitt slag under efterkrigstiden i Finland. Skadorna uppskattas till minst tio miljoner mark. Bränslelagret var försäkrat till sitt fulla värde. Cisternernas försäkringar var inte klarlagda på onsdagskvällen. Under hela dagen var depåområdet ett brinnande inferno. Lågorna steg inemot etthundra meter upp mot himlen och den svarta röken från oljan bolmade ut över havet. Hettan kunde kännas redan på en kilometers avstånd.

Hela cisternkapaciteten på Essos oljedepå i Yxpila rymde 75,5 miljoner liter. Innan branden bröt ut på onsdagsmorgonen fanns 27 miljoner liter i cisternerna, varav minst nio miljoner liter, eller en tredjedel förstördes.



miljoonaa litraa (eli kolmasosa) tuhoutui. Kolme liekeiltä pelastettua säiliötä sisälsivät diesel- ja polttoöljyä.

Kaupungin palokunta sai hälytyksen klo 3.10. Koska kyseessä oli Esson varastoalueen tulipalo, hälytys annettiin kaupungin ja lähikuntien kaikille palokunnille. Aamuneljän aikoihin annettiin suurhälytys, jolloin suurin osa Vaasan läänin palokunnista lähti avuksi. Palokuntia oli parisenkymmentä, Sulo Ölander kertoi Österbottningens lehden haastattelussa 24. toukokuuta. Noin tuhat miestä osallistui sammutustöihin keskiviikkoiltana.

Palopäällikön mukaan Esson pumppuasema oli tulesa ensimmäisen paloauton saapuessa paikalle. Pumppuasemalta tuli levisi nopeasti lähimpään säiliöön, joka sijaitti aivan vieressä säiliöitä ympäröivän betonisen suojamuurin sisällä. Kun säiliö toisensa jälkeen syttyi tuleen, suojamuri käytännöllisesti katsoen suli tulen synnyttämässä kuumuudessa.

Kauppa- ja teollisuusministeriö asetti tutkintalautakunnan selvittämään Ykspihlajan öljyvaraston syttymissyitä. Lautakunta sai myös tehtäväkseen laatia ehdotuksia ennaltaehkäiseviksi toimenpiteiksi nestemäisten polttoaineiden palovaaran torjumiseksi. Suomessa ei vielä 1970-luvulla ollut lainsäädäntöä helposti syttyvien nestemäisten polttoaineiden palovaaran ennaltaehkäisemisestä ja torjunnasta.



**Kolmen aikaan keskiviikkoamuna 23. toukokuuta 1973 Ykspihlajassa syttyneellä räjähdysmäisellä tulipalolla olisi voinut olla kohtalokkaita seurauksia. Myös Oy M. Rauanheimo Ab:n toimisto oli vaarassa.**

**Den explosionsartade branden som utbröt vid tretiden på onsdagsmorgonen den 23 maj 1973 i Yxpila kunde ha fått ödesdigra följder. Även Oy M. Rauanheimo Ab:s kontor låg i farozonen.**

De tre cisterner som kunde räddas innehöll diesel- och brännolja.

Stadens brandkår larmades kl. 3.10. Eftersom det var fråga om en brand på Essos lagerområde slogs alarm till alla kårer i staden och de omkringliggande kommunerna. Storlarmet gick vid 4-tiden och då sattes de flesta brandkårer i Vasala län på benen. De uppgick till ett 20-tal, berättar Sulo Ölander i ÖB-intervjun den 24 maj. Omkring ettusen man var på onsdagskvällen engagerade i släckningsarbetet.

Enligt brandchefen var det pumphuset på Essos område som brann när den första brandbilen kom till platsen. Därifrån spred sig elden hastigt till den närmaste cisternen, som låg strax intill pumphuset innanför den skyddsmur av betong, som omger cisternerna på området. Skyddsmuren praktiskt taget smälte i hettan som uppstod då cistern efter cistern fattade eld.

Handels- och industriministeriet tillsatte en undersökningskommission som fick i uppdrag att utreda hur branden i oljedepån i Yxpila uppkom och fick i uppdrag att uppgöra förslag till förebyggande åtgärder för avvärijande av brandfara för flytande bränslen. I Finland saknades då en lagstiftning rörande förebyggande och avvärijande av brandfara för lättantändliga flytande bränslen.



överallt och av vem som helst.

### 1880

Den första strandkajen i Yxpila byggs och nödvändiga utrymmen för förtullningens uppförs. Ett hus åt tullvaktmästarens uppförs också. Hamnområdet upplyses med två lyktor.

### 1881

Tjära lastas på Halkokari magasinsområdet. Där finns 14 tjärmagasin och 17 övriga lagerbyggnader. Den största byggnaden är 60 meter lång. Ett hamnkontor är under planering i Yxpila. Staden köper hotell Hietala.

### 1882

Telegrafchefen i Gamlakarleby talar det första fjärrsamtalet i Österbotten längs telegrafledningarna.

Då man fått visshet om den kommande järnvägen vidtas förberedande åtgärder för utbyggnaden av hamnen i Yxpila. Kajen förlängs med 25 famnar och packhuset flyttar från sundstranden till Yxpila.

Nya telefonapparater installeras och vägen till Yxpila förbättras. Staden ansöker om nya fyrlyktor och en fyr till Tankar.



Otto Rodénin talo Isollakadulla. Pikkukuvassa Maria (os. Walin) ja Otto Rodén. Keskellä yksi Walinin lankomiehistä. Ajalle tyypillinen kuva suunnilleen vuodelta 1890.

Otto Rodéns gård vid Storgatan. Infälld Maria (f. Walin) och Otto Rodén. I mitten en av svågarna Walin. Tidstypisk bild omkring 1890.

# Oy M. Rauanheimo Ab

Konttoristi Otto Waldemar Rodén toimitti  
Kokkolan maistraatille seuraavan ilmoituksen 7.  
huhtikuuta 1884:

Den 7 april 1884 inlämnar kontoristen Otto  
Waldemar Rodén till magistraten i Gamlakarleby  
följande anmälan:

*"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 speditions 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 den 7 April 1884  
Otto Waldemar Rodén



Maistraatin hyväksyntä on merkitty samalle päivälle. Näin aloitti toimintansa yritys, josta on eri muodoissa 130 vuoden aikana kehittynyt paikkakunnan johtavia laivanselvitys-, huolinta- ja ahtausyrityksiä. Oy M. Rauanheimo Ab toimii Kokkolassa ja Haminassa. Joakim Laxåbackin johtama yritys työllistää noin 150 henkilöä ja yrityksen liikevaihto oli vuonna 2014 lähes 75 miljoonaa euroa.

Otto Rodén oli 24-vuotias ja naimaton aloittaessaan toiminnan höyrylaiva-agenttina ja huolitsijana. Hän pääsi alkuun työskenneltyään konttoristina Sten Ferdinand Westerstrählen huolinta- ja agentuuriliikkeessä. Westersträhle kuitenkin menehtyi v. 1883. Otto Rodén oli harjoitellut muilla paikkakunnilla ja valmistunut

Magistratens godkännande är daterat samma dag. Härmed inleds verksamheten för det bolag som under olika former under 130 år utvecklats till ortens ledande företag inom skeppsklarerings-, speditions och stuveriverksamhet. Oy M. Rauanheimo Ab verkar i Karleby och Fredrikshamn. Företaget som leds av Joakim Laxåback sysselsätter ca 150 personer och omsättningen uppgick år 2014 till nästan 75 miljoner euro.

Otto Rodén är 24 år gammal och ogift när han inleder sin verksamhet som ångbåtsagent och speditör. Starten får han genom sin tidigare arbetsgivare Sten Ferdinand Westersträhle som bedriver speditions- och agentverksamhet. Rodén verkar som kontorist hos Westersträhle som avlider 1883. Otto Rodén som

# Otto Rodén ja hänen syntyperänsä

Otto Rodénin isänisä Michael Eriksson muutti Kokkolaan vuonna 1818. Michael Eriksson oli syntynyt v. 1792 ja lähtöisin Laukaan pitäjästä. Laukaassa pidettiin 1800-luvun alkupuoliskolla vuosittain yksi harvoista maaseudun virallisesti luvallisista markkinoista. Siellä kävi myös kokkolalaisia kauppiaita, ja heidän ja talonpoikien välille kehittyi kiinteitä siteitä.

Talonpojat kuljettivat tuotteitaan kauppiaiden varastoihin kaupunkiin. Michael Eriksson oppi tämän yhteydenpidon kautta tuntemaan kauppias Jacob Hongellin, joka palkkasi hänet rengikseen. Michael siirtyi pian merimiesalalle laivanrakentaja-kirvesmieheksi. Hän avioitui v. 1821 ja otti sukunimekseen Rotainen.

Merimiesalalle siirtyessään hän muutti nimekseen Ruten. Kirkonkirjassa mainitaan myös Routen. Pariskunta sai neljä lasta, kolme tytärtä ja pojan nimeltä Michel Fredrik, synt. 1827. Michael Eriksson/Ruten menehtyi jo 39-vuotiaana Kokkolassa v. 1831. Kaikki hänen lapsensa olivat silloin vielä alaikäisiä; vanhin on 8-vuotias ja nuorin 1-vuotias. Lapset joutuivat kasvamaan vaatimattomissa oloissa.

**Mikael (Michel) Fredrik** valitsi merimiesuran, mikä oli luonnollista isän ammatin vuoksi. Hän kouluttautui kippariksi (kapteeniksi) ja toimi jo nuorena kuunarin päällikkönä Lyypekin reitillä. Myöhemmin hän toimi päällikkönä Gamlakarleby skepps- och varfsbolag –varustamon toiseksi suurimmalla kaukomatkojen aluksella, Salama-nimisellä parkilla, mikä todistaa hänen olleen taitava ja luotettava kapteeni.

Mikael Fredrik avioitui v. 1856 ja otti sukunimekseen Rodén. Perheeseen syntyi kolme lasta: Karl Fredrik (synt. 1858), Otto Waldemar (synt. 1860) ja Selma Helena (synt. 1864), joka menehtyi vauvaiässä. Viimeisinä työvuosinaan aina vuoteen 1888 saakka Mikael Fredrik Rodén toimi Ykspihlajan satamamestarina. Hän menehtyi v. 1901 vaikeaan reumatismiin. Mikael Fredrikin aikana Rodénin perhe saavutti tiettyä sosiaalista asemaa.

Karl Fredrik –poika kulki isänsä jalanjälkiä ja suoritti merikapteenin tutkinnon Oulun merenkulkuopistossa v. 1895. Hän purjehti luultavasti kokkolalaisaluksella Etelä-Amerikkaan ja kuoli Rio de Janeirossa naimattomana v. 1899.

**Otto Waldemar Rodén** ei valinnut merimiehen ammattia mutta seurasi tarkasti kaupan ja liikenteen kehittymistä. Hän ymmärsi kaukonäköisen panostamisen Ykspihlajan satamaan luovan edellytyksiä kaupan ja merenkulun uudelle myönteiselle kehitykselle.

Otto hankki kaupanalan koulutuksen, harjoitteli eri paikkakunnilla ja sai konttoristin työpaikan Ykspihlajassa huolinta- ja

agentuuritoimintaa harjoittaneelta Sten Ferdinand Westerstråhlelta. Westerstråhlen kuollessa v. 1883 Otto Rodén oli valmis ottamaan toiminnan hoitaakseen.

Hän aloitti itsenäisen liikemiehen toimintansa 7. huhtikuuta 1884 jättäessään nimissään elinkeinoilmoituksen Kokkolan maistraatille. Maistraatti näytti vihreää valoa ja näin luotiin perusta toiminnalle, joka jatkuu Ykspihlajan satamassa eri muodoissa edelleen.

Vuonna 1886 Otto Rodén avioitui kauppias Carl Gustaf Walinin tyttären, Maria Johanna Walinin, kanssa. Avioliiton myötä Otto Rodén astui kaupungin johtaviin seurapiireihin. Kauppias Walinin kuoltua Otto Rodén otti mahdollisesti hoitaakseen appensa lankakaupan, joka kasvatti tulevina vuosina liiketoiminnan voittoa ja varallisuutta.

Kymmenen vuoden kuluttua Otto Rodén kuului kaupungin johtaviin liikemiehiin ja porvareihin. Hän edusti aikaa myöten suuria varustamoja Pohjoismaissa ja Euroopan mantereella. Myös meklari- ja ahtaustoiminta kehittyivät.

Rodénille kertyi hyvämaineisena ja menestyvänä liikemiehenä useita kunnallisia luottamustehtäviä. Hän oli kaupunginvaltuutettu, rahatoimikamarin jäsen sekä kunnan omistaman anniskelu-yhtiön johtaja. Hän toimi

Kauppiasyhdistyksen varapuheenjohtajana, Uudenmaan Osakepankin paikallisjohtajana sekä Englannin varakonsulina.

Otto Waldemar Rodén menehtyi jo 48-vuotiaana yllättäen 15. maaliskuuta 1908. Hänen yhtiönsä oli silloin kaupungin johtava laivameklari- ja huolintayhtiö.



Sisäkuva Ab Otto Rodén Oy:n toimistosta.  
Interiör från Ab Otto Rodén Oy:s kontor.



# Otto Rodén och hans härstamning

Otto Rodéns farfar Michael Eriksson flyttar till Gamlakarleby 1818. Han är född 1792 och kommer från Laukas socken. I denna socken hölls under början av 1800-talets första hälft årligen en av de få officiellt tillåtna marknaderna på landsbygden. Denna marknad besöktes även av köpmän från Gamlakarleby och fasta förbindelser utvecklades mellan dem och bönderna.

Bönderna transporterar sina varor till handlandens magasin i staden. Genom detta umgänge kommer Michael Eriksson i kontakt med handlanden Jacob Hongell som anställer honom som dräng. Michael övergår snart till sjömansyrket som skeppstimmerman. Han gifter sig 1821 och antar släktnamnet Rotainen.

Vid övergången till sjömansyrket ändrar han namnet till Ruten. Även namnet Routen nämns i en kyrkobok. Paret får fyra barn, tre döttrar och sonen Michel Fredrik som föds 1827. Michel Eriksson/Ruten avlider i Gamlakarleby år 1831, endast 39 år gammal. När han dör är alla barnen minderåriga. Den äldsta åtta och den yngsta ett år gammal. Barnen får växa upp under anspråkslösa förhållanden.

**Mikael (Michel) Fredrik** väljer sjömansbanan, vilket är naturligt med hänsyn till faderns yrke. Han utbildar sig till skeppare (kapten) och för i unga år befälet på en skonare på Lübecktraden. Senare för han befälet på Gamlakarleby skepps- och varfsbolags näst största långseglare, barkskeppet "Salama", vilket bevisar att han är en duktig och betrodd befälhavare.

Mikael Fredrik gifter sig 1856 och antar släktnamnet Rodén. I familjen föds tre barn. Karl Fredrik (1858), Otto Waldemar (1860) samt Selma Helena (1864) men hon avlider som spädbarn. Under sina sista aktiva år fram till 1888 verkar Mikael Fredrik Rodén som hamnmästare i Yxpila. Han avlider 1901 drabbad av en svårartad reumatism. Under Mikael Fredriks tid uppnår familjen Rodén en viss social status.

Sonen Karl Fredrik går i sin fars fotspår och avlägger år 1895 sjökaptensexamen vid Uleåborgs navigationsskola. Han seglar förmodligen med ett Gamlakarlebyfartyg till Sydamerika och dör som ogift i Rio de Janeiro år 1899.

**Otto Waldemar Rodén** väljer inte sjömansyrket, men han följer nogsamt med utvecklingen inom handel och kommunikation och inser att den framsynta satsningen på hamnen i Yxpila skapar förutsättningar för en ny positiv utveckling inom handel och sjöfart.

Otto skaffar sig handelsutbildning, praktiserar på andra orter och får jobb som kontorist hos Sten Ferdinand Westerstråhle som bedriver speditors- och agenturverksamhet i Yxpila. När Westerstråhle dör 1883 är Otto Rodén väl förberedd att ta över verksamheten.

Den 7 april 1884 inleder han sin verksamhet som självständig affärsman då han inlämnar en näringsanmälan i sitt namn till magistraten i Gamlakarleby. Magistraten ger grönt ljus och därmed läggs grunden för den verksamhet som under olika former fortgår i hamnen i Yxpila.

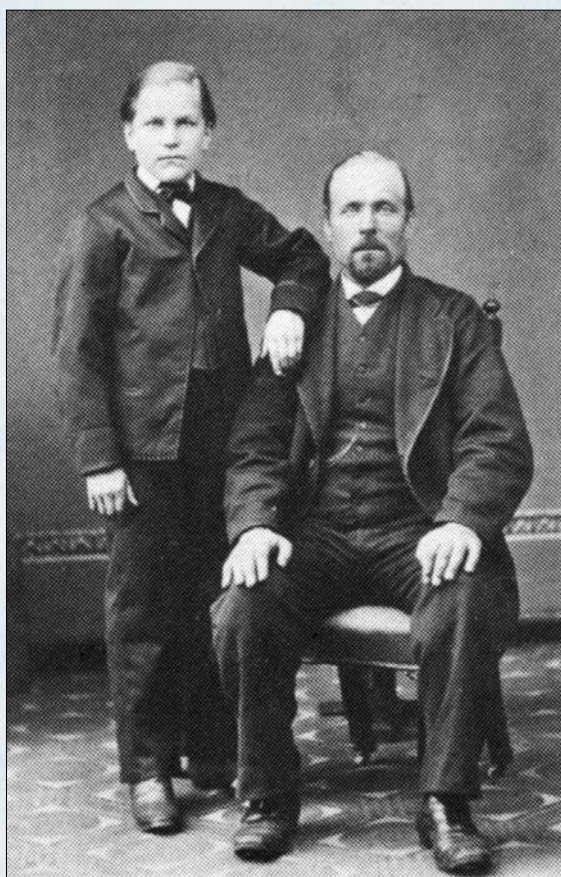
År 1886 ingår han äktenskap med Maria Johanna Walin, dotter till handlanden Carl Gustaf Walin. Giftermålet innebär att Otto Rodén socialt inträder i stadens ledande kretsar. När handlanden Walin avlider är det möjligt att Otto Rodén övertog svärfars garnhandel som under de kommande åren ökar rörelsens vinst och förmögenhet.

Efter tio års verksamhet är Otto Rodén etablerad som en av stadens ledande affärsmän och borgare. Han kommer med tiden att representera de stora rederierna i Norden och på kontinenten. Även skeppsmäklar- och stuveriverksamheten utvecklas.

Som välfrejd borgare och framgångsrik affärsman anförtros Rodén många kommunala förtroendeuppdrag. Han är medlem av stadsfullmäktige, ledamot av drätselkammaren samt direktör

för det kommunalt ägda utskänkingsbolaget. Han verkar som viceordförande i Handelsföreningen, lokal direktör för Nylands Aktiebank och fungerar som engelsk vicekonsul.

Otto Waldemar Rodén avlider överraskande den 15 mars 1908, endast 48 år gammal. Vid hans frånfalle är firman Otto Rodén stadens ledande företag inom skeppsmäklar- och speditorsbranschen.



**Merikapteeni Mikael Fredrik Rodén ja poikansa Otto vuonna 1873.**

**Sjökaptainen Mikael Fredrik Rodén med sonen Otto år 1873.**

vietävien tavaroiden suojaksi.

Gamlakarleby Ångbåts Aktiebolag – höyrylaivayhtiö perustetaan varustamaan höyrylaivoja ja harjoittamaan liikennettä Pietarin ja Suomen rannikkokaupunkien välillä, mutta myös Itämerellä ja Selkämerellä. Samana vuonna Lontoosta ostetaan raudasta valmistettu höyrylaiva. Alun perin sen nimenä on ”Den svarta väktaren” (~Musta värtija), mutta nimi muutetaan ”Kokkolaksi”.

Kaupungissa sattuu iso tulipalo, ja 21 taloa kärsii vahinkoja.

### 1877

Ykspihlajaan suunnitellaan hevosvetoista raitiotietä. Suunnitelma hyllytetään rautatietä odotettaessa.

### 1878

Puhelin otetaan käyttöön Yhdysvalloissa v. 1876 ja kokkolalaiset ovat valppaina. Raatihuoneen ja Ykspihlajan Hotelli Hietalan välille vedetään puhelinlinja. Se lienee ollut aikanaan maailman pohjoisin puhelinlinja.

### 1879

Asetus elinkeinopaudesta sallii keuhon tahansa harjoittaa kauppaa missä tahansa.

kauppaopistosta, joten hänellä oli hyvät edellytykset siirtä vastamaan oman yrityksen tuomiin haasteisiin.

Jo vuonna 1885 hänellä oli tämän tästä ilmoitus Norra Posten –lehden ”Höyrylaiva-asiat” -otsikon alla. Osin yksin, mutta myös yhdessä John W. Haganin kanssa. Konsuli Hagan oli Pohjoismaiden Osakepankin Kokkolan toimiston johtaja ja aktiivinen monilla aloilla. Hän muun muassa osallistui ensimmäisen puhelinlinjan rakentamiseen raatihuoneen ja Hotelli Hietalan (Ykspihlaja) välille. Toiminimi Alex. Damström mainosti itseään 1880-luvulla höyrylaiva-agenttina kauppaliikkeensä rinnalla.

Kymmenen vuotta toimittuaan Otto Rodén oli vakiinnuttanut asemansa paikkakunnan arvostettuna liikemiehenä ja porvarina. Hänen yrityksensä edusti kaikkia Pohjoismaiden ja Manner-Euroopan suuria linjaliikennevarustamoja. 1800-luvun lopussa hän aloitti myös laivameklari- ja ahtausalan toiminnan, mutta menehtyi yllättäen 15. maaliskuuta 1908, ainoastaan 48-vuotiaana, sen aikakauden kynnyksellä, jolloin puutavaran käsittely nousee määrällisesti sataman hallitsevaksi toiminnaksi. Hänen yhtiönsä oli silloin kaupungin johtava laivameklari- ja huolintayhtiö.

### Ab Otto Rodén Oy

Otto Rodénin poika Astley W. Rodén oli vain 20-vuotias isän kuollessa. Kotikaupungin keskikoulun käytyään hän opiskeli Hampurin kauppa-akatemiassa ja valmistui sieltä hyvin arvosanoin v. 1905. Kotiin palattuaan hän ehti työskennellä kolme vuotta isänsä johdolla. Tämän poismenton jälkeen hän jatkoi liiketoimintaa firman ainoana omistajana yksitoista vuotta, aina vuoteen 1919. Yhtiön nimi oli v. 1912 muutettu muotoon Otto Rodén & Son. Purjehduskaudella toimisto sijaitsi isän Ykspihlajaan rakentamassa huvilassa.

Astley W. Rodénin ura lähti rakettimaiseen nousuun, ja hän kiipesi yhteiskunnan portaita ylöspäin. Vuonna 1911 hän otti hoitaakseen isänsä aiemman toimen Uudenmaan Osakepankin Kokkolan toimiston johtajana. Kolme vuotta myöhemmin häntä tituleerattiin varakonsuliksi ja hän toimi sittemmin kolmen konsulaatin edustajana, nimittäin Ruotsin, Tanskan ja Hollannin. Vuonna 1916 hän perusti Yxpila Stevedoring Co -yhtiön tukkipuun ahtausta varten. Pohjanlahden satamiin kuljetun Paraisten Kalkkivuori Osakeyhtiön sementin ja kalkin purkamisesta ja huolinnasta kehittyi säännöllistä liiketoimintaa.

Yhtiön toiminta ja omistuspohja laajenivat vuonna

praktiserat på andra orter och genomgått handelsläroverk är väl rustad för nya utmaningar.

Redan under år 1885 annonserar han flitigt i Norra Posten under rubriken ”Ångbåtslägenheter”. Delvis ensam, men även tillsammans med John W. Hagan, känd borgare i staden. Konsul Hagan är direktör för Nordiska Aktiebankens kontor på orten och aktiv inom flera områden. Bland annat är han med och bygger den första telefonledningen mellan rådhuset och hotell Hietala i Yxpila. Under 1880-talet annonserar även firman Alex. Damström som ångbåtsagent vid sidan av sin handelsrörelse.

Efter tio års verksamhet är Otto Rodén en etablerad affärsman och en aktad borgare i staden. Hans företag representerar alla stora linjerederier i Norden och på kontinenten. I slutet av 1800-talet engagerar han sig i skeppsmäklar- och stuveribranschen, men han avlider överraskande den 15 mars 1908, endast 48 år gammal, på tröskeln till det tidsskede när hanteringen av trävaror volymmässigt blir den dominerande verksamheten i hamnen. Vid hans frånfälle är firman Otto Rodén stadens ledande företag inom skeppsmäklar- och speditorsbranschen.

### Ab Otto Rodén Oy

Sonen Astley W. Rodén är 20 år gammal när fadern avlider. Efter genomgången mellanskola i hemstaden genomgår han handelsakademien i Hamburg varifrån han år 1905 dimitteras med diplom. Efter hemkomsten hinner han arbeta tre år under faderns ledning. Under elva år fram till 1919 fortsätter han rörelsen som ensam innehavare, men från 1912 under namnet Otto Rodén & Son. Kontoret är under seglationsperioden inrymt i villan som fadern byggt i Yxpila.

Astley W. Rodén gör kometkarriär och klättrar vidare



**Otto Rodénin kesähuvila, josta tuli yhtiön toimisto.  
Otto Rodéns sommarvilla som blev bolagets kontor.**

# Konsuli Astley W. Rodén

Astley Waldemar Rodén syntyi 30. elokuuta 1887 ja kuoli 17. huhtikuuta 1948. Hänen vanhempansa olivat Otto Rodén ja Maria Walin, ja hän avioitui Mary Wihlmanin kanssa. Rodén kävi vain seitsemän luokkaa oppikoulua, mutta jatkoi opintojaan Hampurin kauppa-akatemiassa, josta hän valmistui vuonna 1905.

Palattuaan kotikaupunkiinsa Astley W. Rodén aloitti työn isänsä laivameklari- ja huolintaliikkeessä. Yritys siirtyi hänelle v. 1908 isän yllättävän kuoleman vuoksi; Astley oli silloin vain 20-vuotias. Yrityksen nimeksi muutettiin Oy Otto Rodén Ab, ja Astley Rodén oli sen pääomistaja. Rodén oli osakkaana myös puutavara- ja agentuuriyritys Heidenberg, Uunila & Co:ssa.

Hän perusti yhdessä Armas Pohjanpalon kanssa Yxpila transportbolag –kuljetusyrityksen vuonna 1915. Lisäksi hän oli perustamassa Ab Trade Oy:tä sekä ahtaus- ja huolintayhtiö Ab Yxpila Stevedoring Co Ltd:tä (YSC:tä). Vuonna 1935 hän oli YSC:n ainut omistaja lukuun ottamatta C.A. Uunilan pientä osakeosuutta. Saksan sotavoimat toi toisen maailmansodan aikana huomattavat määrät tarvikkeita ja hyödykkeitä Suomeen Ykspihlajan kautta. Rodénin yritysrypäs hoiti koko purkamisen ja huolinnan ja toiminta tuotti reilua ylijäämää.

Rodén harkitsi viimeisinä elinvuosinaan koko yritysryppään myymistä, mutta hän menehtyi ennen kuin aikomus ehti siirtyä käytäntöön. Mary-leski toimi yritysten hallitusten puheenjohtajana kuolemaansa saakka v. 1953. Vuonna 1954 Ab Otto Rodén Oy:n ja YSC:n osakkeet siirtyvät M. Rauanheimo Oy:lle. Niin päättyi Rodénin perheen rooli alan johtavana vaikuttajana.

Astley W. Rodén toimi Uudenmaan Osakepankin konttorinjohtajana. Hän oli johtokunnan jäsenenä Kokkolan Puhelin Oy:ssä, Ab Österbottningensissa, Kokkolan Panimo Oy:ssä, Seurahuoneessa, Pitwood Ab:ssä, Kokkolan Ravintola Oy:ssä sekä Federation of Finnish Stevedore -työnantajajärjestössä. Lisäksi hän oli Gamlakarleby Rederi Ab – varustamon toimitusjohtaja ja osakas. Rodénia pidettiin taitavana, kovana ja aloitekykyisenä liikemiehenä. Hän oli järjestelmällinen, erittäin arvovaltainen ja säilytti aina tietyn välimatkan ystäväpiirinsä ulkopuolisiin ihmisiin.

Rodén kuului sortovuosien aktivisteihin ja hänet valittiin Kokkolan suojeluskunnan johtajaksi. Hän tuki lapuanliikettä ja toimi paikallisosaston hallituksen aktiivisena jäsenenä. Lisäksi hän oli kaupunginvaltuutettu sekä kaupunginhallituksen ja liikenne- ja satamalautakuntien jäsen.

Astley W. Rodénille myönnettiin ansioistaan Vapaudenristin 4. luokan mitali miekoin, Suomen Valkoisen Ruusun ritarikunnan 1. luokan mitali, Viron vapaudenristi, Saksan Kotkan ritarikunnan ansioristi ja suojeluskuntien ansioristi. Hän toimi Ruotsin, Tanskan ja Hollannin varakonsulina ja hänelle myönnettiin Ruotsin Kuninkaallisen Vaasan ritarikunnan 1. luokan ritarin arvo sekä Dannebrogin ritarikunnan mitali.



# Konsul Astley W. Rodén

Astley Waldemar Rodén föddes den 30 augusti 1887 och avled den 17 april 1948. Han var son till Otto Rodén och Maria Walin och gift med Mary Wihlman. Rodén gick endast sju klasser i läroverk, men fortsatte sina studier vid handelsakademien i Hamburg varifrån han år 1905 utdimitterades med diplom.

När Astley W. Rodén återvänder till hemstaden börjar han arbeta i sin fars skeppsmäkleri- och speditjonsfirma. Han är endast 20 år gammal när han år 1908 övertar firman efter faderns plötsliga död. Företaget ombildas till Oy Otto Rodén Ab med Astley Rodén som huvudägare. Rodén är även delägare i trävaru- och agenturföretaget Heidenberg, Uunila & Co.

År 1915 grundar han tillsammans med Armas Pohjanpalo Yxpila transportbolag. Han är med och grundar Ab Trade Oy och stuveri- och speditjonsbolaget Ab Yxpila Stevedoring Co Ltd. År 1935 är han ensam ägare till YSC, förutom en liten aktiepost som innehas av C.A. Uunila. Under andra världskriget bedriver den tyska krigsmakten en betydande import av förnödenheter via Yxpila. Lossningen och speditionen sköts helt av den Rodénska företagsgruppen och verksamheten ger ett rejält överskott.

De sista åren av sitt liv överväger Rodén att avyttra hela företagsgruppen, men han avlider innan tanken hinner bli verklighet. Änkan Mary verkar som styrelseordförande i företagen till sin död 1953. År 1954 övertar M. Rauanheimo Oy aktierna i både Ab Otto Rodén Oy och YSC. Därmed är familjen Rodéns roll som ledande grupp inom branschen avslutad.

Astley W. Rodén verkade som chef för Nylands Aktiebanks kontor. Han var direktionsmedlem i Gamlakarleby Telefon Ab, Ab Österbottningen, Gamlakarleby Bryggeri Ab, Societetshuset, Pitwood Ab, Gamlakarleby Restaurant Ab och Federation of Finnish Stevedores. Han var även VD och aktieägare i Gamlakarleby Rederi Ab. Rodén kännetecknades som en skicklig, hård och initiativrik affärsman. Han hade ordningssinne, stor personlig pondus och höll alltid en viss distans till människor utanför vänkretsen.

Rodén hörde till aktivisterna under ofärdsåren och valdes till ledare för skyddskåren i Gamlakarleby. Han sympatiserade med Lapporörelsen och var aktiv medlem i styrelsen för lokalavdelningen. Dessutom var han medlem av stadsfullmäktige, han satt i stadsstyrelsen och var medlem i trafiknämnden och hamnnämnden.

För sina insatser tilldelades Astley W. Rodén Frihetskorsen av IV klass med svärd, Riddartecknet av I klass av Finlands Vita Ros, Estlands frihetskors, Tyska Örnordens förtjänstkors och skyddskårens förtjänstkors. Han verkade som vicekonsul för Sverige, Danmark och Holland och utnämndes till riddare av Kungliga svenska Vasaorden 1 klass samt tilldelades Dannebrogorden.

## 1880

Ykspihlajaan rakennetaan ensimmäinen rantalaituri ja tarvittavat tilat tullausta varten. Tullivahtimestarille rakennetaan talo. Kaksi lyhtyä asennetaan valaisemaan satama-aluetta.

## 1881

Tervaa lastataan Halkokarin makasiini-alueella. Siellä on 14 tervamakasiiniä ja 17 muuta varastokennusta. Suurin rakennus on 60 metriä pitkä. Ykspihlajaan suunnitellaan satakonttoria. Kaupunki ostaa Hotelli Hietalan.

## 1882

Kokkolan lennätinpääliikkö puhuu Pohjanmaan ensimmäisen kaukopuhelinlennätinlinjoja pitkin. Kun rautatien tulo varmistuu, ryhdytään valmistelemaan Ykspihlajan sataman laajennusta. Laituria pidennetään 25 sylvä, ja pakkahuone siirretään Sunnin rannalta Ykspihlajaan. Uusia puhelinkoneita asennetaan ja Ykspihlajaan johtavaa tietä korjataan. Kaupunki anoo uusia pookeja ja majakkaa Tankariin.

## 1883

Keisari vahvistaa valtiopäivien päätök-

1919. Ab Otto Rodén Oy syntyi useiden liiketoimien jälkeen; ensimmäisenä oli tarkoitus perustaa Ab Trade Oy, tyypillinen vienti- ja tuontitavaroilla kauppaa harjoittava yhtiö. Mutta yritystä ei voitu rekisteröidä, koska nimi oli jo varattu.

4. tammikuuta 1920 Astley W. Rodén ilmoitti muille osakkaille olevansa halukas luovuttamaan Otto Rodén & Son -yhtiön koko liiketoiminnan uudelle yhtiölle, jonka nimeksi rekisteröitiin Ab Otto Rodén Oy. Erinäisten liiketapahtumien jälkeen Astley W. Rodén omisti yhtiöstä 410 osaketta eli 32,8 prosenttia osakepääomasta. Toiminta oli laajentunut ja sisälsi myös kaupalliikkeen. Astley W. Rodén valittiin toimitusjohtajaksi. Helsinkiin avattiin sivukonttori, mutta se lakkautettiin lyhyen ajan kuluttua.

Vaikka kaupalliike tuotti voittoa useina vuosina, se suljettiin v. 1925 osin Tukku-liikkeiden liiton painostuksesta ja yritys palasi aiempaan toimintaansa. Näiden tapahtumien tuloksena Astley W. Rodén omisti v. 1930 valtaosan yhtiön osakkeista. Entistä aktiivisempi panostaminen pyöreään puun ja sahapuun huoltoon ja ahtaukseen korvasi kaupalliikkeen sulkemisen jättämää aukkoa.

## Gamlakarleby Rederi AB -varustamo

Astley W. Rodén etsi uusia haasteita. Gamlakarleby Rederi Ab -varustamon muodostamisella pyrittiin hyödyntämään seudun vanhaa laivanrakennusosaamista. Ehkä nostalgisetkin ajatukset innostivat osakkaita, mutta myös ensimmäisen maailmansodan jälkeinen suhdanne, joka osoitti apumoottoreilla varustetuille purjealuksille olevan kysyntää. Höyrylaivat olivat toki vahvasti tulossa, mutta haaste houkutteli.

Gamlakarleby Rederi Ab perustettiin 21. toukokuuta 1917. Yhtiön keskeisenä liikeajatuksena oli alusten rakentaminen myyntiin hyvällä voitolla. Astley W. Rodén oli luonnollisesti yhtiön pääosakas. Telakka sijoitettiin Pottiin Ykspihlajaan. Tarkoituksena oli myös purjehtia yhtiön omissa nimissä hyvien suhdanteiden vallitessa. Kuunarit Mars, Mercurius, Tankar, Anders Chydenius ja Yxpila rakennettiin suhteellisen lyhyessä ajassa.

Suurin ja viimeisimmäksi jäänyt Yxpila-kuunari rakennettiin v. 1920. Sen kantavuus oli 900 dwt. Se on purjehdusominaisuuksiltaan hyvä, kaunis alus, luultavasti viimeisin Suomessa tehty purjealus. Raumalle rekisteröity alus nähtiin vielä 1930-luvulla ottamassa puutavaralastia vanhassa kotisatamassaan.

på samhällsstegen. År 1911 övertar han faderns tidigare befattning som direktör för Nylands Aktiebanks kontor. Tre år senare tituleras han vicekonsul och kommer att representera tre konsulat, nämligen det svenska, danska och det holländska. År 1916 grundar han Yxpila Stevedoring Co för stuvning av rundvirke. Lossningen och speditionen av Pargas Kalkbergs Aktiebolags cement och kalk som transporterats till hamnarna i Bottniska viken utvecklas till regelbunden trafik.

År 1919 utvidgas verksamheten och ägarbasen breddas. Ab Otto Rodén Oy grundas efter en del affärstransaktioner. Det börjar med Ab Trade Oy, ett typiskt handelsbolag som skall idka handel med export- och importvaror. Men företaget kan inte inregistreras eftersom namnet är upptaget.

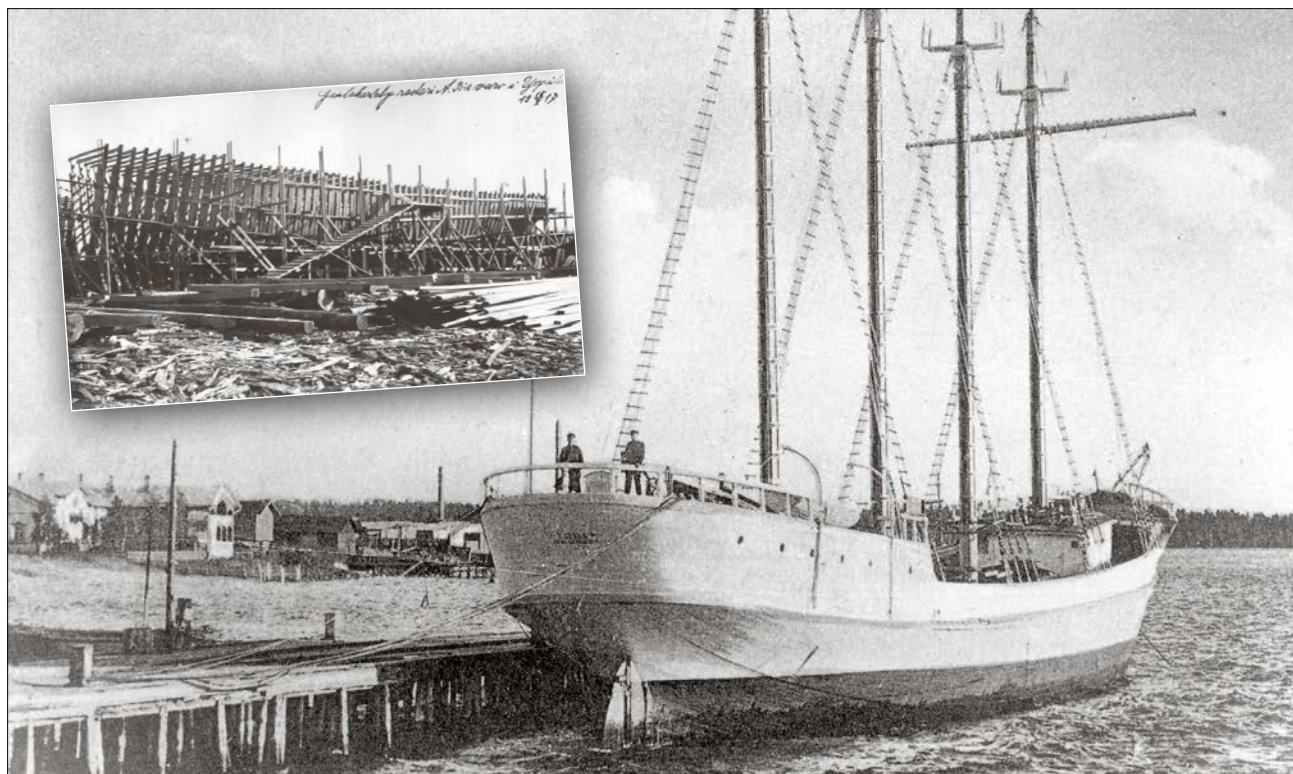
Den 4 januari 1920 meddelar Astley Rodén de övriga aktionärerna att han är villig att överlåta hela rörelsen Otto Rodén & Son till det nya bolaget som registreras som Ab Otto Rodén Oy. Efter olika transaktioner innehar Astley W. Rodén 410 aktier eller 32,8 procent av aktiekapitalet. Verksamheten har utökats och omfattar även handelsrörelse. Astley Rodén väljs till verkställande direktör. Ett filialkontor öppnas i Helsingfors, men det läggs ner efter en kort tid.

Fastän handelsrörelsen är vinstbringande under flera år läggs den ner 1925. Detta sker delvis efter påtryckning av Grossistförbundet och företaget återgår till sin tidigare verksamhet. Slutresultatet blir att Astley W. Rodén år 1930 äger merparten av aktierna i bolaget. Bortfallet av handelsrörelsen kompenseras av ökat engagemang inom spedition och stuvning av rundvirke samt sågade trävaror.

## Gamlakarleby Rederi AB

Astley W. Rodén söker nya utmaningar. Bildandet av Gamlakarleby Rederi Ab är ett försök att ta tillvara bygdens kunnande i skeppsbyggeri. Aktörerna inspireras kanske av nostalgiska tongångar men också av konjunkturen efter första världskriget som visar att det finns efterfrågan på segelfartyg som förses med hjälpmotorer. Visserligen är ångfartygen starkt på kommande, men det känns utmanande med ett försök.

Gamlakarleby Rederi Ab grundas den 21 maj 1917. Den centrala affärsidén är att bygga fartyg till försäljning och med god förtjänst. Naturligtvis är Rodén huvudintressent i bolaget. Varvet anläggs till Potten i Yxpila. Man avser även att segla under goda konjunkturen i egen regi. På en relativt kort tid byggs skonarna "Mars",



**Vuonna 1920 valmistunut Yxpila oli suurin ja samalla viimeisin Gamlakarleby Rederi Ab –varustamolla rakennettu alus. Fartyget Yxpila som byggdes 1920 var det största och det sista fartyg som byggdes vid Gamlakarleby Rederi Ab.**

### Ahtaus- ja huolintatoiminta

Paikkakunnan puutavarankäsittelyn johtavat liikemiehet perustivat helmikuussa 1929 yhteisen Ab Yxpila Stevedoring Co. Ltd -yhtiön pyöreän puun ja sahapuun huolintaa ja ahtausta varten. 300 000 markan (300 osaketta á 1 000 mk) osakepääoma jakautui seuraavasti:

– Astley W. Rodén	102 osaketta
– Fridolf Heidenberg	69 -"-
– Arthur Uunila	69 -"-
– Gunnar Björklund	30 -"-
– Alexander Rudbäck	15 -"-
– Leonard Källström	15 -"-

Tarkoituksena oli koota voimat – pääoma ja alan osaaminen – yhteiseen yritykseen. Yhtiö kasvoi nopeasti ja hallitsi puutavarankäsittelyä Ykspihlajassa toiseen maailmansotaan saakka. Rodén omisti entuudestaan kaksi yhtiötä, jotka liitettiin uuteen yhtiöön. Hän oli jo v. 1916 perustanut Yxpila Stevedoring Co:n (YSC:n), joka harjoitti ahtaustoimintaa Ykspihlajassa sekä Möllersvikin ja Himangan ulkosatamissa. Vuonna 1915 hän oli

”Mercurius”, ”Tankar”, ”Anders Chydenius” och ”Yxpila”.

Det sista och största fartyget Yxpila byggs 1920. Fartyget har en dräktighet på 900 dwt. Det är ett vackert fartyg med goda seglingsegenskaper och troligen det sista segelfartyg som byggts i Finland. Ännu på 1930-talet ses fartyget, hemmahörande i Raumo lasta trävaror i den gamla hemhamnen.

### Stuveri- och speditjonsverksamheten

I februari 1929 beslutar ledande affärsmän inom trävaruhanteringen på orten att grunda ett gemensamt bolag Ab Yxpila Stevedoring Co. Ltd för spedition och stuvning av rundvirke och sågade trävaror. Aktiekapitalet på 300 000 mark (300 aktier á 1 000 mark) fördelas enligt följande:

– Astley W. Rodén	102 aktier
– Fridolf Heidenberg	69 -"-
– Arthur Uunila	69 -"-
– Gunnar Björklund	30 -"-
– Alexander Rudbäck	15 -"-
– Leonard Källström	15 -"-

### 1883

Kejsaren ratificerar lantdagens beslut att bygga järnväg mellan Östermyra, Gamlakarleby och Uleåborg. Norra Posten börjar utkomma.

### 1884

Otto Rodén inleder verksamheten.

Planeringen av hamnområdet behandlas i fullmäktige. Fältet vid hamnstranden reserveras för hamnverksamhet och villorna skall placeras vid skogsranden samt vid stranden av Potten. Tjärhovet planeras till hamnkajens nordliga sida. Slutligen förläggs det invid Skrammelbacken vid järnvägen som leder till Yxpila.

Sjökapten Karl Åkerberg fungerar som hamnmästare. Han efterträds av sjökapten Mikael Fredrik Rodén som verkar som hamnmästare till år 1888. Mikael Rodén är far till Otto Rodén.

### 1885

Den 24 oktober klockan fyra på eftermiddagen fastspikas den sista skenan på Europas nordligaste järnvägsavsnitt Östermyra - Gamlakarleby. Samtidigt har stationen byggd ett sidospår till Yxpila och en järnvägs kaj vid hamnen.

## Maisteri C.A. Uunila

Carl Artur Uunila syntyi 4.7.1887 Alavetelissä ja kuoli 12.7.1954. Hän muutti vanhempiensa kanssa jo varhain Kokkolaan ja kävi koulunsa siellä. Uunila kirjoitti ylioppilaaksi Kokkolan yksityisestä ruotsinkielisestä yhteiskoulusta. Hän valmistui filosofian kandidaatiksi Helsingin yliopistosta vuonna 1912. Seuraavana vuonna hän valmistui maisteriksi ja suoritti kasvatustieteiden tutkinnon. Hän työskenteli muutaman vuoden opettajana Pietarsaarella ja Kokkolassa.

Uunila jätti opettamisen ja hakeutui puutavara- ja ahtausalalle. Hän oli mukana perustamassa Heidenberg, Uunila & Co -yritystä ja oli yrityksen johtohahmoja. Yritys lakkautettiin vuonna 1931. Sen jälkeen hän liittyi juuri perustettuun Ab Otto Rodén Oy -yritykseen ja oli Ab Yxpila Stevedoring Co:n osakkaana ja johtajana.

Uunila oli 1930-luvulla Astley Rodénin lähimpiä työtovereita ja yhtiön johtokunnan jäsen. Molemmilla herroilla oli voimakas persoonallisuus ja luonnollista arvovaltaa. Tämä vaikutti osaltaan yhteistyön päättymiseen vuonna 1939. Uunila sai johtavan viran Adolf Lahti & Co:sta vuonna 1943, ja hän työskenteli yrityksessä kuolemaansa eli vuoteen 1954 asti.

C.A. Uunila oli aktiivinen suojeluskuntalainen. Hän oli perustamassa suojeluskuntaa ja hänet valittiin yhden platoonan komentajaksi ja esikunnan jäseneksi. Uunila kuului joukkoon, joka salakuljetti aseita – aseet purettiin marraskuussa 1917 saksalaiselta Equity-höyryalukselta. Kaupungin vapauttamiseksi suunnitellussa hyökkäyksessä hänen platoonansa valtasi kaupungin länsipuoliset alueet ja Mäntykankaan (silloisen Skrammelbackenin) makasiinin.

Kokkolan vapaajoukot saapuivat Tampereelle Uunilan johdolla. Uunila valittiin ruotsinkielisen yksikön esikuntaan, kun paikallinen suojeluskunta jaettiin kielellisiin perusteisiin. Hän toimi paikallispäällikkönä ja jatkoi esikunnan jäsenenä vuoteen 1944 saakka. Vuosina 1939–1940 hän toimi piiripäällikkönä ja vuosina 1941–1943 hän oli Vaasan suojeluskunta-alueen sodanaikaisessa esikunnassa.

C.A. Uunila liittyi tammikuussa 1931 perustetun Lapuanliikkeen paikallisosaston hallitukseen. Hän oli kaupunginvaltuuston, rahatoimikamarin ja kaupunginhallituksen jäsen sekä kaupunginjohtajan sijainen vuosina 1937–1941. Uunila oli Sällskapsklubbenin kunniajäsen ja Latvian varakonsuli. Vapaussodassa hän oli sotilasarvoltaan vänrikki, mutta hänet ylennettiin myöhemmin reservin luutnantiksi. Uunilalle myönnettiin Vapaudenristi ilman miekkoja ja miekkoineen, ja hänet myös nimettiin Suomen Leijonan ritarikuntaan ja palkittiin suojeluskuntien ansiomitalilla.



## Magister C.A. Uunila

Carl Artur Uunila föddes den 4 juli 1887 i Nedervetil och avled den 12 juli 1954. Han flyttade tidigt med sina föräldrar till Gamlakarleby, där han gick i skola och blev student från Privata svenska samskolan. Efter studier vid Helsingfors universitet avlade han fil.kand. examen 1912. Följande år blev han magister och avlade examen i pedagogik. Några år verkade han som lärare i Jakobstad och i hemstaden.

Uunila lämnade läraryrket och sökte sig till trävaru- och stuveribranschen. Han var med och grundade Heidenberg, Uunila & Co och var en av de ledande krafterna i företaget som avvecklades 1931. Därefter inträdde han i nybildade Ab Otto Rodén Oy och som aktionär och direktör i Yxpila Stevedoring Company.

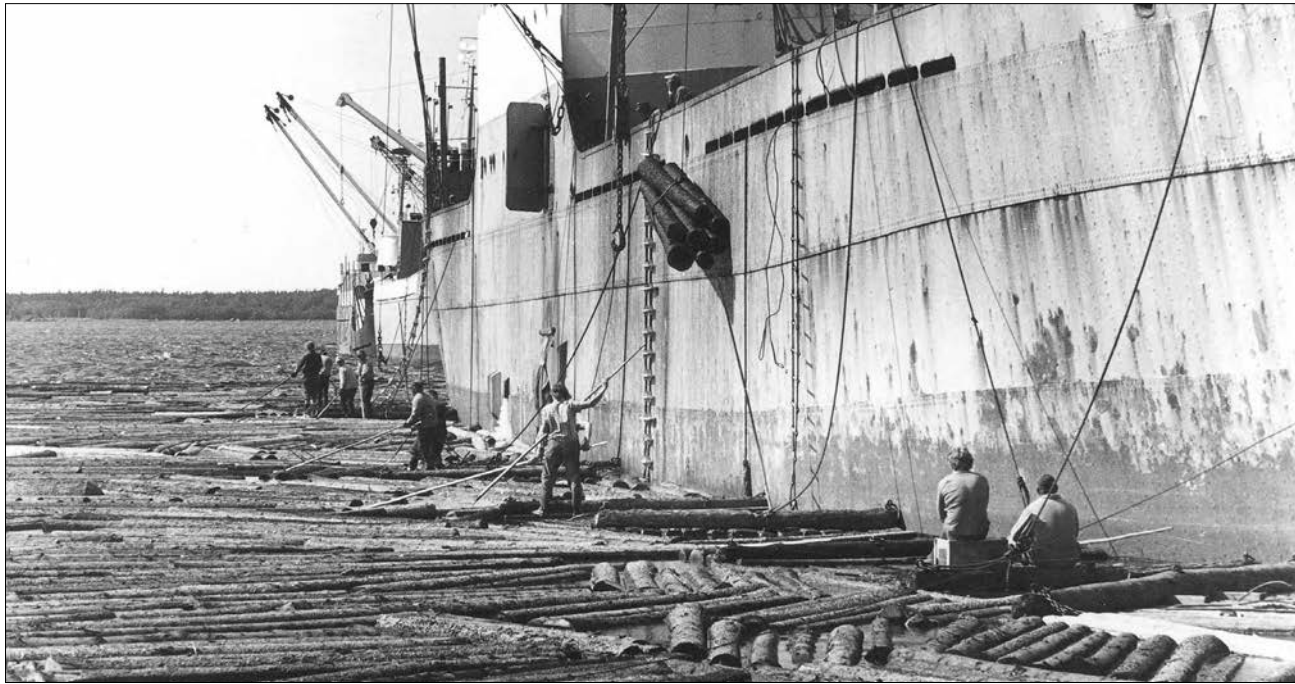
Under 1930-talet var Uunila en av Astley Rodéns närmaste medarbetare och medlem i bolagets direktion. De båda herrarna hade en stark personlighet och naturlig pondus. Detta bidrog till att samarbetet upphörde 1939. År 1943 fick Uunila en ledande post hos Adolf Lahti & Co, där han verkade till sin död 1954.

C.A. Uunila var aktiv inom skyddskårsrörelsen. Han var med när skyddskåren organiserades och valdes till stabsmedlem och ledare för en av de tre plutonerna.

Han var med och smugglade vapen som i november 1917 lossades från den tyska ångaren Equity. Vid intagningen av staden erövrade hans pluton området väster om staden och magasinen på Skrammelbacken.

Då Gamlakarleby frikår anlände till Tammerfors skedde det under Uunilas ledning. När den lokala skyddskåren delades på språklig grund, valdes Uunila till medlem av staben för den svenska enheten. Han fungerade som lokalchef och kvarstod som stabsmedlem till 1944. År 1939-40 verkade han som kretschef och 1941-43 vid den krigstida staben för Vasa skyddskårsdistrikt.

C.A. Uunila ingick i styrelsen för den lokala avdelningen av Lapporörelsen som bildades i januari 1931. Han var medlem av stadsfullmäktige, drätselkammaren och stadsstyrelsen samt tjänstgjorde som stadsdirektörens ersättare 1937-41. Uunila var hedersmedlem i Sällskapsklubben och lettisk vicekonsul. Under frihetskriget var han fänrik och befordrades senare till reservlöjtnant. Han tilldelades frihetskorsen med och utan svärd och utnämndes till Riddare av Finlands Lejons orden samt belönades med skyddskårens förtjänstmedalj.



**Alukseen lastataan propsipuuta Ykspihlajassa v. 1931. Ett fartyg lastar props i Yxpila år 1931.**

yhdessä Armas Pohjanpalon kanssa perustanut Yxpila Transportbolag -yhtiön tavarakuljetuksia sekä alusten lastaamista ja purkamista varten.

Vuonna 1916 Heidenberg, Uunila ja Rodén olivat perustaneet puutavara-agentuuri Heidenberg, Uunila & Co:n. Liikeideana oli puutavaran vastaanotto ja välittäminen ulkomaisille ostajille sekä pyöreän puutavaran huolinta. Yritys harjoitti tiivistä yhteistyötä Ab Otto Rodén Oy:n ja Yxpila Stevedoring Co:n kanssa. Yhtiö sulautui myöhemmin YSC:hen.

Maisteri C.A. Uunila oli yhtiön kantavia voimia talvisodan syttymiseen saakka. Astley W. Rodén nimitettiin toimitusjohtajaksi; Uunila, Heidenberg ja Björklund johtokunnan varsinaisiksi jäseniksi. Rodén oli luonnollisesti hallitseva persoona yhtiössä.

Yxpila Stevedoring Co jatkoi toimintaa ja edeltäjien huolinta- ja ahtaussopimukset siirtyivät sille. Toiminta sai lentävän lähdön ja kattoi puutavaruuden huolinnan ja ahtauksen koko kentän. Puutavaran hinaus merelle oli varsin mittavaa ja uitto Pohjanmaan jokia pitkin merkittävää 1930-luvulla.

Hinauslaivasto kasvoi. Enimmillään siihen kuului 5–6 merikelpoista höyryhinaajaa sekä 15 dieselkäyttöistä moottorihinaajaa ja moottorivenettä. Iisalmen Puutavara

Avsikten är att samla krafterna i ett gemensamt bolag genom att samordna kapital och branschkunskande. Bolaget utvecklas snabbt och dominerar trävaruhanteringen i Yxpila fram till andra världskriget. Rodén äger från tidigare två bolag som kommer att ingå i det nya bolaget. Redan 1916 har han grundat Yxpila Stevedoring Co (YSC), med vilket han idkar stuveriverksamhet i Yxpila samt i uthamnarna Möllersvik och Himango. År 1915 har han tillsammans med Armas Pohjanpalo grundat Yxpila Transportbolag för varutransporter, lastningar och lossningar.

År 1916 har Heidenberg, Uunila och Rodén grundat en trävaruagentaffär Heidenberg, Uunila & Co. Affärsidén är inriktad på mottagning och förmedling av virke till utländska köpare. Verksamheten omfattar även expedition av rundvirke. Samarbetet med Ab Otto Rodén Oy och Yxpila Stevedoring Co är intimt. Bolaget kommer senare att uppgå i YSC.

Magister C.A. Uunila är en av de bärande krafterna i bolaget fram till vinterkriget utbrott. Astley W. Rodén utses till verkställande direktör och Uunila, Heidenberg och Björklund till ordinarie medlemmar i direktionen. Självfallet blir Rodén den dominerande personen i företaget.

”Lördagen den 17 oktober skriver Norra Posten om en osed som försiggår på en del av stadens gator. Ofta kan det vara livsfarligt att passera ett gathörn då hårt körande med hästar inträffar på onsdagar och lördagar samt även de dagar då hästar exporteras med ångbåtar från Yxpila till Sverige.”

Trutklippan och Hungroberget förses med små fyrar (ledljus). I ett betänkannde konstateras att hamnen på grund av landhöjningen blir allt grundare. Djupet vid kajerna uppgår till 12-13 fot. Inga åtgärder vidtas.

#### **1886**

Hamnkontoret står färdigt. Platserna för magasinerna slås fast. I Norra Posten ingår regelbundna annonser om kustångare som på angivna tider under säsongen anlöper Yxpila hamn med gods och passagerare. Rederier både i Sverige och Finland sköter trafiken till allas belåtenhet. Statistiken visar att antalet lotsningar ökat sedan 1885 från 90 till 130 fem år senare.

Carl Riska inleder expeditionsrörelse i Yxpila.

Staden övergår till Helsingforstid (+ 7 min).

sen rautatien rakentamisesta reitille Seinäjoki–Kokkola–Oulu. Norra Posten –sanomalehti alkaa ilmestyä.

#### 1884

Otto Rodén aloittaa yritystoimintansa.

Satama-alueen kaavoitusta käsitellään kaupunginvaltuustossa. Rantahietikko varataan satamatoiminnalle, ja huvilat on sijoitettava metsänreunaan sekä Pottin rantaan. Tervahovi suunnitellaan sijoitettavaksi satamalaiturin pohjoispuolelle. Lopulta Tervahovi tulee Kolumäen kupeeseen Yksipihlajaan vievän radan varteen.

Merikapteeni Karl Åkerberg toimii satamamestarina. Hänen seuraajansa, merikapteeni Mikael Fredrik Rodén toimii satamamestarina vuoteen 1888 saakka. Mikael Rodén on Otto Rodénin isä.

#### 1885

24. lokakuuta klo 4 iltapäivällä lyödään Euroopan pohjoisimman rautatieosuuden eli Seinäjoen–Kokkolan radan viimeinenkin kisko pölkkyynsä. Valtio on rakentanut sivuraiteen Yksipihlajaan ja rautatielaiturin satamaan.

”Lauantaina 17. lokakuuta Norra Posten kirjoittaa kaupungin joillain kadulla esiin-



**Yksipihlajan satama on ollut tärkeä työpaikka öjalaisille. Ennen autoilun aikaa he tulivat Yksipihlajaan veneillä ja ankkuroituivat satamakonttorin vierelle. / Hamnen i Yxpila har varit en viktig arbetsplats för Öjaborna. Före bilismens tidevarv tog de sig till Yxpila med båt och ankrade vid stranden intill hamnkotoret.**

**Vuonna 1926 tai 1927 otetussa kuvassa on vasemmalta / På bilden som är tagen 1926 eller 1927 ses från vänster 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 ja/och Helge Eklund.**

Oy oli tuohon aikaan suurin Yksipihlajan satamaa käyttänyt sahapuun viejä. Sillä oli suuret varastot satamassa ja se käytti YSC:tä huolitsijanaan.

#### Lama iskee

New Yorkin vuoden 1929 pörssiromahduksen käynnistämä maailmanlaajuinen lama saapui meidänkin leveysasteillemme. Vuosista 1931 ja 1932 muodostui synkkä ajanjakso yhtiön historiassa. Toimintaa oli sopeutettava syntyneeseen tilanteeseen. Työntekijät palkattiin erikseen ja vain lyhyeksi aikaa kutakin lastaus- ja purkutehtävää varten.

Vakinainenkin organisaatio käytiin läpi. Palkkoja alennettiin ja erotetuille työntekijöille pyrittiin löytämään työpaikka muualta. Monivuotinen kollega Fridolf ”Pigge” Heidenberg erosi yhtiön palveluksesta keväällä 1933 ja lähti johtajaksi Wilkman & Lenanderiin ja siihen kuuluneeseen Ab Federation Stevedoring Ltd:hen Pietarsaareen.

Kokkolalaisilla oli näissä yhtiöissä merkittävä asema. Astley W. Rodén oli suurosakas ja omisti

YSC fortsätter verksamheten och övertar föregångarens speditiöns- och stuverikontrakt. Verksamheten får en flygande start och omfattar hela skalan av spedition och stuvning på trävarusidan. Bogseringar till havs får rätt stor omfattning under 1930-talet och flottningen av virke längs de österbottniska älvarna är betydande.

Bogserbåtsflottan växer. Som mest uppgår den till 5-6 havsgående ångbogserbåtar samt 15 dieseldrivna motorbogserbåtar och motorbåtar. Iisalmen Puutavara Oy som är den tidens största exportör av sågade varor över Yxpila har stora skeppningslager i hamnen och anlitar YSC som speditör.

#### Depressionen slår till

Den världsomspännande depression som utlöses av börskraschen i New York 1929 når också våra breddgrader. Självfallet blir åren 1931 och 1932 en mörk period i företagens historia. Nu gäller det att anpassa verksamheten till den uppkomna situationen. Arbetarna anställs kortvarigt för varje lastnings- och lossningsuppdrag.



uusikaarlepyyläisen apteekkarin Wilkmanin kanssa niiden osake-enemmistön. Myös Heidenberg omisti pienehkön määrän ko. yhtiöiden osakkeita.

Lamasta alettiin elpyä v. 1933 ja seuraavat vuodet olivat laajentumisen aikaa ja tuottivat voittoa. YSC oli paikkakunnan suurin työnantaja purjehduskeskuksen aikana. Mutta toiminta vaatii pääomaa ja omistusrakenteen muutokset noudattivat samaa linjaa kuin Ab Otto Rodén Oy:ssä 1920-luvulla.

Osakeantien ja -luovutusten lopputulemana Astley W. Rodén ja hänen hallussaan olleet yhtiöt omistivat vuoden 1935 lopussa kaikki YSC:n osakkeet – ainoana poikkeuksena oli edelleen yhtiössä työskennelleen C.A. Uunilan pieni osake-erä. Ab Otto Rodén Oy ja YSC muodostivat siitä lähtien konsernin, jolla oli sama omistaja ja sama johto.

### Useita toimijoita markkinoilla

Mutta Otto Rodén ei ollut yksin kukkona tunkiolla. Konsuli Carl Riska, synt. 1861, Rodénin ikätoveri, elvytti vuonna 1901 ahtausliikkeen, jonka hän oli käynnistänyt v. 1886. Molemmille oli tilaa, ja Riska jatkoi yhtiön

Även den fasta organisationen ses över. Löner sänks och man anstränger sig att bereda avgående medarbetare anställning på annat håll. Våren 1933 avgår mångårige kollegan Fridolf "Pigge" Heidenberg och tar emot direktörsposten i Wilkman & Lenander och det anslutna Ab Federation Stevedoring Ltd i Jakobstad.

Gamlakarlebyborna har ett betydande inflytande i dessa bolag. Astley W. Rodén är stor aktieägare och äger tillsammans med apotekare Wilkman i Nykarleby aktiemajoritet i bolagen. Även Heidenberg har smärre aktieposter i bolagen.

Återhämtningen börjar 1933 och åren framöver är expansiva och vinstgivande. YSC är under skeppningssäsongen ortens största arbetsgivare. Men verksamheten är kapitalkrävande och förändringarna i ägarstrukturen följer samma linjer som i Ab Otto Rodén Oy under 1920-talet.

Slutresultatet av emissioner och aktieöverlåtelser utmynnar i att Astley W. Rodén och av honom ägda bolag i slutet av år 1935 äger alla aktier i YSC med undantag av en liten aktiepost som innehas av C.A. Uunila som fortfarande verkar inom bolaget. Från denna tid bildar Ab

### 1888

Den nya hamnordningen träder i kraft. Stadens sista barkskepp "Salama" förliser utanför den jutländska kusten.

Sjökapten Thure Levelius verkar som hamnmästare 1888-1891. Han efterträder Mikael Fredrik Rodén.

Tjärmagasinen på Halkokari flyttas till området vid Skrammelbacken, dit Tjärhovet flyttats när sidospåret till Yxpila togs i bruk. Med järnvägen inleds den industriella eran i Yxpila hamn.

Representanten för Bröderna Nobel, vasabon Carl Finnilä (Karleby) uppför en petroleumcistern på 40 000 kannor eller 100 000 liter i Yxpila eftersom Vasa hamn är för grund för bolagets tankfartyg.

### 1889

Fyrtornet på Tankar står färdigt. Gassollampen på Koöklacken och de små fyrarna (ledljusen) på Trutklippan och Hungroberget förbättras.

Yxpila ångbåtsbolag bildas för att bedriva skeppsfart. Bolaget köper ångbåten "Fänrik Stål", men verksamheten blir olönsam och fartyget säljs.



Hotelli Hietala oli jonkin aikaa tyhjillään, kunnes rahatoimikamari vuokrasi sen maaliskuussa 1926 Yxpila Stevedoring Companylle (Rodénille).

Hotell Hietala stod tomt en tid tills drätselkammaren i mars 1926 hyrde ut det till Yxpila Stevedoring Company (Rodén).

# Merikapteeni / Sjökapten David Eklöf

David Eklöf syntyi ja kävi koulunsa Ruotsissa. Hän hankki siellä myös laivapäällystökoulutuksensa. Eklöf vietti värikkään elämän purjehtien maailman merillä ja hän komensi merikapteenina useita aluksia. Lisäksi hän toimi navigoinnin opettajana ja valvoi Amerikassa alusten rakentamista.

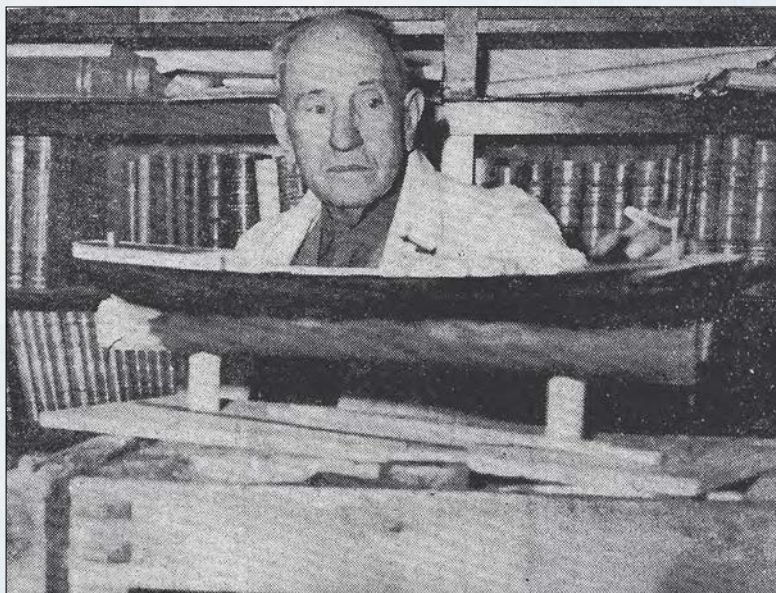
David Eklöf saapui Suomessa ensimmäiseksi Kotkaan, mutta vähän ajan kuluttua hän sai työpaikan Ykspihlajasta huolintayritystä johtavalta Karl Riskalta. Sen jälkeen Eklöf perusti Ykspihlajaan yhdessä oululaisen Adolf Lahden kanssa Adolf Lahti & Co:n. Yritys vaihtoi myöhemmin nimekseen Ab D. Eklöf & Co.

Eklöf rakasti valokuvaamista ja lukuisat arkiston valokuvat ovat hänen signeeraamiaan. Vanhoilla päivillään hän innostui rakentelemaan laivojen pienoismalleja. Ei kuitenkaan höyryaluksia, vaan pelkästään purjelaivoja ja hän rakensi kaikkea katamaraaneista aina aikakautensa viimeisiin ja kauneimpiin täysitakilaisiin purjeveneisiin.

Hän rakensi kymmenen pienoismallia K.H. Renlundin museoon. Tämän lisäksi hän rakensi puolivalmiin mallin, jotta rakennustapa kävisi paremmin ilmi tukikaariseen ja muine yksityiskohtineen. Eklöfin ensimmäinen museolle rakentama pienoismalli oli Navarino-priki vuodelta 1862.

Hän valmisti pienoismallit mahongista, jota on hankala työstää mutta joka on muutoin kiitollinen materiaali. Suomalaista leppää on helpompi työstää, David Eklöf kertoi ÖB-paikallislehden haastattelussa 1.3.1963.

David Eklöf syntyi Ruotsissa 21.8.1882 ja kuoli Kokkolassa 7.9.1968.



Sjökapten, vicekonsul David Eklöf var född i Sverige där han gick i skola och skaffade sig grundläggande sjöbefälsutbildning. Han förde ett skiftande liv på de stora haven och förde som sjökapten befälet på ett flertal fartyg. Han verkade även som lärare i navigation och i Amerika övervakade han fartygsbyggen.

Till Finland kom David Eklöf först till Kotka, men efter en tid fick han anställning hos Karl Riska som drev ett speditjonsföretag i Yxpila. Sedan bildade han tillsammans med Adolf Lahti från Uleåborg Adolf Lahti & Co i Yxpila, vilken firma sedan kom att bära namnet Ab D. Eklöf & Co.

Hans stora hobby var fotografering och otaliga bilder i arkiv bär hans signering. Att bygga fartygsmodeller i miniatyr var hans passion på ålderns höst, men inga ångfartygsmodeller, utan segelfartyg, allt från boyertar till de sista och vackraste typerna av fullriggare.

Åt K.H. Renlunds museum byggde han tio fartygsmodeller. Dessutom gjorde han en halvfärdig modell för att byggsättet skulle komma fram med spanter och annat. Det första modellfartyget som han byggde för museet var briggen Navarino från 1862.

Eklöf tillverkade modellskeppen i mahogny som är ett hårdarbetat, men samtidigt ett tacksamt material. Ett mer lättbearbetat material är den finska alen, berättar David Eklöf i en intervju i lokaltidningen Öb den 1 mars 1963.

David Eklöf var född i Sverige 21.8.1882 och han avled i Gamla-karleby 7.9.1968.

**Toimittuaan monta vuotta eri aluksen kapteenina David Eklöf perusti Ab D. Eklöf & Co:n vuonna 1927.**

**Efter flera år som befälhavare på olika fartyg grundade sjökapten David Eklöf år 1927 Ab D. Eklöf & Co.**

# Johtaja / Direktör Fridolf Heidenberg

Fridolf "Pigge" August Bernadotte Heidenbergin (1883–1938) vanhemmat olivat Gustaf Napoleon Bernadotte Heidenberg ja Matilda Sofia Hagberg. Fridolf Heidenberg varttui Kokkolassa, jossa hän kävi myös koulunsa. Hän avioitui Annie Evelina Nyströmin kanssa. Heidenberg toimi nuorena useissa ulkomaisissa puutavarayhtiössä ja oppi tuntemaan alan perin pohjin.

Kun joukko suomalaisia lähti 1900-luvun alussa Missionesiin Argentiinaan perustaakseen sinne siirtokunnan, Fridolf Heidenberg lähti joukkoon ja vietti siirtokunnassa muutaman vuoden. Hän palasi kotimaahan Pohjois-Amerikan kautta, mutta tämä pitkä matka ei suinkaan jäänyt hänen ainoakseen. Hän vieraili New Yorkissa vielä kerran. Lisäksi hän teki liikematkan Egyptiin ja Palestiinaan ja tämä matka laajensi Heidenbergin maailmankuvaa niin liikemiehenä kuin ihmisenäkin.

Vuodesta 1915 lähtien hän oli Heidenberg, Uunila & Co –yhtiön osakkaana sekä Ab Yxpila Stevedoring Company Ltd:n työntekijänä ja johtokunnan jäsenenä. Keväällä 1933 hän muutti Pietarsaaren Ab Federation Stevedoring Limited –yhtiön johtajaksi. Hän toimi siinä tehtävissä kuolemaansa saakka.

Kun levottomuudet lisääntyivät ja suojeluskuntia alettiin perustaa, Heidenberg oli ensimmäisiä asiaan tarttuneita. Hän oli Kokkolan suojeluskunnan alullepanijoita ja osallistui vapaussotaan kunniaakkaasti. Tästä kertovat suojeluskuntamitali ja Tampereen valloituksen muistomitali. Hän säilyi myöhemminkin suojeluskunta-atteen uskollisena ystävänä. Hän kuului suojeluskuntaan, ensin kotikaupungissaan ja sitten Pietarsaareen, kuolemaansa saakka.

Myös kunnalliselämä kiinnosti. Heidenberg oli useita vuosia verotus- ja työttömyyslautakunnan jäsen ja hän toimi kaupungin irtaimen omaisuuden inventointimiehenä. Hän eteni innokkaana palokuntalaisena Kokkolan VPK:n varapalopäälliköksi. Pietarsaaren muutettuaan hän vaikutti satamatoimikunnassa.

Fridolf Heidenberg voitti kaikkialla liikkueessaan ihmisten luottamuksen ja ystävyden humanilla ja hyväsydämisellä olemuksellaan. Hänellä oli huumorin lahja ja hän antoi leikillisyytensä virrata alituisesti ja joka seurassa. Tunnuslause "Iloinen ja hyvä pitää ihmisen olla" oli todella hänen näköisensä. Hän antoi näiden ominaisuuksien kilvoitella keskenään iloisessa mielessään ja hyvässä sydämessään.



Fridolf "Pigge" August Bernadotte Heidenberg (1883-1938) var son till Gustaf Napoleon Bernadotte Heidenberg och Matilda Sofia Hagberg. Han var gift med Annie Evelina Nyström och växte upp i Gamlakarleby där han även gick i skola. I yngre år tjänstgjorde han i flera utländska trävarufirmor och fick en grundlig kännedom om branschen.

När ett antal finländare i början av 1900-talet sökte sig till Missiones i Argentina för att skapa en finländsk koloni, följde Fridolf

Heidenberg med och vistades där några år. Via Nordamerika återvände han till hemlandet, men den långa resan blev ingalunda hans enda. Ännu en gång vistades han i New York. Dessutom företog han en affärsresa till Egypten och Palestina, en resa som vidgade vyerna för affärsmannen och människan Heidenberg.

Från år 1915 finns han som delägare i firman Heidenberg, Uunila & Co och som medarbetare och direktionsmedlem i Ab Yxpila Stevedoring Company Ltd. Våren 1933 flyttade han till Jakobstad där han blev direktör i Ab Federation Stevedoring Limited. På den posten stannade han till sin död.

När oron växte i landet och skyddskårer bildades, var Heidenberg en av de första som ställde upp. Han var en av initiativtagarna till Gamlakarleby skyddskår och deltog med utmärkelse i frihetskriget. Om detta berättar skyddskårernas minnesmedalj och Tammerforsmedaljen.

Även senare blev han en trofast vän av skyddskårsidén. Han tillhörde skyddskåren, först i hemstaden och sedan i Jakobstad till sin död.

Också det kommunala livet intresserade. Heidenberg tillhörde under ett antal år taxerings- och arbetslöshetsnämnden och fungerade som inventeringsman för stadens lösa egendom. I egenskap av ivrig brandkårst avancerade han inom Gamlakarleby FBK till vicekärchef. Efter förflyttningen till Jakobstad tog han plats i hamnkommissionen.

Överallt var Fridolf Heidenberg rörde sig vann han tillgivenhet och vänskap genom sitt humana och godhjärtade väsen. Han ägde humorns gåva och lät sin skämtsamhet flöda i alla kretsar där han rörde sig. Valspråket "Glad och god bör människan vara", hade han gjort till sitt. Därför lät han dessa egenskaper tävla sinsemellan i sitt glada sinne och sitt goda hjärta.

tyvästä vaarasta. Kadunkulmasta kääntymisen voi olla usein hengenvaarallista, sillä hevosilla ajetaan kovaa keskiviikkoisin ja lauantaisin ja myös niinä päivinä, jolloin hevosia viedään höyrylaivoilla Ykspihlajasta Ruotsiin.”

Trutklippaniin ja Hungrobergertiin asennetaan pienet majakat (johtoloistot). Eräässä mietinnössä todetaan sataman jatkuvasti madaltuvan maankohoamisen vuoksi. Laitureiden vieressä syvyys on 12–13 jalkaa. Toimenpiteisiin ei ryhdytä.

## 1886

Satamakonttori valmistuu. Makasiineille määrätään paikat. Norra Postenissa on säännöllisesti ilmoituksia rannikkohöyrylaivoista, jotka saapuvat Ykspihlajan satamaan ilmoitettuina aikoina sesongin kuluessa tuoden rahtia ja matkustajia. Sekä ruotsalaiset että suomalaiset varustamot hoitavat liikennettä kaikkien tyydytykseksi. Tilastot osoittavat luotsaus-ten määrän lisääntyneen vuoden 1885 yhteensä 90 luotsauksesta 130:een viisi vuotta myöhemmin.

Carl Riska perustaa huolintaliikkeen Ykspihlajaan.

Kokkola siirtyy Hel-singin aikaan (+ 7 minuuttia).

toimintaa kuolemaansa saakka vuoteen 1924. Hänen poikansa Karl Riska jatkoi toimintaa muutaman vuoden siitä eteenpäin. Riskan yhtiö oli muodostava perustan uusille toimijoille.

Oululainen liikemies Adolf Lahti ja merikapteeni David Eklöf jättivät yhdessä kaksi elinkeinoilmoitusta maistraattiin tammikuussa 1927. Yksi koski laivanmeklausta ja huolintatoimintaa ja toinen lastaus- ja purkutoimintaa firmanimellä Stuveribolaget D. Eklöf & Co. On mahdollista, että David Eklöf oli työskennellyt Riskan yhtiössä.

Nämä uudet yhtiöt asettuivat Riskan kiinteistöön Ykspihlajaan ja ottivat luultavasti haltuunsa myös Riskan huolintavarusteet. Liikemies Verner Mattsson osti myöhemmin Adolf Lahden osuuden yhtiöstä. Molemmat avoimet yhtiöt muutettiin v. 1932 osakeyhtiöksi, jonka nimeksi tuli Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd D. Eklöf Oy. David Eklöf toimi hallituksen puheenjohtajana ja toimitusjohtajana.

Pääosakkaiden kesken syntyi melko pian erimielisyyksiä. Niinpä David Eklöf lähti yhtiöstä, ja johto siirtyi Verner Mattssonille. Firmanimeksi muutettiin Ab Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd Oy. Mattsson osti yhtiön kaikki osakkeet v. 1938.

YSC pyrki syntyneessä kilpailutilanteessa saamaan aikaan kilpailua rajoittavan sopimuksen, joka perustui huolinta- ja ahtaustehtävien kiintiöintiin ja palveluhinnoittelun yhtenäistämiseen. Tulos jäi laihaksi ja Adolf Lahti & Co säilytti asemansa ja siitä tuli pysyvä kilpailija.

David Eklöf jatkoi laivameklari-toimintaa hetken omin päin mutta myi yrityksen muutaman vuoden kuluttua Ab Otto Rodén Oy:lle, joka siirsi yhtiön lepäämään pöytälaattikoyhtiöksi. Tässä yhteydessä voidaan mainita kolme uutta tulokasta vuodelta 1915. Ne olivat helsinkiläiset Lars Krogius ja Victor Ek sekä raumalainen John Nurminen, jotka kaikki avasivat sivukonttorit Kokkolaan. Syynä oli vuonna 1914 puhjennut ensimmäinen maailmansota ja saksalaisten toteuttama Itämeren liikenteen saarto.

Otto Rodén Oy och YSC en koncern med samma ägare och samma ledning.

## Olika aktörer på marknaden

Men Otto Rodén är inte ensam herre på täppan. Konsul Carl Riska, född 1861 och jämnårig med Rodén återupptar 1901 den speditjonsrörelse han inlett 1886. Det finns utrymme för båda och Riska fortsätter rörelsen till sin död 1924. Hans son Karl Riska fortsätter verksamheten några år. Riskas rörelse kom att bilda grunden för nya aktörer på marknaden.

I januari 1927 inlämnar affärsman Adolf Lahti från Uleåborg och sjökapten David Eklöf från Gamlakarleby gemensamt två näringsanmälningar till magistraten. Den ena gäller skeppsmäkleri och speditjonsverksamhet och den andra lastnings- och lossningsverksamhet under firmanamnet Stuveribolaget D. Eklöf & Co. Det är möjligt att David Eklöf varit verksam i Riskas bolag.

De nyetablerade bolagen övertar Riskas fastighet i Yxpila och troligen även speditjonsutrustningen. Adolf Lahtis andel förvärvas senare av affärsmannen Verner Mattsson. År 1932 ombildas de bägge öppna bolagen till ett aktiebolag under firman Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd D. Eklöf Oy med David Eklöf som styrelseordförande och verkställande direktör.

Rätt snart uppkommer meningskiljaktigheter mellan huvudaktionärerna. Detta leder till att David Eklöf träder ur bolaget och ledningen övertas av Verner Mattsson. Firmanamnet

ändras till Ab Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd Oy. År 1938 förvärvar Mattsson samtliga aktier i bolaget.

Genom den uppkomna konkurrenssituationen försöker YSC få till stånd ett konkurrensbegränsande avtal baserat på en kvotering av speditjons- stuveriuppdragen och ett förenhetligande av prissättningen av tjänsterna. Resultatet blir magert och Adolf Lahti & Co hävdar sin ställning och blir en bestående konkurrent.

David Eklöf fortsätter en tid sin verksamhet som



**Rodénin yritykset menestyivät erinomaisesti sotavuosina, kun maassa olleille saksalaisille joukoille oli toimitettava varusteita ja hyödykkeitä. Adolf Hitlerin kiitoskirje.**

**De Rodénska företagen hade goda år under krigstiden då de tyska trupperna som fanns i landet behövde förses med proviant. Adolf Hitlers tackbrev.**

# Toimitusjohtaja / Verkst. direktör Justus Kurtén

Justus "Korre" Kurtén syntyi Öjassa 11. lokakuuta 1904 ja kuoli hiihtoretkellä Ykspihlajan metsässä 15. helmikuuta 1942. Hänen vanhempansa olivat Johannes Kurtén ja Amanda Kurtén, os. Lillkrokvik. Justus Kurtén avioitui Verna Wihlmanin kanssa.

Keskikoulun suorittuaan Justus Kurtén sai työpaikan Ab Otto Rodén Oy:ssä ja Ab Yxpila Stevedoring Company Ltd:ssä. Käytännöllisyytensä, ahkeruutensa ja tarmokkuutensa avulla hän eteni johtavaan asemaan. Hän kohensi alan tietoaan omaehtoisesti opiskellen. Hyvän kielitaitonsa ansiosta hän pystyi omaksumaasi asiatietaa, josta oli hyötyä hänelle itselleen ja myös niille yrityksille, joissa hän työskenteli.

Englantiin suuntautuneella opintomatalla hän kartutti käytännöllistä ja teoreettista osaamistaan liiketoiminnan osa-alueilla, joista oli hyötyä kokonaisuudelle. Niinpä hän vähitellen nousi ykspihlajalaisyritysten toimitusjohtajana merkittävään asemaan paikkakunnan liike-elämässä.

Huolintayritysten toimitusjohtajan aseman lisäksi hän oli useita vuosia Karleby Pälstdjursfarm –turkistarhayhtiön sekä Ab David Eklöf & Co:n toimitusjohtaja ja Kokkolan kauppiasyhdistyksen sihteeri. Justus Kurténin yllättävä menehtyminen v. 1942, vain 38-vuotiaana, oli suuri henkilökohtainen menetys hänen langolleen, Astley Rodénille, mutta myös yrityksille, joissa hän oli toiminut.

Kurtén osallistui talvisotaan rintaman taisteluissa. Jatkosodan aikana hänet oli komennettu kotirintamapalvelukseen. Velvollisuudentuntoisena hän oli halukas palvelemaan eikä epäröinyt auttaa kanssaihmiään.

Justus Kurtén tunnettiin luonnon ystävänä. Hän arvosti sen nähtävyyksiä ja elämänmyönteistä vaikutusta. Hänelle vapaa-aikojen samoilu mailla ja metsissä oli rakas harrastus ja virkistyksen lähde. Hän sai yksin ja huomaamatta siirtyä suureen rauhaan ja lepoon metsän syvässä syleilyssä ja tuntea tuulen huminan mäntyjen latvassa.

Justus "Korre" Kurtén föddes i Öja den 11 oktober 1904 och avled den 15 februari 1942 under en skidtur i Yxpilaskogen. Han var son till Johannes Kurtén och hans hustru Amanda, född Lillkrokvik. Justus Kurtén var gift med Verna Wihlman.

Efter avslutad mellanskolkurs fick han anställning i företagen

Ab Otto Rodén Oy och Ab Yxpila Stevedoring Company Ltd. Genom praktisk duglighet, flit och energi, arbetade han upp sig till ledande ställning. Via självstudier förbättrade han sina kunskaper i branschen. Tack vare goda språkkunskaper kunde han ta till sig fackkunskap som var till nytta för honom själv och för de företag han arbetade i.

Under en studieresa till England skaffade han sig praktiska och teoretiska insikter i delar av affärsverksamheten som gynnade helheten. Därför intog han småningom som verkställande direktör i Yxpilaföretagen en betydande plats i ortens affärsliv.

Utom sin befattning som verkställande direktör i speditjonsföretagen, var han under en följd av år VD i Karleby Pälstdjursfarm, Ab David Eklöf & Co samt sekreterare i handelsföreningen på orten. Justus Kurténs plötsliga bortgång år 1942, endast 38 år gammal, var en stor personlig förlust för

svågern Astley Rodén, men även för de bolag där han var verksam.

I vinterkriget deltog Kurtén med framgång i striderna vid fronten. Under fortsättningskriget var han kommenderad till tjänst på hemmafronten. Som plikttrogen person var han villig att tjäna och han tvekade inte att hjälpa en medmänniska.

Justus Kurtén var känd som en naturvän. Han uppskattade dess sevärdheter och livsbefrämjande egenskaper. För honom var det en kär förströelse att under lediga tider söka vederkvickelse i skog och mark. I skogens djupa famn fick han ensam och obemärkt gå in i den stora, rogivande vilan och känna vindens sus i furornas kronor.



## 1888

Uusi satamajärjestys astuu voimaan. Kokkolan viimeinen parkki, "Salama", kärsii haaksirikon Tanskan rannikon edustalla.

Merikapteeni Thure Lewelius toimii satamamestarina v. 1888–1891. Hän seuraa virassaan Mikael Fredrik Rodénia.

Halkokarin tervamaskiinit siirretään Kolumäen viereen, jonne Tervahovikin oli siirretty Ykspihlajan sivuraiteen valmistuttua. Rautatien myötä käynnistyy Ykspihlajan sataman teollinen aikakausi.

Veljekset Nobelin edustaja, vaasalainen Carl Finnilä sijoittaa petroolissäiliön (vetoisuus 40 000 kannua eli 100 000 litraa) Ykspihlajaan, koska Vaasan satama on liian matala yhtiön tankkilaivalle.

## 1889

Tankarin majakka valmistuu. Köölackeniin asennetaan kaasuoilylamppu, ja Trutklippanin ja Hungrobergeretin neljään pieneen majakkaan (johtoloistoon) tehdään parannuksia.

Ykspihlajan höyrylaivayhtiö perustetaan harjoittamaan laivaliikennettä. Yhtiö ostaa "Fänrik Stål"-höyrylaivan, mutta toiminta ei kannata, ja laiva myydään.

Länsivaltojen transitoliikenne Ruotsin ja Pohjanmaan satamien kautta Venäjälle kasvoi saarron vuoksi. Tornio oli merkittävin kauttakulkusatama, mutta Kokkolakin sai osansa tavaravirroista. Kauttakululiikenne tyrehtyi vuoden 1917 lokakuun vallankumouksen jälkeen, ja eteläsuomalaiset huolitsijat sulki Kokkolan haarakonttorinsa.

## Sotavuodet ja sodanjälkeinen aika

Sotavuodet lamauttivat normaalin vienti- ja tuontikaupan, mikä vaikutti tietenkin ahtaus- ja huolintatoimintaan. Rodénin yritysryhmä korvasi poistumaa tuomalla varusteita ja hyödykkeitä maassa olleille saksalaisjoukoille. Liikenne oli varsin mittavaa, ja Ab Otto Rodén Oy ja YSC hoitivat purun ja huolinnan kokonaisuudessaan. Toiminta tuotti reilua ylijäämää vuosina 1941–1943.

Astley W. Rodénin lanko Justus "Korre" Kurtén menehtyi v. 1942 ja hänen tilalleen konttoripäälliköksi tuli konsuli Birger Stenhagen. Astley W. Rodénin kuoltua v. 1948 Stenhagen työskenteli toimitusjohtajana vuoteen 1953 saakka. Stenhagen oli rauhallinen ja lojaali työntekijä, tunki alan perinpohjin ja antoi vankan

skeppsmäklare på egen hand, men avyttrar företaget efter några år till Ab Otto Rodén Oy, som håller det som ett vilande bolag. I sammanhanget kan nämnas tre etableringar 1915. Det är Lars Krogius och Victor Ek från Helsingfors och John Nurminen från Raumo som öppnar filialkontor i staden. Nyetableringarna orsakas av första världskriget som brutit ut 1914 och tyskarnas blockering av trafiken på Östersjön.

Detta leder till en växande transittrafik från västmakternas sida över Sverige och de österbottniska hamnarna till Ryssland. Trafiken är störst över Torneå, men Gamlakarleby får även del av varuströmmarna. Transittrafiken upphör genom oktoberrevolutionen 1917 varefter de sydfinländska speditörerna avvecklar sina filialkontor.

## Krigsåren och efterkrigstiden

Krigsåren förlamar den normala export- och importhandeln och inverkar självfallet på stuveri- och expeditjonsverksamheten. Den Rodénska företagsgruppen kompenserar en stor del av bortfallet genom import av förnödenheter till de tyska trupperna i landet. Trafiken är



Henkilöliikenne täydessä vauhdissa. Matkustajia odottelemassa laiturilla. Persontrafiken i full gång. Väntande resenärer på kajen.

# Konsuli Mauri Rauanheimo

Mauri Kaukovalta Rauanheimo (1902–1938) perusti M. Rauanheimo Oy:n Petsamossa. Hänen isänsä oli lehtimies, konsuli, kansanedustaja ja kirjailija Axel Gustaf Leonard Järnefelt (1871–1932) ja äitinsä Johanna Mariana Nylund (1872–1918). Perhe suomalaisti sukunimensä Rauanheimoksi vuonna 1906.

Mauri Rauanheimo oli nuori ja tarmokas liikemies. Hän perusti tiilitehtaan Petsamoon, joka oli nopeasti kehittyvää aluetta. Lisäksi hän vaikutti aktiivisesti Petsamon kunnallishallinnossa ja toimi Norjan varakonsulina.

Rauanheimo toimi aluksi Merenkulkuhallituksen edustajana Liinahamarin laivaliikenteen käynnistyessä. Vuonna 1932 hänet nimitettiin Petsamon ensimmäiseksi satamakapteeniksi ja luotsipäälliköksi. Tarmokkaana miehenä Rauanheimo laajensi toimintaa kattamaan alusten selvityksen ja lastauksen.

Nuoren miehen lupaava ura päättyi vuonna 1938 hänen varhaiseen kuolemaansa. Mauri Rauanheimo oli kuollessaan vain 36-vuotias. Pian tämän jälkeen hänen leskensä Lisa Rauanheimo esitti Ragnar Nordströmille, että tämä ostaisi M. Rauanheimo Oy:n. Kaupat syntyivät, ja niin Liinahamarin pienessä satamassa oli yksi kilpailija vähemmän.

Suomen menetettyä Petsamon Neuvostoliitolle v. 1944 M. Rauanheimo Oy:n toiminta siirtyi seuraavana vuonna Kockolaan. Yritys toimi siellä Ragnar Nordströmin omistuksessa satamaoperaattorina ja 1960-luvulla myös varustamona. Yritys säilyi Nordströmin perheen omistuksessa vuoden 1983 kevääseen saakka, jolloin se myytiin Oy Auto-Haro Ab:lle. Pontius- ja Tor-hinaajat eivät sisällyneet kauppaan ja ne siirrettiin Loviisaan.



# Konsul Mauri Rauanheimo

Mauri Kaukovalta Rauanheimo (1902-1938) grundade företaget M. Rauanheimo Oy i Petsamo. Han var son till tidningsmannen, konsuln, riksdagsmannen och författaren Axel Gustaf Leonard Järnefelt (1871-1932) och hans hustru Johanna Mariana Nylund (1872-1918). År 1906 förfinskade familjen sitt släktnamn till Rauanheimo.

Mauri Rauanheimo var en ung och energisk affärsman. Han startade ett tegelslageri i Petsamo, ett område som var i snabb utveckling. Han var även aktiv inom kommunalförvaltningen i Petsamo och fungerade som Norges vicekonsul.

När fartygstrafiken på Linhammar inleddes verkade han till en början som representant för Sjöfartsstyrelsen. Han blev 1932 den första hamnkaptenen och lotschefen i Petsamo. Energisk som han var utvidgade han verksamheten att omfatta klarering och lastning av fartyg.

Den unge mannens lovande bana avbröts av hans tidiga bortgång 1938, endast 36 år gammal. Kort efter detta erbjöd hans änka Lisa Rauanheimo Ragnar Nordström att köpa M. Rauanheimo Oy. Affären kom till stånd och så fanns det en konkurrent mindre i den lilla hamnen i Linhammar.

Efter att Finland förlorat Petsamo till Sovjetunionen 1944, flyttades M. Rauanheimo Oy:s verksamhet år 1945 till Gamlakarleby. Där verkade firman i Ragnar Nordströms ägo som hamnoperatör och på 1960-talet även som rederi. Bolaget förblev i familjen Nordströms ägo till våren 1983 då det såldes till Oy Auto-Haro Ab. Bogserbåtarna Pontius och Tor ingick inte i affären, utan de flyttades till Lovisa.



Mauri Rauanheimo aloitti yritystoimintansa Petsamossa. Mauri Rauanheimo byggde upp sin företagsverksamhet i Petsamo.

### 1890

Valtuusto päättää asentaa aallokkoa hilitseviä puomeja estämään sataman lietymistä.

### 1891

Merikapteeni Viktor Axelqvist toimii satamamestarina v. 1891–1895.

Kokkola saa puhe-lynyhteydet Pietarsaareen ja Vaasaan. Se parantaa samalla myös yhteyksiä Ykspihlajaan.

### 1893

Satamakonttorin eteläpuolelle rakennetaan luotsitupa.

### 1894

Esitetään, että vanha laituri pitäisi rakentaa hiekkasärkän päälle. Satamamestari puolestaan esittää ruop-paamista ja aallonmurtajan rakentamista Koörnin kohdalle.

### 1895

Bröderna Friis – Veljekset Friis perustaa Ykspihlajaan metallialimon ja konepajan. Suurimmillaan se työllistää 600–700 työntekijää.

### 1896

Merikapteeni August Kynzell toimii satamamestarina v. 1896–1899.

### 1898

Kaupunki hankkii omin varoin ruoppaan.



**Propsipuun ja muiden raaka-aineiden lastaus tarjosi töitä. Lastning av props och andra råvaror gav sysselsättning.**

panoksensa yhtiön hallintoon.

Aseleposopimus lopetti välittömästi Saksan sotatarvikeliikenteen Ykspihlajan kautta. Nyt oli palattava sota edeltäneen ajan toimintaan eli sahatavaran ja pyöreän puun käsittelyyn ja kehitettävä sitä. Kemira Oy:n aloitettua apulannan valmistuksen Ykspihlajassa v. 1945 käynnistyi kalisuolan ja raakafosfaatin tuonti, joka lisääntyi voimakkaasti. Se tarjosi ahtaajille hyvät ansiomahdollisuudet.

Sota-aika oli erittäin tuottoisaa Rodénin yhtiöille eikä sopeutuminen rauhan ajan olosuhteisiin ollut helppo. Astley W. Rodén oli tuolloin aika yksin. Lanko Kurtén oli kuollut ja kollega Uunila työskenteli kilpailijalla, Adolf Lahti & Co:ssa.

### M. Rauanheimo saapuu Ykspihlajaan

Sodan päättyminen toi uusia kilpailijoita Ykspihlajaan. Loviisalaisen Nordström-konsernin omistamat Oy Liinhamari Stevedoring Co Ab ja M. Rauanheimo Oy asettuivat seudulle. Aiemmin Petsamossa toimineet yritykset aloittivat ahtaus- ja huolintatoiminnan Ykspihlajassa. Vuosien saatossa niistä kehittyi dynaaminen ja vaarallinen kilpailija.

Suuri osa sodanaikaisesta hinaajalaivastosta oli lopetettu, ahtaustoiminta oli hiljentynyt ja hinaustoiminta kauemmas merelle oli menettänyt merkitystään. Pyöreän puutavaran käsittely oli käynnistettävä uudelleen Kemiran tuontituotteiden rinnalle keinona sopeutua rauhanajan olosuhteisiin. Mutta Rodén ei lähtenyt täysillä mukaan toimintaan. Lisäksi häneltä puuttui sopivia työntekijöitä.

Rodén yritti päästä mukaan pyöreän puutavaran käsittelyyn ottamalla pöytälaatikosta konsernin omistaman Ab D. Eklöf & Co:n ja tekemällä siihen



rätt omfattande och lossningarna och speditionerna sköts i sin helhet av Ab Otto Rodén Oy och YSC. Verksamheten åren 1941–43 ger rejäla överskott.

År 1942 avlider Astley W. Rodéns svåger Justus "Korre" Kurtén och ersätts som kontorschef av konsul Birger Stenhagen. Efter Astley W. Rodéns död 1948 verkar Stenhagen som verkställande direktör fram till år 1953. Stenhagen är en lugn, branschkunnig och lojal medarbetare som gör en gedigen administrativ insats för bolaget.

Vapenstillståndet gör ett prompt slut på den tyska krigstrafiken över Yxpila. Nu gäller det att återgå till och utveckla den förkrigstida verksamheten som var baserad på sågade varor och rundvirke. När Kemira Oy år 1945 inleder produktion av konstgödsel i Yxpila tillkommer en starkt växande import av kalisalt och råfosfat. Det ger stuvorna goda förtjänstmöjligheter.

Krigstiden är lukrativ för de Rodénska bolagen, men omställningen till fredstida förhållanden är inte lätt. Astley W. Rodén är numera en ganska ensam man. Svågern Kurtén har avlidit och kollegan Uunila finns hos konkurrenten Adolf Lahti & Co.

### M. Rauanheimo kommer till Yxpila

Krigsslutet har även fört nya konkurrenter till Yxpila. Det är Oy Liinhamari Stevedoring Co Ab och M. Rauanheimo Oy som ägs av Nordströmkoncernen i Lovisa. Företagen som verkat i Petsamo inleder stuveri- och speditionsverksamhet i Yxpila. Med åren blir dessa företag en dynamisk och farlig konkurrent.

En stor del av den krigstida bogserbåtsflottan har avvecklats, stuveriverksamheten har avtagit och bogseringarna till havs har spelat ut sin roll.



# Konsuli Birger Stenhagen

Birger Fritjof Stenhagen syntyi Kokkolassa 4.5.1894 ja kirjoitti ylioppilaaksi Kokkolan yksityisestä ruotsinkielisestä yhteiskoulusta vuonna 1913. Hän hankki kaupallisen koulutuksen Helsingin Korkeammassa Ruotsinkielisessä Kauppaoppilaitoksessa, josta hän valmistui vuonna 1915.

Stenhagen sai ensimmäisen työpaikkansa kotikaupungistaan Ab Otto Rodén Oy:ltä. Vuonna 1919 hän siirtyi Alex. Rudbäckin vientiyhtiön palvelukseen. Stenhagen muutti Adolf Lahti & Co -yhtiöön Ouluun 1920-luvun alussa, mutta palasi kotikaupunkiinsa jo vuonna 1928 saatuaan toimistopäällikön paikan laivameklari-, ahtaus- ja huolintatoimintaa harjoittaneesta Ab D. Eklöf & Co -yhtiöstä.

Vuonna 1936 hänet valittiin vientiyhtiön Paperipuu Oy:n aluepäälliköksi. Stenhagen sai toimistopäällikön paikan Ab Otto Rodén Oy:ltä vuonna 1942 ja työskenteli yrityksen toimitusjohtajana vuoteen 1953 asti. Tämän jälkeen hän siirtyi Ab Tankar Steamship Co Ltd:hen.

Stenhagen toimi usean vuoden ajan Tanskan ja Hollannin varakonsulina Kokkolassa. Vuodesta 1957 aina 70-vuotiaaksi asti hän oli Kokkolan raastuvanoikeuden kunnallisneuvosmiehenä. Hän työskenteli myös Kokkolan Kauppaoppilaitoksen konekirjoituksen ja kirjanpidon tuntiopettajana ja opetti näitä aineita kaupungin työväenopistossakin.

Konsuli Stenhagen tunnettiin vastuullisena ja velvollisuudentuntoisena miehenä, joka nautti suurta kunnioitusta työnantajiansa ja työtovereidensa parissa. Ystäväpiirissä häntä arvostettiin valoisasta elämänsenteestaan ja erinomaisesta muististaan. Birger Stenhagen kuoli Kokkolassa 29.6.1968.



# Konsul Birger Stenhagen

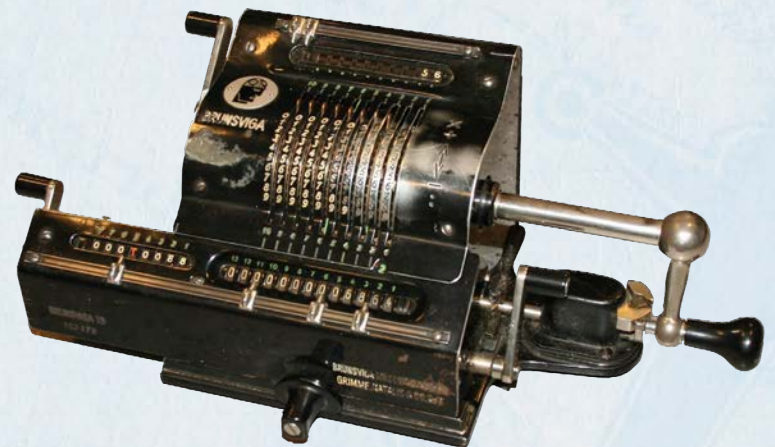
Birger Fritjof Stenhagen föddes den 4 maj 1894 i Gamlakarleby och blev student år 1913 från Privata svenska samskolan i Gamlakarleby. Sin merkantila utbildning fick han vid Högre svenska handelsläroverket i Helsingfors, varifrån han dimitterades år 1915.

Sin första anställning fick han hos Ab Otto Rodén Oy i hemstaden. År 1919 övergick han i exportfirman Alex. Rudbäck's tjänst. I början av 1920-talet flyttade han till Adolf Lahti & Co i Uleåborg, men återvände till hemstaden år 1928, då han blev kontorschef hos skeppsmäkleri-, stuveri- och speditiönsföretaget Ab D. Eklöf & Co.

År 1936 blev han distriktschef för exportfirman Paperipuu Oy. År 1942 fick Stenhagen anställning som kontorschef hos Ab Otto Rodén Oy i Yxpilä och verkade som företagets VD fram till 1953. Därefter fick han anställning hos Ab Tankar Steamship Co Ltd.

Stenhagen verkade under flera år som dansk och holländsk vicekonsul i staden. Från 1957 till fyllda 70 år verkade han som politierådman vid Gamlakarleby rådstuvurätt. Han tjänstgjorde även som timlärare i maskinskrivning och bokföring vid Gamlakarleby handelsläroverk och som lärare i dessa ämnen vid stadens arbetarinstitut.

Konsul Stenhagen var känd som en ansvarskännande och pliktrog person som rönt stor uppskattning bland sina uppdragsgivare och arbetskamrater. I kamratkretsen var han uppskattad för sin ljusa humor och omfattande minnesgodhet. Birger Stenhagen avled i Gamlakarleby den 29 juni 1968.



# Toimitusjohtaja / Verkst. direktör Gustaf Åsmus

Gustaf Åsmus oli paljasjalkainen kaupunkilainen ja uskollinen kotikaupungilleen kuolemaansa saakka. Käytyään kuusi luokkaa Kokkolan ruotsinkielistä yhteiskoulua hän siirtyi suorittamaan asevelvollisuuttaan vapaaehtoisena. Häntä ei epäonnekseen ehditty kotiuttaa ennen talvisodan puhkeamista, joten hänen asevelvollisuusaikansa jatkui rauhantekoon eli vuoteen 1944 asti.

Rauhan jälkeen hän jatkoi Turun kauppaopistossa opintojaan, jotka hän oli ehtinyt aloittaa talvi- ja jatkosodan välissä. Hän sai opintonsa päätökseen vuonna 1945. Åsmus työskenteli muutaman kuukauden SOK:n maatalousosastolla Kokkolassa, mutta sitten hänet palkattiin konttoristiksi ja huolitsijaksi ykspihljalaiseen Adolf Lahti & Co Ltd -yritykseen vuonna 1946.

Hän hoiti tehtävää vuoteen 1949, jolloin hänet valittiin Rimmin kylässä sijainneen Kokkolan Krominahkatehtaan toimistopäälliköksi. Vuonna 1952 hän siirtyi Ab Otto Rodén Oy:n toimistopäälliköksi Ykspihlajaan. Rodénin Ykspihlajassa sijainneiden yritysten siirtyessä Nordström-konserniin vuonna 1954 Gustaf Åsmus valittiin saman konsernin David Eklöf Ab:n johtajaksi.

Åsmus hoiti virkaa vuoteen 1960 asti, jolloin hän perusti oman Gustaf Åsmus Ab -yrityksen Ykspihlajaan. Yritys oli jatkoa hänen isänsä perustamalle Otto Åsmus- agentuuriliikkeelle, jota Gustaf Åsmus ryhtyi hoitamaan varsinaisen työnsä ohella vuosina 1954–1960.

Gustaf Åsmus Ab aloitti pyöreän puutavaran niputuksen ja laajensi toimintaansa kattamaan erilaisia maa- ja merikuljetuksia. Vuonna 1962 yhtiö osti Eol-hinaajan pyöreän puutavaran kuljettamiseksi Ruotsiin. Toinenkin hinaaja, Waija, hankittiin samaa tarkoitusta varten vuonna 1964. Eol toimi myöhemmin satamajäänmurtajana ja hinaajana Ykspihlajan satamassa. Kesäisin laivoja käytettiin merikuljetuksiin.

Gustaf Åsmus ja hänen yrityksensä järjestivät myös maakuljetuksia. Yritys kuljetti muun muassa Paraisten Kalkin sementtiä Pietarsaaresta Kokkolaan ja kaupungin pohjoispuolisille seuduille. Paluurahdissa kuljetettiin haketta Schaumanin Alholman tehtaille.

Gustaf Åsmus oli totta kai musikaalisena ja hyvä-äänisenä laulajana Gamlakarleby Manskör -mieskuoron jäsen. Hänet tunnettiin ystävä- ja tuttavapiirissään tarttuvan hyvästä tuulestaan. Yrittäjät ja liiketuttavat arvostivat hänen rehellisyyttään, tehokkuuttaan ja yritteliäisyyttään.

Gustaf Åsmus syntyi 18.4.1918 ja kuoli 11.12.2000.

Gustaf Åsmus var infödd stadsbo och han var hemstaden trogen till sin död. Efter sex klasser i Gamlakarleby svenska samskola avtjänade han som frivillig sin militärtjänst. Olyckligt nog hann han inte bli hemförlodad innan vinterkriget bröt ut varför värnpliktstiden varade till fredsslutet efter fortsättningskriget 1944.

Efter fredsslutet fortsatte han sina studier som han påbörjat mellan kriget och dimitterades år 1945 från handelsinstitutet i Åbo. Efter några månaders tjänst vid lantbruksavdelningen vid SOK:s kontor i Gamlakarleby, fick han år 1946 anställning som kontorist och speditör hos Adolf Lahti & Co Ltd i Yxpila.

Denna tjänst skötte han till år 1949, då han blev kontorschef på Gamlakarleby kromläderfabrik i Rimmi. År 1952 blev han kontorschef vid Ab Otto Rodén Oy i Yxpila. När Nordström-koncernen år 1954 övertog de Rodénska företagen i Yxpila, blev Gustaf Åsmus chef för David Eklöf Ab, som också tillhörde koncernen.

Åsmus kvarstod på posten till 1960 då han i Yxpila bildade ett eget företag under firmanamnet Gustaf Åsmus Ab. Denna firma var en fortsättning på den av fadern startade agenturaffären Otto Åsmus, som Gustaf Åsmus övertog och skötte vid sidan om sitt ordinarie

arbete mellan åren 1954-60.

Firman Gustaf Åsmus Ab började med knippning av rundvirke och utökade verksamheten med olika slags transporter till lands och havs. År 1962 inköptes bogserbåten Eol för släp av rundvirke till Sverige och år 1964 inköptes Waija för samma ändamål. Senare blev Eol stationerad som hamnsbrytare och bogserbåt i Yxpila hamn. Sommartid användes båtarna för sjötransporter.

Gustaf Åsmus och hans företag skötte även transporter till lands. Bland annat transporterade han Pargas Kalks cement från Jakobstad till Gamlakarleby och distriktet norr om staden. I returfrakt kördes flis till Schaumans fabriker på Alholmen.

Som en musikalisk och välsjungande person var Gustaf Åsmus en självskrivnen medlem i Gamlakarleby Manskör. I vän- och kamratkretsen var han uppskattad för sitt sprittande goda humör. Bland företagare och affärsvänner uppskattades han för sin uppriktighet, sin effektivitet och framåtanda.

Gustaf Åsmus var född den 18 april 1918 och avled den 11 december 2000.



omistusjärjestelyjä. Yhtiön osakkeet jaettiin kolmeen osaan ja uusiksi yhtiömieheksi tulivat Iisalmen Saha Oy:n omistaja Atte Aminoff ja liikemies Teodor Hansson, josta oli sodan jälkeen tullut suuri pyöreän puutavaran viejä. Astley W. Rodén säilytti itsellään kolmasosan osakkeista.

Tarkoituksena oli, että YSC hoitaisi jäljellä olleilla hinaajillaan puutavaran hinauksen merelle. Rodénin osalta järjestely jäi puolinaiseksi. Ab D. Eklöf & Co ei saanut riittävää määrää sopimuksia ulkopuolisten purkajien kanssa ja hinausjärjestelystä muodostui kestävä. Yhteistyö Oy Yxpila Ab:n kanssa sujui hyvin. YSC omisti sen osakkeista 25 prosenttia. Yritys oli perustettu heti sodan jälkeen jatkamaan Yhtyneet Sahat Oy:n sahatoimintaa Ykspihlajassa. Astley W. Rodén toimi yhtiön perustamisen kapellimestarina ja onnistui houkuttelemaan osakkaiksi kaupungin liikemiehiä. Hänestä tuli hallituksen puheenjohtaja. Einar Boucht palkattiin yrityksen toimitusjohtajaksi v. 1946.

Sahatoiminta kehittyi ja yrityksestä tuli keski-suuri toimija, joka vei myös pyöreää puutavaraa maasta. Yhtiön perustaminen jäi Astley W. Rodénin viimeiseksi aktiiviseksi toimeksi kaupungin elinkeinoelämässä. Viimeisinä elinvuosinaan hän harkitsi koko yritysyhdyman

Omställningen till fredstida förhållanden har krävt ett återupptagande av rundvirkeshanteringen vid sidan om Kemiras importvaror. Men Rodén går inte helt på nytt in i denna verksamhet. Dessutom saknar han lämpliga medarbetare.

Han gör ett försök att bli delaktig i rundvirkeshanteringen genom att ombilda det vilande bolaget Ab D. Eklöf & Co som ägs av koncernen. Som bolagsman med 1/3 av aktiestocken inträder Atte Aminoff, ägare till Iisalmen Saha Oy samt affärsmannen Teodor Hansson, som efter kriget blivit en stor rundvirkesexportör. Astley W. Rodén behåller 1/3 av aktierna.

Avsikten är att YSC med sina kvarvarande bogserbåtar skall sköta bogseringarna till havs. För Rodén blir uppgörelsen en halvmesyr. Ab D. Eklöf & Co får inte i tillräcklig omfattning avtal med utomstående lossare och arrangemanget med bogseringarna blir ohållbart.

Ett gott samarbete utvecklas med Oy Yxpila Ab, där YSC äger 25 procent av aktierna. Företaget har bildats strax efter kriget för att återuppta Yhtyneet Sahats sågrörelse i Yxpila. Astley W. Rodén verkar som regissör vid bolagsbildningen och lyckas placera aktierna bland stadens affärsmän. Han blir även ordförande i styrelsen.

#### 1890

För att förhindra att hamnen slammas igen beslutar fullmäktige att bommar läggs ut för att minska vågsvallet.

#### 1891

Sjökapten Viktor Axelqvist fungerar som hamnmästare 1891-1895.

Gamlakarleby får telefonförbindelse med Jakobstad och Vasa. Det förbättrar samtidigt kontakterna till och från Yxpila.

#### 1893

En lotsstuga byggs på södra sidan av hamnkontoret.

#### 1894

Framställan görs om att den gamla kajen skall byggas på sandbanken. Hamnmästaren föreslår att man muddrar och bygger en vågbrytare vid Köön.

#### 1895

Bröderna Friis – Veljekset Friis startar ett metallgjuteri och en maskinverkstad i Yxpila. När företaget är som störst sysselsätter det 600-700 personer.

#### 1896

Sjökapten August Kynzell verkar som hamnmästare 1896-1899.



Johtaja Sven Rustén Shipping-ryhdyman toimiston edessä. Direktör Sven Rustén framför Shippinggruppens kontor.

# Jääkärieversti / Jägaröversten Ragnar Nordström

Laivanvarustaja, jääkärieverstilutnantti Ragnar Nordström (1894–1982) syntyi Loviisassa, jossa hän myös menehtyi 88-vuotiaana joulupäivänä 1982. Nordström liittyi jääkäriiliikkeeseen v. 1915 ja kuului 27. jääkäripataljoonaan. Hän osallistui sisällissotaan v. 1918. Hän loukkaantui jääkäriluitnanttina ja komppanianpäällikkönä Lempäälän taisteluissa ja menetti oikean kätensä.

Hän erosi armeijasta v. 1919 sotilasarvoltaan kapteenina. Toimittuaan vajaat kaksi vuotta Suomen konsulina Gdańskissa Nordström palasi kotikaupunkiinsa Loviisaan. Hän osti Lovisa Ångfartygs Ab:n jo vuonna 1923. Siitä tuli varustamon perusta, ja laivaston koko kasvoi alus toisensa jälkeen. Kauppa-alukset tulivat mukaan kuvaan v. 1927 ja säiliöalukset 1950-luvulla. Nordström-varustamon ollessa suurimmillaan yhtiö omisti 22 alusta.

Yritysryhmä osallistui myös kalatalouteen ja oli Petsamossa kalastuksen ja kalanjalostuksen uranuurtaja; siellä toimintaa harjoitettiin 1930-luvun lopussa nimellä Suomen Kalastus Oy. Yritys harjoitti myös sillinkalastusta Islannin vesillä. Varustamo oli tonnistoiltaan Suomen suurin sotien välisenä aikana. Nordström kärsi sotavuosina kovemmat tappiot kuin yksikään toinen alan yhtiö. Varustamo menetti yhteensä 11 alusta.

Petsamolaiset Oy Liinahamari Stevedoring Co Ab ja M. Rauanheimo Oy siirtyivät Nordströmin omistukseen v. 1942. Yritysten evakuointi alkoi sotavuosina. Etelä-Suomen kierroksen jälkeen yritykset siirtyivät Ykspihlajaan. Toukokuussa 1954 Rodénin yritysten osakkeet siirtyivät M. Rauanheimo Oy:n omistukseen. Yritysryhmä osti Oy D. Eklöf & Co Ab:n vuonna 1962. Adolf Lahti & Co ja Oy Mattson Stevedoring Ab siirtyivät Rauanheimon omistukseen kymmenen vuotta myöhemmin. Rauanheimo-ryhmä myytiin Oy Auto-Haro Ab:lle v. 1983. Niin oli Nordströmin aikakausi päättynyt Ykspihlajassa.

Ragnar Nordströmin asiantuntemusta hyödynnettiin monin tavoin vuosien 1939–1944 sodissa. Hänet ylennettiin everstilutnantiksi v. 1940. Nordström oli bolševismin vannoutunut vastustaja. Talvisodan puhjettua hän matkusti Tukholmaan ja hankki aseapua Pohjois-Suomen rintamalle. Jatkosodan alussa hän oli mukana luonnostelemassa Itä-Karjalan sotilashallintoa, jossa hän oli korkeassa asemassa sodan hyökkäysvaiheessa.

Ragnar Nordström oli mukana lukuisten yhtiöiden hallituksissa ja hallintoneuvostoissa. Hänelle myönnettiin useita ansio- ja kunniamitaleja yhteiskunnan hyväksi tehdystä työstä ja toiminnasta. Vuonna 1954 hänet nimettiin Loviisan kaupungin ensimmäiseksi kunniakansalaiseksi. Jääkärieverstillä oli arvovaltaa ja hänet nähtiin mielellään vierailulla Kokkolassa. Käynti Ykspihlajan satamassa kuului vierailuohjelmaan itsestään selvänä osana.

Skeppsredaren, jägaröverstelöjtnant Ragnar Nordström (1894–1982) var född i Lovisa där han avled på juldagen 1982 i en ålder av 88 år. Nordström anslöt sig till jägarrörelsen 1915 och tillhörde 27:e jägarbataljonen. Han deltog i inbördeskriget 1918. Som jägarlöjtnant och kompanichef blev han sårad i striderna vid Lempäälä där han förlorade högra armen.

År 1919 tog han avsked från armén med kaptensgrad. Efter knappt två år som finländsk konsul i Danzig återvände Nordström till hemstaden Lovisa. Redan 1923 inköpte han Lovisa Ångfartygs Ab. Detta var grunden till rederiet och flottan utökades med det ena fartyget efter det andra. Handelsfartygen kom in i bilden år 1927 och på 1950-talet tankfartygen. Då Nordström-rederiet var som störst ägde bolaget sammanlagt 22 fartyg.

Företagsgruppen engagerade sig också i fiskerinäringen och var banbrytare inom fiskeriet och fiskförädlingen i Petsamo som i slutet på 1930-talet verkade under namnet Finska fiskeri Ab. Företaget idkade även sillfiske i isländska vatten. Under mellankrigstiden hade rederiet Finlands största tonnage. Under krigsåren drabbades Nordström av större förluster än något annat företag i branschen. Rederiet förlorade sammanlagt 11 fartyg.

År 1942 övergick Oy Liinahamari Stevedoring Co Ab och M. Rauanheimo Oy i Petsamo i Nordströms ägo. Under krigsåren började evakueringen av företagen. Efter en runda i södra Finland flyttades företagen till Yxpila. I maj 1954 övertog M. Rauanheimo Oy aktierna i de Rodénska företagen. År 1962 blev företagsgruppen ägare till Oy D. Eklöf & Co Ab. Tio år senare övergick Adolf Lahti & Co och Oy Mattson Stevedoring Ab i Rauanheimos ägo. År 1983 såldes Rauanheimogruppen till Oy Auto-Haro Ab. Därmed var den Nordströmska epoken slut i Yxpila.

Ragnar Nordströms sakkunskap utnyttjades på många sätt under krigén 1939-1944. År 1940 befordrades han till överstelöjtnant. Nordström var en svuren fiende till bolsjevismen. Efter vinterkrigets utbrott for han till Stockholm och utverkade vapenhjälp till fronten i norra Finland. I början av fortsättningskriget var han med och skisserade upp militärförvaltningen för Östkarelen och innehade under krigets anfallsskede en hög position inom denna.

Ragnar Nordström satt i otaliga bolagsstyrelser och förvaltningsråd. För sina insatser och sin verksamhet inom samhällslivet tilldelades han många förtjänst- och hederstecken. År 1954 utsågs han till Lovisa stads förste hedersmedborgare. Jägaröversten hade pondus och var en gärna sedd gäst i Gamlakarleby och ett besök i hamnen i Yxpila ingick självfallet i besöksprogrammet.





**Tukkipuun kuljetusta 1940-luvulla ja oikealla kuva satamasta.**

myyntiä. Hän kävi alustavia neuvotteluja tiettyjen tahojen kanssa, mutta myyntiajatus ei ennättänyt toteutua hänen elinaikanaan. Konsuli Astley W. Rodén menehtyi 17. toukokuuta 1948, ainoastaan 60-vuotiaana.

### **Rodénin yhtiöt kulkevat loppuaan kohti**

Mary-leski siirtyi hallituksen puheenjohtajaksi miehensä, konsuli Astley W. Rodénin kuoleman jälkeen. Birger Stenhagenista tuli toimitusjohtaja ja perheen pojasta Rolf "Pojo" Rodénista YSC:n muodollinen toimitusjohtaja. Sven Rustén palkattiin loppusyksystä 1948 yhtiön prokuristiksi, mutta todellisuudessa hän nousi yhtiöiden kantavaksi voimaksi.

Rustén oli tarmokas yritysjohtaja, joka tunsu alan hyvin. Hänestä olisi voinut tulla juuri se voima, jota yritys tarvitsi. Mutta hän erosi vuoden kuluttua mielipiderojen vuoksi ja siirtyi kilpailijan, M. Rauanheimo Oy:n toimitusjohtajaksi. Kuusi vuotta myöhemmin yritysten tiet yhtyivät.

Vuonna 1951 käytiin vakavia neuvotteluja YSC:n sekä sen hinaajien ja muiden varusteiden myynnistä mm. Metsäliiton ja Oy M. Rauanheimon toimitusjohtaja Sven Rusténin kanssa. Ab Otto Rodén Oy:n oli tarkoitus jatkaa laivameklarina ja huolitsijana. Neuvottelut eivät johtaneet tulokseen.

Gustaf Åsmus aloitti työn YSC:n toimitusjohtajana vuoden 1952 alussa. Konsernin varallisuus oli heikentynyt useiden keuhkojen vuosien jälkeen. Åsmus, tarmokas ja alansa hallitseva liikemies, yritti kehittää toimintaa. Kun Ab Otto Rodén Oy:n ja YSC:n hallitusten puheenjohtaja, konsulinna Mary Rodén menehtyi vuonna 1953, Gustaf Åsmus astui hänen tilalleen.

Gustaf Åsmus ja hänen veljensä Gunnar hankkivat



**T.v. bild av en stocktransport på 1940-talet samt en bild från hamnen.**

År 1946 anställs Einar Boucht som företagens VD.

Sågrörelsen utvecklas och företaget blir en medelstor aktör och uppträder även som rundvirkesexportör. Bolagsbildningen är Astley W. Rodéns sista aktiva insats inom stadens näringsliv. Under de sista åren av sitt liv överväger han att avyttra hela företagsgruppen. Han för inledande diskussioner med vissa kontakter, men tanken hinner inte realiseras under hans livstid. Konsul Astley W. Rodén avlider den 17 maj 1948, endast 60 år gammal.

### **De Rodénska bolagen mot sin upplösning**

Efter konsul Astley W. Rodéns frånfalle övertar hustrun Mary posten som styrelsens ordförande. Birger Stenhagen blir VD och sonen Rolf "Pojo" Rodén formellt VD för YSC. Senhösten 1948 knyts Sven Rustén till bolaget som prokurist, men i verkligheten blir han den ledande kraften i bolagen.

Rustén är en energisk och branschkundig företagsledare. Han kunde ha blivit den kraft företaget behövde. Men på grund av meningsskiljaktigheter avgår han efter ett år och blir VD för konkurrenten M. Rauanheimo Oy. Sex år senare kommer vägarna att sammanfalla.

År 1951 förs allvarliga diskussioner med bl.a. Metsäliitto och Oy M. Rauanheimos VD Sven Rustén om en försäljning av YSC och dess bogserbåtar och annan utrustning. Ab Otto Rodén Oy skall härefter fortsätta som skeppsmäklare och speditör. Underhandlingarna leder inte till resultat.

I början av år 1952 inträder Gustaf Åsmus som VD för YSC. Koncernens förmögenhetsställning har försvagats efter flera dåliga år. Åsmus som är en driftig och branschkundig affärsman försöker utveckla verksamheten. När konsulinna Mary Rodén, styrelseordförande i både Ab Otto Rodén Oy och YSC avlider 1953, efterträds hon av Gustaf Åsmus.

→ s. 135

### **1898**

Staden anskaffar med egna medel ett mudderverk.

Norra Posten får en efterträdare och det första numret av tidningen Österbottningen utkommer. Tidningen Kokkola börjar utkomma.

### **1899**

En ny hamnordning och en hamntariff införs. Staden får rätt att inkassera avgifter även från fartyg som lastar i Nyhamn och Möllersvik. Speciellt Schauman har på detta sätt undvikit hamnavgifter för sina trävarulaster.

### **1900**

Sjökapten Gustaf Strömbäck utnämns till hamnmästare. Han verkar som hamnmästare fram till pensioneringen 1933.

I början av 1900-talet besöks hamnen i Yxpila årligen i medeltal av 300 fartyg. Denna tendens är ett bevis för den företagssamhet och affärsmannablick som karaktäriserar nejdens befolkning. Servicen fungerar bra, upp-lagsplatser och varumagasin finns till förfogande. Vidare finns speditors- och mäklarkontor, hotell, skeppshandel, matserveringar och caféer.

I början av seklet

# Kun M/S Bothnia ja S/S Coccolita liikennöivät

Merenkurkun laivaliikenteellä on pitkät perinteet. Pohjanmaan talonpojat purjehtivat jo 1500-luvulla ja vieläkin aikaisemmin Tukholmaan ja muihin satamiin lastinaan ruista, voita, kalaa, tervaa ja muita hyödykkeitä. Talonpoikaipurjehdus helpottui, kun Kokkola, Vaasa ja Oulu saivat valtiopäivämiesten Petter Stenhagenin ja Anders Chydeniuksen ansiosta tapulioikeudet.

Merenkurkun ja Pohjanlahden ylittävää säännöllistä matkustajaliikennettä oli ollut jo 1830-luvulta lähtien. Toiseen maailmansotaan saakka sen hoitivat pääasiassa ruotsalaiset varustamot. Poikkeuksena oli helsinkiläisvarustamo Suomi Shipping Oy, joka liikennöi v. 1947 S/S Pörtö-aluksella Vaasan ja Uumajan väliä. Vastaperustettu Vaasa-Uumaja varustamo osti aluksen seuraavana vuonna.

Kokkolan seudun urheilijoita matkusti 1950-luvulla S/S Korsholm I:llä, II:lla ja III:lla ystäväkuntaotteluihin Pohjanlahden toiselle puolelle. Sodan jälkeen ja aina 1960-luvun alkuun henkilökuljetuksiin käytettiin myös pienempiä veneitä.

Niin olemme saapuneet aikaan, jolloin muutamat kokkolalaiset liikemiehet ja Rauanheimo-ryhmä perustivat yhdessä riikinruotsalaisten liikemiesten kanssa varustamon ja käynnistivät henkilöliikenteen M/S Bothnialla Ykspihlajan ja Skellefteån väliselle

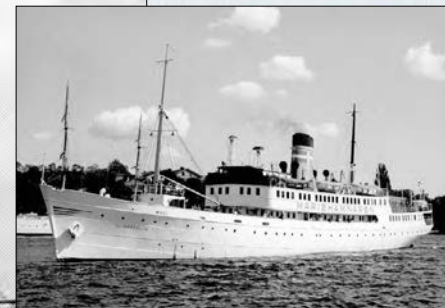
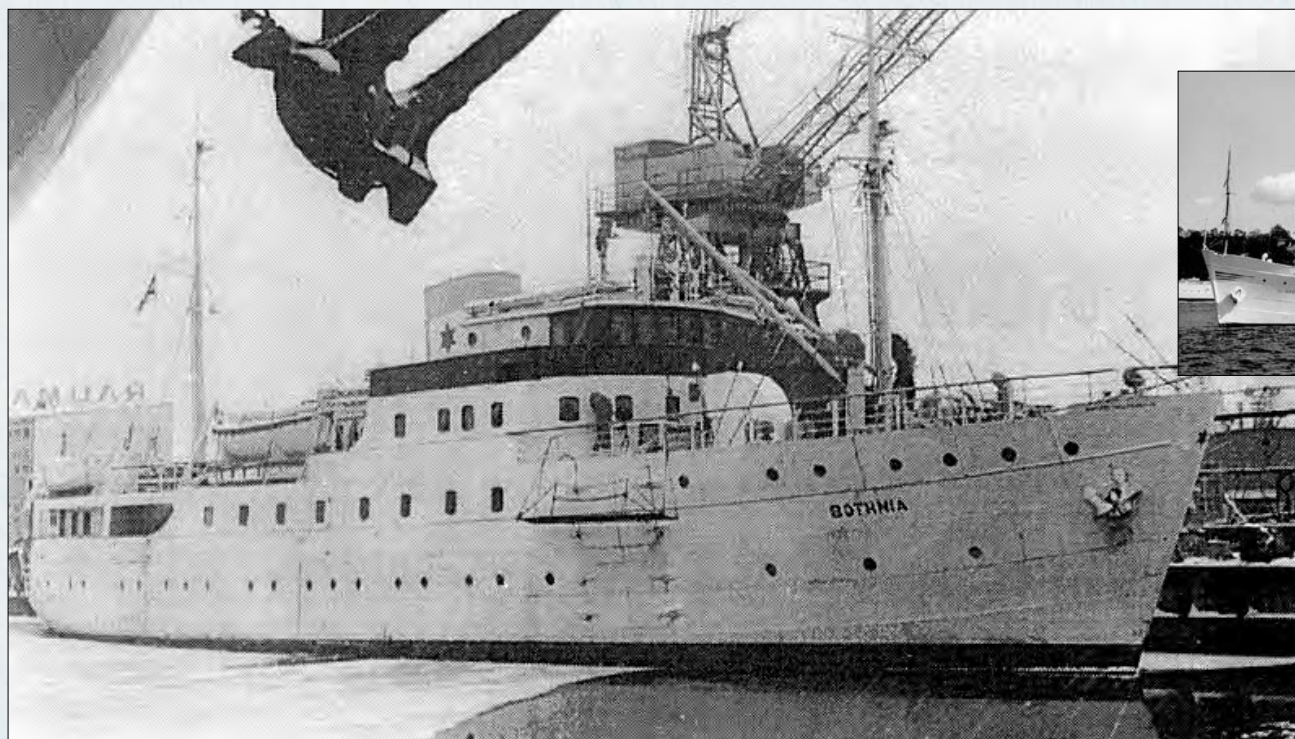
reitille. Mutta toiminta ei ollut kannattavaa ja yritys lakkautettiin muutaman vuoden jälkeen.

Rauanheimo käynnisti liikenteen uudelleen S/S Coccolitalla. Liikenteeseen otettiin myös S/S Oulutar Oulun ja Luulajan väliselle reitille. Reitti ei ollut kannattava. Oulutar siirrettiin Ykspihlajan - Härnösandin reitille. Tämäkin yritys epäonnistui. Liikenne päättyi kolmen vuoden jälkeen ja alus myytiin.

14 vuoden tauon jälkeen Vaasanlaivat käynnisti v. 1985 liikenteen Ykspihlajan ja Uumajan välillä. Kesällä ajettiin 186 vuoroa, ja matkustajamäärä oli 70 127. Jakob Lines astui kuvaan seuraavana vuonna. Kesäkautena kuljetettiin 45 153 matkustajaa Kokkolan ja Skellefteån välisellä reitillä.

Liikenne oli pysähdyksissä vuoteen 1990, jolloin Vaasanlaivat aloitti liikennöinnin Kokkolan ja Uumajan välillä. Sinä vuonna matkustajia oli 73 415. Seuraavana vuonna matkustajia oli 74 139, mutta v. 1992 matkustajamäärä laski 57 527:ään.

Vuonna 1993 Jakob Lines alkoi liikennöidä joka toisen vuoron Kokkolan - Skellefteån reitillä. Matkustajamäärä oli 34 759, mutta se laski seuraavana vuonna 23 079 matkustajaan. Liikenne päättyi ja Jakob Linesin laskuun rakennettu terminaali seiso turhaan odottamassa liikenteen käynnistymistä uudelleen.



**Bothnia liikennöi Skellefteåån ja Oulutar Härnösandiin.**

**Bothnia trafikerade på Skellefteå och Oulutar på linjen Yxpila-Härnösand.**

# När M/S Bothnia och S/S Cocolita skötte trafiken

Båttrafiken över Kvarken har långa traditioner. På 1500-talet och ännu tidigare seglade österbottniska bönder till Stockholm och andra hamnar med råg, smör, fisk, tjära och andra förnödenheter i lasten. Seglationen underlättades när Gamlakarleby, Vasa och Uleåborg, tack vare riksdagsmännen Petter Stenhagen och Anders Chydenius fick stapelrätt.

Regelbunden passagerartrafik över Kvarken och Bottniska viken har förekommit sedan 1830-talet. Fram till andra världskriget var det i huvudsak svenska rederier som svarade för passagerartrafiken. Ett undantag var helsingforsrederiet Suomi Shipping Oy som under 1947 trafikerade mellan Vasa och Umeå med S/S Pörtö. Fartyget köptes följande år av det nybildade rederiet Vasa-Umeå.

Idrottsmän från Karlebynejden reste med S/S Korsholm I samt II och III under 1950-talet till vänortskamper på andra sidan Bottniska viken. Även mindre båtar togs i användning för persontransporter efter kriget fram till början av 1960-talet.

Därmed är vi framme vid tidpunkten då några affärsmän och Rauanheimo-gruppen i Gamlakarleby tillsammans med rikssvenska affärsmän startade ett rederi och inledde passagerartrafik mellan Yxpila och Skellefteå med M/S Bothnia. Men verksamheten var inte lönsam och företaget avvecklades efter några års seglation.

Rauanheimo återupptog trafiken med S/S Cocolita. Trafiken utökades med S/S Oulutar på linjen Uleåborg - Luleå. Inte heller den linjen var lönsam och Oulutar sattes in på linjen Yxpila - Härnösand. Även det försöket blev ett misslyckande. Efter tre års seglation lades trafiken ner och fartyget såldes.

Efter en paus på 14 år inledde Vasabåtarna år 1985 trafik mellan Yxpila och Umeå. Under den första sommaren gjordes 186 turer och passagerarantalet uppgick till 70 127. Följande år kom Jakob Lines in i bilden. Under sommarsäsongen skeppades 45 153 passagerare mellan hamnarna i Karleby och Skellefteå.

Trafiken låg nere till år 1990 då Vasabåtarna inledde trafik mellan Karleby och Umeå. Det året redovisas 73 415 passagerare. Året därpå är antalet passagerare uppe i 74 139, för att år 1992 sjunka till 57 527 passagerare.

År 1993 började Jakob Lines trafikera varannan tur på linjen Karleby - Skellefteå. Passagerarantalet uppgick till 34 759, men sjönk följande år till 23 079 passagerare. Trafiken upphörde och terminalbyggnaden som byggdes för Jakob Lines räkning stod förgäves och väntade på att trafiken skulle tas upp igen.



**S/S Cocolita liikennöi  
Ykspihlaja-Skellefteå-  
linjalla.**

**S/S Cocolita trafikerade  
på linjen Yxpila-  
Skellefteå.**

# Muistoja Ykspihlajan satamasta

Ykspihlajan sataman toiminta 1950- ja 1960-luvuilla on mielenkiintoinen luku Kokkolan historiaa. Rolf "Roko" Renlund työskenteli vuosikymmeniä Ykspihlajassa Rauanheimo-laivameklariyrityksen toimistossa ja tapasi työnsä puolesta lukuisia ihmisiä monista eri maista. Alla on tiivistettynä Österbottningen-lehdessä 2.9.2007 julkaistu artikkeli.

Suomalaisyrietykset evakuoitiin Petsamosta rauhanteon jälkeen ja ne saivat valita, mille paikkakunnalle ne halusivat asettua. Nordström-konsernin tytäryhtiö M. Rauanheimo Oy päätti asettua Ykspihlajaan. Yhtiön toimisto sijaitsi Aina Kronqvistin talossa uuden laiturin vieressä. Talon toisessa päässä oli Börje Wirkbergin ja Hugo Lindströmin omistama Kronqvists Skeppshandel. Nordström-konserni osti Otto Rodénin, Yxpila Stevedoringin ja D. Eklöfin yhtiöt vuonna 1954. Sen jälkeen yritys muutti Kronqvistin talosta Rodénin taloon.

## Vilkas satama

Satamassa alusten lastaamiseen ja purkuun osallistui paljon työntekijöitä kaupungista ja lähialueen kunnista. Satamassa oli eloa ja vilskettä kuin Klondikessa kultakuumeen aikaan. Renlundin toimenkuva oli erittäin kirjava. Hänen tehtäviinsä kuului päivittäisten asioiden hoito redillä ankkuroituneissa aluksissa, joihin kuljettiin moottoriveneellä ja hän hoiteli asioita laitureilla jalan.

Lastausvalmisteluihin kuului enimmillään kymmenien rahtikirjojen laatiminen, kun kyseessä oli sahapuutavara, tai aikajärjestelyt työhön lasketulle ja käytetylle ajalle. Päivien tai osien erotus kerrattuna rahtaussojimuksessa ilmaistulla rahasummalla puntina. Mittaustodistusten ja vienti-ilmoitusten laatiminen tullille sekä ohjeet lisenssin sijainnista. Tullityönvalvojan kanssa tehdyt lähtöselvitykset ja työnvalvojan jättämä mittakirja aluksen kapteenille. Paikalle oli tilattu luotsi ja lähistöllä oli myös mahdollisesti valmiina hinaaja.

Jokainen lastaus ja purku laskettiin erillisten urakkamerkintöjen mukaisesti. Kuitupuun lastaaminen laskettiin vuonna 1962 seuraavalla tavalla: 1074 syltä (yksi syli = 6,116 irtokuutiometriä tai 4,72 kiintokuutiometriä). Erittelemättä syllokohtaista taksaa ja nosturimiesten työaika tai odotusaikoja. Esimiehen listan mukaan tuloksena oli 2140 tuntia jaettuna 739 109 markalla, mikä merkitsi 345,37 markan tuntipalkkaa.

## Ei lomaa kesäisin

Kokkolasta käsin hoidettiin lastauksia myös Himangan redillä. Renlund kumppaneineen ajoi Himangalle, kun laivan arvioitiin olevan lastattu.

Tie sinne oli mutkikas ja kulki Lohtajan keskustan kautta. Mukaan he ottivat kirjoitus- ja laskukoneet ja perillä he laativat laivauspaperit kapteenin salongissa. Matkalla olivat mukana tullityönvalvoja ja luotsi.

Talvisin tukit niputettiin yhteen jään päällä ruotsalaisen vastaanottajan ketteingeillä. Loma oli pidettävä talvella, sillä kesällä ei ollut aikaa lomailuun. Keväällä ilmassa leijui tervan tuoksu, kun puomilenkkejä lämmitettiin tulella, kastettiin tervaan ja ripustettiin ylös kuivumaan.



Rolf "Roko" Renlund

## Albatrossin arvonimi

Satamaan ankkuroituneen aluksen aiheuttamista kustannuksista lähetettiin varustamolle selvitys, joka sisälsi yleensä satamakonttorin ja luotsien laskut, väylämaksun, hinaajakulut, ahtausmaksun, laivakauppiaan laskut sekä vähäiset puhelin-, auto- ja posti- jne. maksut, laivameklarin palkkion, kapteenin käteisvarat sekä aluksen lääkekaappia täydentäneen proviisorin laskun.

Kapteenit tapasivat puhelua odottaessaan kollegoitaan ja silloin kuuli monia mielenkiintoisia tarinoita ja keskusteluja. Laivan vakaus nousi usein puheisiin kapteenien keskustellessa propsipuiden lastaamisesta. Painolastitankit tuli painottaa kansilastin ollessa korkea. Renlund muistaa lastin olleen enimmillään 24 jalan korkuinen. Lastauksen loppuvaiheessa aluksen vakautta testattiin nostelemalla kansiluukkuja samanaikaisesti.

Siihen aikaan oli vielä kapteeneja, joille oli myönnetty Albatrossin arvonimi. Albatrossi on eteläisellä pallonpuoliskolla elelevä lintu, jonka siipienväli on 4,75 metriä. Se ei kykene elämään pohjoisella pallonpuoliskolla biologisen kellonsa takia. Tämän takia kyseisen arvonimen saivat vain kapteenit, jotka olivat kiertäneet Etelä-Amerikan eteläkärjen, Kap Hornin. Yhdistyksen kunniaistuvin oli Englannin kanaalin Saint-Malossa, mutta yhdistys on sittemmin lakkautettu. Kap Hornin kiertäneen laivan alipäällystö sai Molly Hawk -arvonimen.

## Työkuorma kasvoi

Useiden yritysten laskutuksen aiheuttama työkuorma kasvoi vähitellen niin suureksi, että Renlund olisi voinut jättää selvitystyön kokonaan jollekulle toiselle. Hän ei kuitenkaan halunnut muuttua pelkäksi kynäpyörittäjäksi, joten sovittiin järjestelystä, jossa hänen vastuulleen jätettiin vain öljytankkerit. Säiliöaluksista tuli hänen sarkansa.

Niitä olivat muun muassa Wihurin suuri japanilaisvalmisteinen Wipunen ja Volgoneft-venäläisaluksiset. Ne aloittivat pumppauksen heti satamaan saavuttuaan ja lähtivät mihin kellonaikaan



tahansa, heti lastin purettuaan. Jos aluksen määränpäänä oli jokin Mustanmeren satama, Renlundin piti hankkia kaupunginlääkäriä todistus (Bill of Health), jonka kapteeni sitten näytti Bosporinsalmen turkkilaisviranomaisille.

### Mieleepainuvia tapahtumia

Renlundin matkatessa samalla autolla venäläisen miehistön kanssa yksi heistä kysyi, oliko Mäntykankaan vesitorni ja sen päällä oleva tähti paikallinen synagoga. Myös islantilaiset ihmettelivät tornia. Heille selitettiin tornin merkitys, minkä jälkeen he kertoivat Islannissa veden kulkeutuvan rannikkopaikkakunnille korkeilta tasangoilta. Tämän takia maassa piti olla painetta laskevia vesiasemia, sillä muuten putket olisivat haljenneet. Tiesittekö muuten, että keskiviikko on islanniksi midvikudagur? Selvää kuin pläkki, eikö niin?

Ykspihlajan tapahtumista keskusteltiin usein. Eräs Renlundin ystävästä tunsikin merenkulussa työskennelleen miehen. Kun ystävä puolestaan kysyi, kenelle mies työskenteli, Renlund vastasi: "Englannin kuningattarelle". Ystävä ei kuitenkaan uskonut tätä ja vaati Renlundilta selitystä. Kyseinen mies vastaanotti kaivospölkkyjä The National Coal Board -hiilikaivosyhtymän puolesta. Kaivokset sattui omistamaan kuningatar Elisabeth II.

*Rolf "Roko" Renlundilla oli hyvä muisti, ja hän oli erinomainen kertoja. Hän vietti suuren osan aktiivista työelämänsä Ykspihlajassa. Nuoruudessaan hän oli kerännyt menestystä luistelijana. Renlund syntyi 10.4.1928 ja kuoli 7.3.2014.*



## Minnen från hamnen i Yxpila

Verksamheten i hamnen i Yxpila under 1950- och 60-talet är ett intressant kapitel i Karlebyns historia. Rolf "Roko" Renlund som arbetade i flera årtionden på skeppsmäklarfirmans Rauanheimos kontor i Yxpila har i sitt arbete träffat många människor från olika länder. Här följer en något förkortad version av en artikel som publicerades i tidningen Österbottningen 2.9.2007.

Efter fredsslutet evakuerades företag från Petsamo och hade rätt att välja ort. M. Rauanheimo Oy, som var ett dotterbolag i Nordströmkoncernen etablerade sig i Yxpila med kontor i Aina Kronqvists hus intill nya kajen. I andra ändan av huset fanns Kronqvists skeppshandel som drevs av Börje Wirkberg och Hugo Lindström. År 1954 övertog Nordströmkoncernen firmorna Otto Rodén, Yxpila Stevedoring och D. Eklöf. Efter det flyttade man från Kronqvists till Rodéns hus.

### I hamnen var det livligt

Lastningarna och lossningarna i hamnen krävde ett stort antal arbetare som kom från staden och de närliggande kommunerna. Det var liv och rörelse som i guldfeberns Klondyke. I sitt arbete hade Renlund de mest skiftande göromål. Till dem hörde dagliga ärenden till fartygen på redan med motorbåt och vid kajerna till fots.

Färdigställandet vid lastning bestod av utskrivning av konossement ibland i tiotal när det handlade om sågat virke, tidsuppställning med tillåten tid och använd tid. Skillnaden i dagar eller delar gånger det i befakningsavtalet angivna beloppet i pund. Utskrivning av mätningsintyg och exportanmälan till tullen med anvisningar om var licensen fanns. Utklarering med tulluppsyningsman som överlämnade fartygets mätbrev till kaptenen. En beställd lots fanns på plats och eventuellt hade man en bogserbåt stand by.

Varje lastning och lossning räknades enligt separata ackordangivelser.

År 1962 kunde en lastning av pappersved räknas enligt följande. 1 074 famnar (1 famn = 6,116 kubikmeter löst mått eller 4,72 kubikmeter fast mått). Utan specificering av tariff per famn och vinschmännens tid eller väntetider. Enligt förmannens lista blev det 2 140 timmar som delades med 739 109 mark, vilket betydde en timlön på 345,37 mark.

### Ingen semester sommartid

Från Karleby hade man även hand om lastningar på redde i Himango. När fartyget beräknades vara lastat körde man dit. Vägen var på den tiden krokig och gick genom Lochteå centrum. Man hade skriv- och räknemaskin med och väl framme skrev man skeppningspapper i kaptenens salong. Tulluppsyningsmannen och lotsen var med.

På vintrarna knippades stock på isen ombundna med den svenska mottagarens kättingar. Semestern skulle tas ut på vintern eftersom det inte fanns tid för semester sommartid. Om vårarna doftade det tjära då bomlänkarna värmdes över eld, doppades i tjära och hängdes upp för att rinna av.

### Äretiteln Albatross

En avräkning till rederiet över fartygets omkostnader i hamnen innehöll vanligen hamnkontorets räkning, lotsarnas räkning, farledsavgift, kostnader för bogserbåt, stuvningsräkning, skeppshandlarens räkningar, samt små utgifter för telefon, bil, post och annat, skeppsmäklarens arvode och kontanter till kaptenen samt räkning från provisor som såg över fartygets medicinskåp.

Mycket intressant var det när kaptenerna medan de väntade på samtal träffade kolleger och berättelserna och diskussionerna flödade. Propslastningarna diskuterades och ofta kom stabiliteten på tal. Ballasttankarna skulle vara pressade då däckslasten blev hög. Högsta höjden som Renlund kommer ihåg är 24 fot. I lastningens slutskede prövades stabiliteten med samtidiga hiv på luckorna.

På den tiden fanns det ännu kaptener som hade äretiteln Albatross. Albatrossen är en fågel på södra halvklotet med 4,75 meters vingbredd. Den klarar inte av ett liv på norra halvklotet på grund av sin biologiska klocka. Det betydde att dessa kaptener rundat Kap Horn, Sydamerikas sydspets som befälhavare. Föreningens högsäte fanns i St Malo i Engelska kanalen men lär numera ha lagts ner. Underbefälet på fartyget som rundade Kap Horn fick äretiteln Molly Hawk.

### Arbetsbördan växte

Arbetsbördan med så många firmors fakturering började bli så stor att Renlund helt hade kunnat lämna över klareringarna till någon annan. Men det låg i hans eget intresse att inte helt bli en kontorsråtta så man ordnade så att Renlund tog hand om oljetankfartygen.

Tankbåtarna blev hans område.

Där fanns bland annat Wihuris stora japanskbyggda Wipunen och de ryska Volgoneftfartygen. De anlöpte och påbörjade pumpningen och avgick efter lossning när som helst under dygnet. När fartygen hade destination till någon hamn i Svarta havet fick Renlund skaffa ett intyg (Bill of Health) av stadsläkaren som kaptenen kunde visa upp åt turkarna vid Bosporen.

### Episoder som stannat i minnet

I bilen tillsammans med ryska besättningsmän frågade den ena när han såg Tallåsens vattentorn och stjärnan uppe på den om det var en synagoga han såg. Islänningarna undrade också över tornet och efter en förklaring kunde de berätta att på Island kommer vattnet till kustorterna från höga höjder. Därför måste det finnas mellanstationer som tar ner trycket annars skulle rören brista. Visste ni att onsdag på isländska heter midvikudagur? Klarspråk eller hur?

Händelser från Yxpila diskuterades en del. En vän till Renlund kände till en herre som arbetat med shipping. När vännen i sin tur frågade vem mannen arbetade för svarade Renlund drottningen av England. Eftersom vännen såg tvivlande ut fick han förklara sig. Mannen ifråga tog emot gruvprovs för The National Coal Board. Gruvorna ägdes nämligen av drottning Elisabeth II.

*Rolf "Roko" Renlund hade ett gott minne och han var en god berättare. En stor del av sitt aktiva arbetsliv var han stationerad i Yxpila. I unga år var han en framgångsrik skridskoåkare. Renlund var född 10.4.1928 och avled 7.3.2014.*



**Rolf Renlund ja/och Birgitta Nygård.**

merkittävät omistusosuudet. Mutta yritysryhmä alkoi neuvotella yhtiöiden myynnistä kilpailuolosuhteiden ja sisäisen rahoitusilanteen vuoksi. Ab Otto Rodén Oy:n ja YSC:n osakkeet siirtyivät M. Rauanheimo Oy:lle toukokuussa 1954. Niin päättyi Rodénin perheen rooli alan johtavana vaikuttajana.

### **Nordström-konsernista hallitseva toimija**

Eversti Ragnar Nordströmin omistama Nordström-konserni oli 1950-luvun puolivälissä suuri yritysryhmä. Laaja kuivalastilaivasto ja muutama keskisuuri säiliöalus muodostivat sen rungon. Ahtaus- ja huolintatoimintaa harjoitettiin Kokkolan lisäksi kotikaupungissa Loviisassa sekä Hangossa. Rodénin yritysten osto oli ensimmäinen askel kohti sitä hallitsevaa asemaa, jonka Rauanheimoyhtymä oli tulevina vuosina saavuttava Ykspihlajassa.

1950-luvulla toimintaa leimasivat pyöreän puutavaran vienti ja lyhytkestoinen huippukausi Korean sodan aikana. Toinen merkittävä tukijalka oli kalisuolan ja fosfaatin tuonti Kemira Oy:n laskuun. Kolmas oli sahapuutavara. Pyöreän puutavaran vienti supistui huomattavasti Schaumanin tehtaiden laajennettua toimintaansa Pietarsaareissa 1960-luvun alussa.

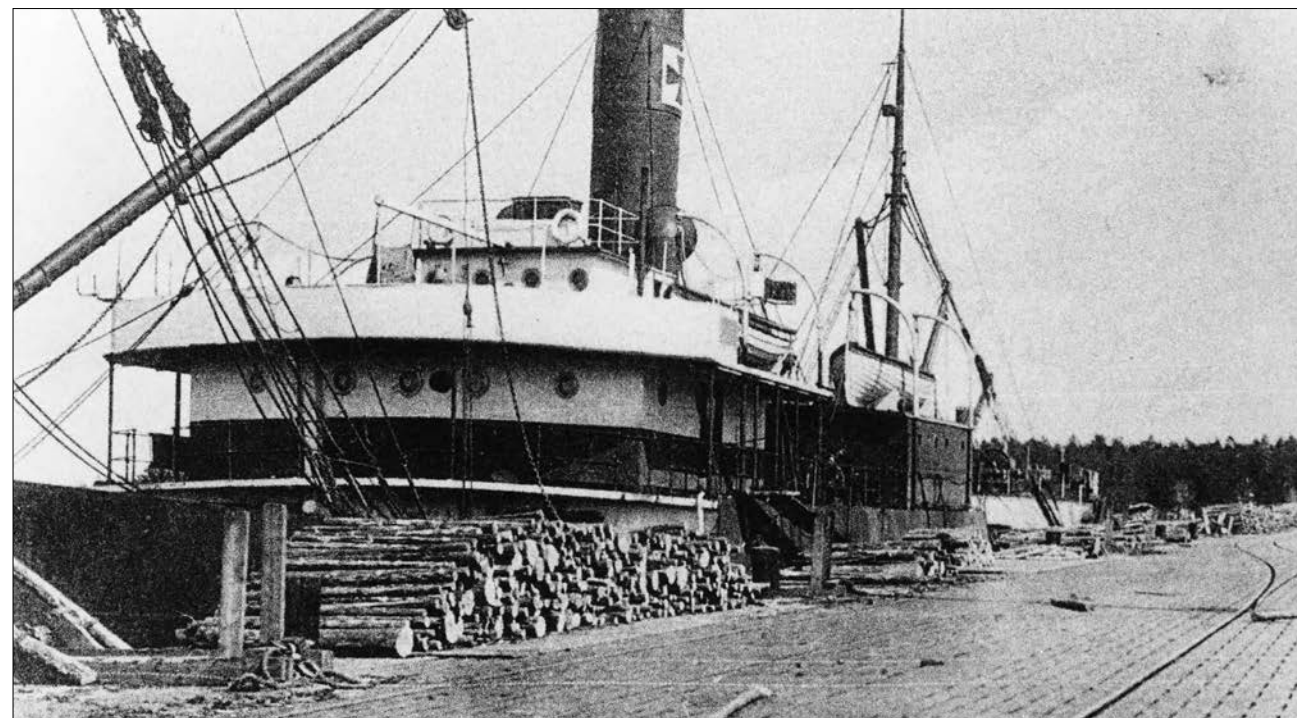
1960- ja 1970-luvuilla toimintaa kannattelivat –

Gustaf Åsmus och brodern Gunnar inträder som betydande aktionärer. Men konkurrensförhållandena och den interna finansieringssituationen leder till att företagsgruppen börjar förhandla om en försäljning av bolagen. I maj 1954 övertar M. Rauanheimo Oy aktierna i både Ab Otto Rodén Oy och YSC. Därmed är familjen Rodéns roll som ledande grupp inom branschen avslutad.

### **Nordströmkoncernen blir dominerande**

Nordströmkoncernen som ägs av överstelöjtnant Ragnar Nordström är i mitten av 1950-talet en stor företagsgrupp. Stommen bildas av en omfattande flotta av torrlastfartyg och ett par medelstora tankfartyg. Stuveri- och speditjonsverksamhet bedrivs förutom i Karleby även i hemstaden Lovisa och i Hangö. Övertagandet av de Rodénska företagen är första steget mot den dominerande ställning Rauanheimogruppen skaffar sig under de kommande åren i Yxpila.

Verksamheten präglas under 1950-talet av rundvirkesexport och en kortvarig topp i samband med Koreakriget. En annan betydande varugrupp är importen av kalisalt och fosfat för Kemira Oy:s räkning. Den tredje gruppen utgörs av sågade trävaror. Genom utbyggnaden



**Kuitupuun lastausta. Lastning av pappersved.**

upprätthåller Ver-  
ner Mattson en regel-  
bunden ångbåtslinje  
till Luleå.

Stadens invånarantal uppgår till 2 648 personer. I landskommunen bor 5 387 personer.

### **1901**

Repslageriet inleder verksamheten.

Konsul Carl Riska som inlett speditjonsrörelse 1886 återupptar rörelsen och fortsätter till sin död 1924. Hans son Karl Riska fortsätter verksamheten något år framöver.

### **1902**

Hotell Hietala i Yxpila blir nykterhetsrestaurang.

### **1904**

Gamlakarleby elektricitetsverk grundas.

### **1905**

Sågen i Yxpila brinner. Det första telefonsamtal rings från Gamlakarleby till Helsingfors. Därmed kommer huvudstaden närmare.

### **1907**

På hamnmästarens initiativ breddas den gamla järnvägs kajen, varvid tre spår kan placeras i stället för två. Två Luxlampor installeras på den gamla kajen.

# Toimitusjohtaja / Verkst. direktör Sven Rustén

Sven Ragnar Mattias Rustén syntyi 17. syyskuuta 1914 Kälviällä ja kuoli 8. marraskuuta 1985 Kokkolassa. Hänen vanhempansa olivat Matts Frithiof Mattsson Runttujärvi-Rustén ja Elvi Hildur Klapuri. Sven Rustén oli naimisissa Greta Ester Helena Östermanin kanssa.

Rustén kirjoitti ylioppilaaksi Kokkolan Svenska samskolanista vuonna 1933 ja valmistui diplomiekonomiksi Helsingin Svenska Handelshögskolanista vuonna 1942. Vuosina 1933–1938 hän työskenteli Oy Gustav Paulig Ab:ssä sekä Ab Emil Kjellmanilla ja Oy Yxpila Stevedoring Company Ltd:ssä. Rustén toimi toimistopäällikkönä Höckertin Seuraajat Oy:ssä Kemissä vuosina 1941–1945.

Vuonna 1945 Sven Rustén valittiin Lapin huolinta Oy:n toimitusjohtajaksi Kemiin ja Kemijärvelle. Muutaman vuoden päästä hänet valittiin Ab John Nurminen Oy:n ja Haminan laivaus Oy:n toimistopäälliköksi. Vuonna 1948 Rustén nimettiin yksipihlajalaisen huolintaliike M. Rauanheimo Oy:n ja Oy Liinahamari Stevedoring Ltd:n toimitusjohtajaksi. Vuonna 1954 hänet valittiin Ab Otto Rodén Oy:n ja Ab Yxpila Stevedoring Company Ltd:n johtajaksi. Rustén otti hoitaakseen toimitusjohtajan tehtävät Ab David Eklöf & Company -yrityksessä vuonna 1962.

Sven Rustén jäi eläkkeelle Rauanheimosta vuonna 1979. Tämän jälkeen hän toimi yrityksen konsulttina. Rustén ansaitsee persoonansa ja satamatoimintojen kehittämisen hyväksi tekemänsä työnsä takia paikan sataman historiassa. Juuri Rustén taisteli Perämeren lauttaliikenteen kehittämisen puolesta.

Sven Rustén osallistui myös aktiivisesti kotikaupunkinsa kehittämiseen yrittäjänä ja Rauanheimon toimitusjohtajana kolmena vuosikymmenenä. Hän oli kaupunginvaltuuston jäsen vuosina 1961–1972 ja kaupunginhallituksen jäsen muutaman vuoden 1960-luvun alussa. Rustén oli satamalautakunnan jäsen vuosina 1961–1980 ja toimi lautakunnan varapuheenjohtajana vuosina 1974–1976.

Hän oli myös Keski-Pohjanmaan kauppakamarin hallituksen jäsen ja mukana organisaation työvaliokunnassa. Hän kuului Ab Nordisk bil -yrityksen sekä Varustamo Oy Perämeren ja Oy Yxpila Ab:n hallitukseen.

Sven Rustén oli Lions Club Gamlakarlebyn jäsen ja toimi seuran puheenjohtajana kahden kauden ajan 1950-luvulla. Lisäksi hän oli Mellersta Österbottens turistförening -matkailuyhdistyksen jäsen ja yksi Kokkolan Bridgekerho ry:n perustajista. Hän kuului kerhon kärkepelaajiin ja toimi myös kerhon sihteerinä. Rustén oli jo 1930-luvun alussa Gamlakarleby Bollklubbenin (GBK:n) sihteeri ja hallituksen jäsen.

Sven Ragnar Mattias Rustén föddes i Kelviå den 17 september 1914 och avled i Karleby den 8 november 1985. Han var son till Matts Frithiof Mattsson Runttujärvi-Rustén och Elvi Hildur Klapuri. Sven Rustén var gift med Greta Ester Helena Österman.

Rustén blev student från Svenska samskolan i Gamlakarleby 1933. Efter genomgången kurs i Svenska handelshögskolan i Helsingfors, blev han diplomiekonom år 1942. Åren 1933–38 hade han tjänst hos Gustav Paulig Ab samt var anställd vid Ab Emil Kjellman och Yxpila Stevedoring Co Ltd. År 1941–45 var han kontorschef hos Höckertin Seuraajat Oy i Kemi.

År 1945 blev Sven Rustén verkställande direktör för Lapin huolinta Oy i Kemi och Kemijärvi. Efter ett par år blev han kontorschef hos Ab John Nurminen och Haminan laivaus Oy. År 1948 utsågs han till verkställande direktör för speditiönsfirma M. Rauanheimo Oy i Yxpila och Oy Liinahamari Stevedoring Ltd. År 1954 utsågs han till chef för Ab Otto Rodén Oy och Ab Yxpila Stevedoring Co Ltd och från 1962 tog han över VD-skapet i Ab David Eklöf & Co.

Sven Rustén avgick med pension från Rauanheimo år 1979. Därefter fortsatte han som konsult i företaget. Rustén kom genom sin personlighet och sin aktiva verksamhet för utvecklandet av hamnfunktionerna att få sin givna plats i hamnens historia. Det var han som kämpade för utvecklandet av färjtrafiken i Bottenviken.

Som företagare och som Rauanheimos VD under tre decennier, deltog Sven Rustén aktivt i hemstadens utveckling. Han var medlem i stadsfullmäktige åren 1961–1972 och medlem i stadsstyrelsen under några år i början på 1960-talet. Rustén var medlem i hamnämnden under åren 1961–1980 och fungerade som nämndens viceordförande 1974–1976.

Han var styrelsemedlem i Mellersta Österbottens handelskammare och medlem av organisationens arbetsutskott. Han hörde till styrelsen för Ab Nordisk bil och Rederi Ab Bottenviken samt Oy Yxpila Ab.

Sven Rustén var medlem i Gamlakarleby LC, och fungerade som president två perioder under 1950-talet. Han var medlem i Mellersta Österbottens turistförening och initiativtagare till Gamlakarleby bridgeklubb. Han hörde till klubbens elitspelare och fungerade som klubbens sekreterare. Redan i början på 1930-talet var han sekreterare och styrelsemedlem i Gamlakarleby bollklubb, GBK.



ratkaisevasti mutta samalla haavoittumiselle alttiilla tavalla – Kemiran tehtaiden kasvavat tuontimäärät, sillä Rauanheimo-yhtymä hoiti rahdin purun ja lähikuljetukset. Lastinpurkutekniikan kehittyminen lapiolinjasta nosturilla tapahtuvaan purkuun vaati huomattavia investointeja liikkuviin nostureihin, trukkeihin ja kuorma-autoihin.

Kilpailija Adolf Lahti & Co:n kanssa kehittyi toimiva työnjako. Adolf Lahti huolehti pääasiassa sahatavaroiden huolinnasta ja ahtauksesta, kun taas Rauanheimo-yhtymä hoiti tuontirahdin.

### Matkustajaliikennettä yritetään jälleen käynnistää

Kuten edeltäjänsä eli Gamlakarleby Rederi Ab ja Ab Otto Rodén Oy 1920-luvun alussa Rauanheimo-yhtymäkin poltti näppinsä varustamotoiminnassa. Paikallisten ja riikinruotsalaisten osakkaiden kanssa käynnistettiin 1960-luvun alussa matkustajaliikenne M/S Bothnialla Ykspihlajan ja Skellefteån välille. Toiminta oli kuitenkin tappiollista ja se lakkautettiin muutaman vuoden jälkeen.

Rauanheimo aloitti liikenteen uudelleen S/S Coccolitala ja toimintaa laajennettiin Oulu–Luulajalinjalle S/S Ouluttarella. Mutta reitti ei ollut kannattava ja Oulutar siirrettiin Ykspihlaja–Härnösand-linjalle. Tämäkin kokeilu epäonnistui ja toiminta lakkautettiin ja alukset myytiin kolmen vuoden kuluttua. Matkustajapohja ei riittänyt ja alukset olivat liian pieniä rahdin ja autojen kuljettamiseen siinä laajuudessa, joka olisi taannut kannattavan liikenteen näillä leveysasteilla.



Kaivospölkkyjä vietiin runsaasti. Alukset odottavat vuoroaan. Gruvprops var en stor artikel. Fartyg i väntan på tur.

av Schaumans fabriker i Jakobstad i början av 1960-talet minskar exporten av rundvirke markant.

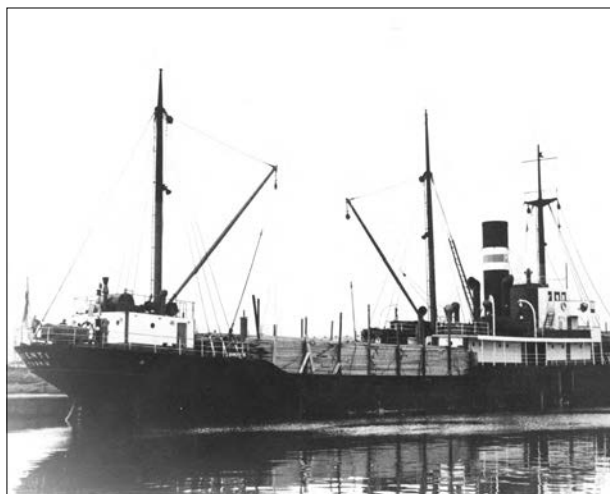
Under 1960- och 70-talen bärs verksamheten på ett avgörande men sårbart sätt upp av den växande importen till Kemiras fabriker, där alla lossningar och närtransporter sköts av Rauanheimogruppen. Utvecklandet av lossningstekniken från spadlinje till kranlossning kräver betydande investeringar i mobila kranar, truckar och lastbilar.

Med konkurrenten Adolf Lahti & Co utvecklas en arbetsfördelning. Adolf Lahti sköter huvudsakligen expeditionen och stuvningen av sågade varor, medan Rauanheimogruppen tar hand om importgodset.

### Försöker återuppta passagerartrafiken

Liksom sina föregångare Gamlakarleby Rederi Ab och Ab Otto Rodén Oy i början av 1920-talet, kommer även Rauanheimogruppen att bränna sina fingrar på rederiverksamheten. Med lokala och rikssvenska aktieägare inleds i början av 1960-talet passagerartrafik med M/S Bothnia mellan Yxpila och Skellefteå. Men verksamheten är förlustbringande och avvecklas efter några års seglation.

Rauanheimo återupptar trafiken med S/S Coccolita och verksamheten utökas med linjen Uleåborg-Luleå med S/S Oulutar. Men linjen är inte lönsam och Oulutar sätts in på linjen Yxpila-Härnösand. Men även det försöket misslyckas och efter tre år avvecklas verksamheten och fartygen säljs. Passagerarunderlaget är för litet och fartygen för små med tanke på transport av varor och bilar i den omfattning som garanterar en lönsam trafik på dessa breddgrader.



### 1908

Den 15 mars avlider Otto Rodén endast 48 år gammal. Vid hans död är firman Otto Rodén stadens ledande företag inom skeppsmäklar- och speditorsbranschen. Sonen Astley W. Rodén är endast 20 år gammal när fadern avlider.

### 1909

Bröderna Friis grundar ett skeppsvarv i Yxpila.

### 1912

Efter faderns död fortsätter Astley W. Rodén verksamheten. År 1912 ändras firmanamnet till Otto Rodén & Son. Kontoret är under seglationsperioden inrymt i villan som fadern byggt i Yxpila.

Stadsfullmäktige beviljar medel för byggandet av en vågbrytare. Arbetet utförs i etapper och blir klart efter 30 år.

### 1913

Hotell Hietala blir folkskola.

Hamnen får elektrisk belysning från Bröderna Friis' kraftverk.

### 1914-17

Den växande trafiken kräver inte enbart att vattendjupet är tillräckligt för de allt mer djupgående fartygen. Det behövs även mer kajutrym-

# Toimitusjohtaja / Verkst. direktör Verner Mattson

Verner Alexander Mattsonin (1885–1964) vanhemmat olivat Matts Alexander Kykyr ja Maria Sofia Lillhonga. Hän solmi avioliiton Ida Aurora Slotten kanssa ja osoitti jo nuorena taipumusta kaupantekoon ostaessaan ja myydessään kotieläimiä isänsä lukuun.

Mattson lähti jo 16-vuotiaana siirtolaiseksi Amerikkaan, jossa hänen veljensä jo oli. Hän jäi sinne kuudeksi vuodeksi ja toimi kaivostyöläisenä ja hedelmäkauppiaana. Hän kuitenkin palasi kotimaahan ja huomasi, että tarmokkaalle ja yritteliäälle miehille oli täälläkin mahdollisuuksia.

Vuonna 1908 hän perusti teurastamon ja myi lihaa torilla. Hänellä oli myös makkaratehdas. Hän perusti Puu Oy:n ja nautaja nahkakauppa Ab Mattson Oy:n Kristiinankaupunkiin. Vuosina 1915–1918 hän omisti vetoratastehtaan Hakalahdessa. Mutta lihan, silavan ja voin tukkukauppa oli kuitenkin tärkein tulolähde. Lisäksi Mattson toi maahan lohta, nahkoja ja taljoja jopa Siperiasta ja Kamtšatkasta asti.

Kun Venäjän vallankumous lopetti kaupanteon, Mattson suuntasi huomionsa länteen. Vuonna 1918 annettu asetus myönsi vientiteurastamoille yksinoikeuden lihan ja elävän karjan vientiin Ruotsiin. Mattson jatkoi kuitenkin erilaisten tuotteiden vientiä Ruotsiin ja rakennutti oman höyrylaivan, S/S Hakalaxin. Se liikennöi Ykspihlajan ja Ruotsin Luulajan väliä. Toinen höyrylaiva liikennöi Porin ja Tukholman väliä.

Ykspihlajaan perustettiin vuonna 1927 huolinta- ja meklarifirmat Adolf Lahti & Co sekä D. Eklöf & Co, ja Mattson oli osakkaana kummassakin. Mattson osti sittemmin Lahden osuuden, ja yritykset yhdistettiin. Pian myös Eklöf lähti yrityksestä, ja Mattsonista tuli ainut omistaja. Firma sai uudeksi nimekseen Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd Oy. Yritys säilyi perheen omistuksessa aina vuoteen 1972, jolloin se myytiin Oy M. Rauanheimo Ab:lle.

Mattson omisti moottorialus Ida M:n, joka purjehti Hollannin, Englannin ja Norjan satamiin. Eniten kuuluisuutta Mattson keräsi sähkökäyttöisellä jauhomyllyllään, jonka hän rakennutti Suntain varrella sijainneelle tilalleen vuonna 1931. Hän tiesi, miten myllytoimintaa piti harjoittaa toimittuaan Källby Kvarn- och Kraftcentralin (~Kolpin Mylly- ja Voimakeskuksen) johdossa. Samanlainen mylly rakennettiin myös Ouluun. Mattson oli osakkaana lisäksi Herrfors Träsliperissä (~Herrforsin Puuhiomossa).

Verner Mattson oli kaupunginvaltuutettu sekä kaupunginhallituksen ja satamalautakunnan jäsen. Hän toimi Kaarlelan Säästöpankin isäntänä, hallituksen jäsenenä ja puheenjohtajana. Lisäksi Mattson toimi Lantmannabankenin (~Maamiespankin) ja Suomen Marjat Oy:n johtokunnissa ja hän oli Kaarlelan sähköosuuskunnan hallituksen jäsen. Hän oli perustamassa Kauppaseuraa ja valittiin sen ensimmäiseen hallitukseen.

Verner Alexander Mattson (1885-1964) var son till Matts Alexander Kykyr och Maria Sofia Lillhonga och gift med Ida Aurora Slotte. Redan som ung visar han anlag för affärer och köper och säljer husdjur för sin fars räkning.

Mattson är endast 16 år gammal när han emigrerar till Amerika där hans bror redan finns. Där stannar han i sex år och arbetar som gruvarbetare och frukthandlare. Han återvänder till hemlandet och märker att det även här finns möjligheter för driftiga och företagsamma män.

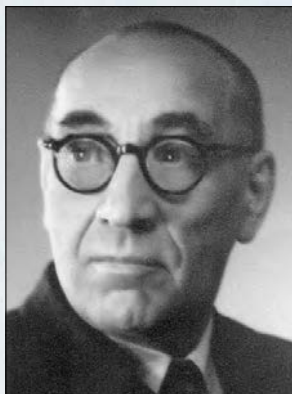
År 1908 startar han ett slakteri med köttförsäljning på torget. Han driver även en korvfabrik. Han grundar Puu Oy och startar ko- och läderaffären Ab Mattson Oy i Kristinestad. Åren 1915-1918 äger han en drevfabrik i Hakalax. Men viktigast är partihandeln med kött, fläsk och smör. Han importerar lax, skinn och hudar ända från Sibirien och Kamtjatka.

När handeln genom ryska revolutionen tar slut riktar han sin uppmärksamhet mot väst. En förordning från 1918 ger exportslakterier ensamrätt till export av kött och levande boskap till Sverige. Mattson fortsätter dock att exportera olika produkter till Sverige och bygger en egen ångbåt. Båten som får namnet S/S Hakalax trafikerar mellan Yxpila och Luleå i Sverige. En annan ångbåt trafikerar mellan Björneborg och Stockholm.

År 1927 bildas expeditions- och mäklarfirmorna Adolf Lahti & Co samt D. Eklöf & Co i Yxpila med Mattson som delägare i båda företagen. Han köper Lahtis andel och de båda företagen slås samman. Snart lämnar även Eklöf det nya företaget och Mattson blir ensam ägare till firman som får namnet Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd Oy. Företaget stannar till 1972 i familjens ägo då det säljs till Oy M. Rauanheimo Ab.

Mattson äger även motorfartyget Ida M som seglar till hamnar i Holland, England och Norge. Mest känd blir Mattson för sin eldrivna mjölkvarn som han år 1931 bygger på sin gård vid Sundet. Han vet hur kvarnverksamhet skall drivas eftersom han varit med i ledningen för Källby Kvarn- och kraftcentral. En likadan kvarn byggs i Uleåborg. Han är även delägare i Herrfors Träsliperi.

Verner Mattson var medlem i stadsfullmäktige, stadsstyrelsen och hamnämnden. Han verkade som principal, styrelsemedlem och styrelseordförande i Karleby Sparbank. Mattson tillhörde även direktionen för Lantmannabanken och Suomen Marjat och var medlem i styrelsen för Karleby elandelslag. Han var med och grundade Handelsgillet och blev invald i gilletts första styrelse.



# Mattson ja Adolf Lahti

Verner Mattson hankki kaksi höyrylaivaa heti vapaussodan päätyttyä. Siihen saakka hän oli käyttänyt toisten laivoja maataloustuotteiden ja nahkojen viennin. Hän rakennutti Hakalax-höyrylaivan, jonka kotisatamana oli Ykspihlaja. Hakalax liikennöi Uumajaan, Piitimeen, Luulajaan sekä muihin Pohjanlahden rannikkokaupunkeihin niin Suomen kuin Ruotsinkin puolella. Toinen Mattsonin höyrylaivoista kulki Porin ja Tukholman väliä.

Verner Mattson suoritti tarvittavan kipparintutkinnon voidakseen itse kuljettaa laivojaan. Pohjanlahden Ruotsin rannikko Haaparannasta Sundsvalliin sekä Suomen puolella Kristiinankaupungista pohjoiseen tulivat hänelle niin tutuiksi, että väitetään, ettei hän purjehtiessaan tarvinnut edes merikarttoja.

Vuonna 1931 Verner Mattson hankki omistukseensa osan v. 1927 perustetusta Ab Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd Oy:stä. Myöhemmin hänestä tuli sen ainut omistaja. Adolf Lahti toimi samassa rakennuksessa koko olemassaolonsa ajan. Yhtiön vientituotteina oli eläviä eläimiä (lähinnä sonneja ja sikoja), maataloustuotteita, nahkoja ja rapuja, mutta sittemmin puutavara nousi tärkeimmäksi vientituotteeksi.

Myös kiisusta tuli tärkeä vientituote; sitä vietiin Ykspihlajasta suuria määriä, ja koki oli tärkeä tuontitavara. Niihin tarvittiin koneita, mm. kaivinkoneita, pusku-traktoreita ja kuorma-autoja, joita oli Adolf Lahti & Co:lla.

Kesäsesonki oli kiireistä aikaa, ja töitä tehtiin ja aluksia lastattiin vuorokauden ympäri. Joskus alukset olivat niin korkeita, että niihin jouduttiin rakentamaan rampit. Autot peruuttivat rampille ja pudottivat kiisukuormansa. Kiisu tuotiin rautateitse Pyhäsalmeilta. Kiisuväkä oli Lahdenperässä paikassa, jossa nyt on Yxpila Boat Yard.

Verner Mattsonin omistamista aluksista voidaan mainita moottorialus Ida M, joka liikennöi mm. Hollantiin, Belgiaan, Englantiin, Norjaan ja Ruotsiin. Mattson omisti aiemmin mainitun Hakalaxin sekä Aura II:n yhdessä lankonsa, K-J Gustafssonin kanssa. Ne purjehtivat rannikkokaupunkeihin molemmin puolin Pohjanlahtea.

Lisäksi Verner Mattson omisti useita hinaajia ja moottoriveneitä.

Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd:n jälkeen Verner Mattson perusti Mattson Stevedoring -yrityksen, jonka nimiin hän teki viimeisen alushankintansa, nimittäin Akkesatamajäänmurtaajan/hinaajan. Akke oli alkujaan hiilikäyttöinen höyrylaiva, mutta se muutettiin dieselkäyttöiseksi ja palveli Ykspihlajan satamaa monta vuotta. Akke avusti myös Raahan ja Oulun satamia.

Adolf Lahti oli perheyrittäjä. Vernerin poika Nils V. Mattson johti toimintaa yhdessä isänsä kanssa. Koska kyseessä oli perheyrittäjä, Verner ja myöhemmin Nils saattoivat paikata toimintaa, kun tarvittiin laivan, kuorma-auton tai pusku-traktorin kuljettajaa tai apua erilaisissa toimistotehtävissä. Margareta-tytär tuli yhtiöön myöhemmin ja toimi johtajana, kun Adolf Lahden toiminta myytiin Rauanheimoryhmälle v. 1972.

Mattson Stevedoring jatkaa firmanimenä ahtaustoimintaa Ykspihlajassa harjoittavassa suvussa Vernerin pojanpojan Ralf Mattsonin kautta. Hän omistaa myös Oulun Konttivuokraus Oy:n, jolla on toimintaa useissa Suomen satamissa. Ralf Mattson oli yksi laivanvarustajista Merilinjan alkaessa liikennöidä Ykspihlajasta.

Lähde: Nils V. Mattsonin jälkeläiset

# Mattson och Adolf Lahti

Genast efter frihetskriget anskaffade Verner Mattson två ångbåtar. Före det hade han anlitat andras båtar för export av lantvaror och skinn. Ångbåten Hakalax som han själv lät bygga hade Yxpila som hemmahamn och turerna gick till Umeå, Piteå och Luleå samt andra städer på bägge sidor om Bottniska viken. Den andra ångbåten färdades mellan Björneborg och Stockholm.

Verner Mattson avlade behövlig skepparexamen för att själv kunna föra båtarna. Bottniska vikens kust från Haparanda till Sundsvall och från Kristinestad längs finska sidan norröver blev så bekant för honom att det sägs att han inte ens behövde sjökort när han seglade i Bottniska viken.

År 1931 blev Verner Mattson delägare i Ab Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd Oy som grundades 1927. Senare blev han ensam ägare till bolaget. Adolf Lahti verkade i samma byggnad under hela sin verksamhetstid. Efter att ha exporterat levande djur (främst tjurar och svin), lantmannaprodukter, hudar samt kräftor blev trävaror den främsta exportvaran.

En stor exportvara blev också kis som fraktades i stora mängder från Yxpila, därtill importerades koks. Till detta behövdes maskiner bl.a. grävmaskiner, caterpillars och lastbilar som Adolf Lahti & Co ägde.

Det var bråda tider under sommarsäsongen och man jobbade dygnet runt med att lasta fartygen. Ibland kunde dessa vara så höga att man fick bygga en ramp dit bilarna backade när man lastade kisen. Den kom med järnväg från Pyhäsalmi och kislager fanns i Lahdenperä där Yxpila Boat Yard nu ligger.

Bland fartyg som fanns i Verner Mattsons ägo kan nämnas motorfartyget Ida M som seglade bl.a. till Holland, Belgien, England, Norge och Sverige. Det tidigare nämnda fartyget Hakalax samt Aura II ägde han tillsammans med sin svåger K-J Gustafsson. Dessa fartyg seglade till städer på bägge sidor om Bottniska viken.

Dessutom ägde han flera bogserbåtar och motorbåtar.

Efter Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd grundade Verner Mattson företaget Mattson Stevedoring som stod som ägare till den sista anskaffningen han gjorde, nämligen hamnisbrytaren/bogserbåten Akke. Båten var ursprungligen en koldriven ångare, men ändrades till en dieseldriven båt som tjänade hamnen i Yxpila i många år. Även hamnarna i Brahestad och Uleåborg fick hjälp av Akke.

Adolf Lahti var ett familjeföretag. Sonen Nils V. Mattson drev verksamheten tillsammans med sin far. Eftersom det var ett familjeföretag fick Verner och senare Nils hoppa in när de behövdes båtförare, lastbils- och caterpillarförare samt olika slag av kontorsgöromål. Dottern Margareta kom senare att arbeta i firman och var direktör när Adolf Lahtis verksamhet år 1972 såldes till Rauanheimogruppen.

Mattson Stevedoring är ett firmanamn som fortsätter inom släkten med stuveriverksamhet i Yxpila genom Verner Mattsons sonson Ralf Mattson. Han driver även Oulun Konttivuokraus med verksamhet i många finländska hamnar och var en av redarna när Merilinja började trafikera på Yxpila.

Källa: Nils V. Mattsons ättlingar

Norra Posten saa seuraajan, Österbottning-lehden ensimmäinen numero ilmestyy. Kokkola-lehti alkaa ilmestyä.

### 1899

Uusi satamajärjestys ja –taksa otetaan käyttöön. Kaupunki saa oikeuden periä maksuja myös Nyhamnissa ja Möllervikissä lastaavilta aluksilta. Varsinkin Schauman oli tällä tavoin vältellyt puutavaralastiensa satamamaksuja.

### 1900

Merikapteeni Gustaf Strömbäck valitaan satamamestariksi. Hän toimii virassaan eläköitymiseensä saakka (v. 1933).

Ykspihlajan satamassa käy 1900-luvun alussa keskimäärin 300 alusta vuodessa. Se on osoitus seudun väestölle ominaisesta yritteliäisyydestä ja liikemiesvaisuudesta. Palvelu toimii hyvin, varikkopaikkoja ja tavaramakasiineja on riittävästi. Lisäksi satamassa on huolinta- ja meklaritoimisto, hotelli, laivatarvikekauppa, ruokaloita ja kahviloita.

Verner Mattson ylläpitää vuosisadan alussa säännöllistä höyrylaivalinjaa Luulajaan. Kaupungin asukasluku on 2 648. Maalaiskunnassa on 5 387 asukasta.

## Mattson-yhtiöt siirtyvät Rauanheimolle

Alan työsuhteissa tapahtui 1970-luvulla perinpohjaisia muutoksia. Ne vaikuttivat osaltaan Adolf Lahti & Co:n omistajien vetäytymiseen leikistä. Adolf Lahti & Co:n johdossa toimi Verner Mattsonin tytär Margaretha Schauman. Yhtiö siirtyi Rauanheimo-yhtymälle vuonna 1972. Mattsonin perhe oli toiminut alalla menestyksekkäästi liki 50 vuotta.

Diplomiekonomi Sune Storbjörk astui toimitusjohtajaksi vuonna 1980. Hän oli tullut Rauanheimo-yhtymään Adolf Lahti & Co:n oston yhteydessä v. 1972. Hän osoitti johtamistaitonsa jo heti alussa. Mutta vuonna 1979 toiminnan perusta horjui Kemira Oy:n päätettyä ottaa tuontitavaroidensa purun omiin käsiinsä uudella laiturilla.

Laiturin rakentaminen viivästyi jonkin verran, mutta vuonna 1981 Kemiran rahtien poisjäänti oli Rauanheimolle suuri menetys. Rauanheimo sai tosin hoitaa rahdin lähikuljetukset purkulaiturilta tehtäseen, ja osa Kemiran muihin tehtäisiin lähtevästä rahdista purettiin edelleen kaupungin omistamassa satamassa. Valtaosa voittoa tuottavista lastinpurkutöistä meni kuitenkin huolintayritykseltä sivuun.

Oy M. Rauanheimo Ab etsi uusia vaihtoehtoja Kemiran alettua hoitaa tuontirahtinsa purun itse omalla laiturillaan. Englannin reitille avattiin uusi merirahtilinja. Ensimmäinen puutavarakuljetus toteutui 15. kesäkuuta 1981. Tämän historiallisen toiminnan käynnistäjänä oli englantilainen Finntimber Line Ltd yhteistyössä Rauanheimon ja Kokkolan kaupungin kanssa. Englantilaisyritys oli toiminut Suomessa kolme vuotta.

Yritys valitsi mielummin Ykspihlajan kuin Pohjois-Suomen satamat, sillä Ykspihlajalla oli tarjottavanaan uusi 600 neliömetrin puutavaravarasto. Mäntyluoto oli siihen saakka ollut pohjoisin satama, josta oli rahtilinja Englantiin. Ykspihlajan ja Englannin välisen rahtiliikenteen toteutuminen nähtiin sataman tärkeänä kehitysaskeleena, jota kaupungin puolelta oli jo kauan toivottukin.

## Linjaliikennettä aletaan kehittää

Kemiran ilmoitettua muutoksista v. 1979 Rauanheimon johto alkoi etsiä korvaavaa toimintaa. Vaihtoehdoksi nousi sellupuun merikuljetus Västerbottenin metsäteollisuudelle, joka tuohon aikaan teki puukauppoja Suomessa. Huomattavia investointeja tehtiin, mutta kannattavuus ei vastannut laskelmia. Laitteet myytiin ja akuutein kriisi saatiin väistettyä.

## Rauanheimo tar över Mattsonbolagen

Under 1970-talet sker genomgripande förändringar i anställningsförhållandena inom branschen. Dessa förändringar är delvis en orsak till att ägarna till konkurrenten Adolf Lahti & Co som leds av Verner Mattsons dotter Margaretha Schauman drar sig ur leken. År 1972 övertar Rauanheimogruppen detta bolag. Den Mattsonska familjen har med framgång hävdat sig i branschen i närmare 50 år.

År 1980 tillträder diplomekonom Sune Storbjörk som VD. Han har kommit till Rauanheimogruppen via Adolf Lahti & Co i samband med övertagandet 1972. Redan från starten ger han prov på sin ledarförmåga. Men år 1979 rubbas basen för verksamheten när Kemira Oy besluter överta lossningen av sitt importgods vid en nybyggd kaj.

Kajbygget fördröjs något men år 1981 är bortfallet stort. Visserligen anförtros Rauanheimo närtransporter av godset från lossningskajen till fabriken och en del gods till fabriker i andra delar av landet lossas fortfarande i den kommunala hamnen i Karleby. Men merparten av de vinstgivande lossningarna går företaget förbi.

Oy M. Rauanheimo Ab:s söker nya alternativ när Kemira börja sköta lossningen av sitt importgods vid egen kaj. En ny sjöfraktilinje öppnas på England. Den 15 juni 1981 sker den första skeppningen av trävaror. Det är det engelska bolaget Finntimber Line Ltd som i samarbete med Rauanheimo och Karleby stad inleder denna historiska verksamhet. Företaget har tre års erfarenhet av verksamhet i Finland.

Orsaken till att företaget väljer Yxpila framom nordfinska hamnar är att Yxpila kan erbjuda ett nytt trävarulager på 600 kvadratmeter. Hittills har Mäntyluoto varit den nordligaste hamnen med fraktilinje till England. Att man nu lyckats få linjetrafik mellan Yxpila och England ses som ett viktigt steg i den utveckling av hamnen som man från stadens sida länge hoppats på.

## Börjar utveckla linjetrafiken

När omläggningen varslas 1979 söker ledningen någon verksamhetsform som kompenserar bortfallet. Alternativet ligger i sjötransport av massaved till skogsindustrin i Västerbotten, som den tiden köper virke i Finland. Betydande investeringar görs, men lönsamheten motsvarar inte kalkyleringarna. Utrustningen avyttras och den mest akuta krisen är över.

Utvecklingen av linjetrafiken fortsätter. Nu är det fråga om en reguljär fraktilinje mellan Yxpila och staden

→ s. 144



# Toimitusjohtaja / Verkst. direktör Sune Storbjörk

Sune Storbjörk (1934–2012) syntyi Kruunupyssä ja kävi siellä myös koulunsa. Valmistuttuaan ylioppilaaksi Oulun yksityisestä ruotsinkielisestä yhteiskoulusta ja suorittuaan asevelvollisuutensa Storbjörk jatkoi opintojaan Åbo Akademin kauppakorkeakoulussa ja suoritti siellä diplomiekonomin tutkinnon. Hän sai ensimmäisen työpaikkansa Vaasanlaivoilta, joka harjoitti matkustajaliikennettä Vaasa–Uumaja-reitillä.

Storbjörk siirtyi Rauanheimo-konserniin Adolf Lahti & Co -yrityksestä. Hänet valittiin toimitusjohtajaksi Sven Rusténin jälkeen vuoden 1980 alussa. Storbjörk jatkoi toimitusjohtajana myös Nordström-konsernin myytyä Rauanheimon Oy Auto-Haro Ab:lle vuonna 1983.

Storbjörk työskenteli toimitusjohtajana vuoteen 1986 saakka. Sen jälkeen hän siirtyi Kokkolan kauppapilaitokseen tuntiopettajaksi. Hän toimi opettajana kahdeksan vuotta ennen eläkkeelle jäämistään. Hän vietti vapaa-aikaansa golfia pelaten ja nuorena hän oli harrastanut kilpapurjehdusta.



Sune Storbjörk (1934–2012) var född i Kronoby där han växte upp och gick i skola. Efter studentexamen från Privata svenska samskolan i Uleåborg och avtjänad värnplikt fortsatte han sina studier vid Handelshögskolan vid Åbo akademi, där han avlade diplomiekonom examen. Sin första anställning fick han på Vasabåtarna som skötte passagerartrafiken på linjen Vasa-Umeå.

Till Rauanheimogruppen kom Storbjörk via Adolf Lahti & Co. Han efterträdde Sven Rustén som verkställande direktör från ingången av år 1980. När Nordströmkoncernen år 1983 sålde Rauanheimogruppen till Oy Auto-Haro Ab fortsatte Sune Storbjörk som verkställande direktör.

På den posten stannade han till år 1986. Därefter fick han anställning som timlärare vid Gamlakarleby handelsläroverk/finska handelsinstitutet. Sune Storbjörk hann vara lärare i åtta år innan han gick i pension. Hans stora fritidsintresse var golf och i unga år ägnade han sig åt tävlingssegling.

# Toimitusjohtaja / Verkst. direktör Kristian Teir

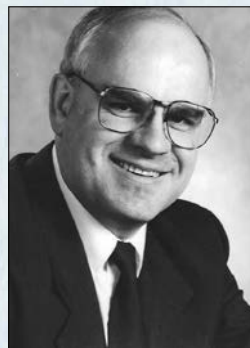
Kristian Teir (synt. 6.8.1948) oli Rauanheimo-yhtiöiden toimitusjohtaja vuosina 1986–1988. Rauanheimo oli silloin Oy Auto-Haro Ab:n omistuksessa ja P-O Holm oli ahtausyrityksen hallituksen puheenjohtaja.

Teir työskenteli koko työuransa kansainvälisen logistiikan parissa. Hän aloitti helsinkiläisen Oy Victor Ek Ab:n laskutuspäällikkönä ja eteni nopeasti koko huolintatoiminnon johtajaksi. Vuonna 1984 hänet rekrytoitiin vastaavaan tehtävään Oy Lars Krogius Ab -yritykseen. Teir osallistui yrityksen saneeraukseen ja myyntiin.

Kaksi vuotta myöhemmin hänet valittiin Kokkolan Oy M. Rauanheimo Ab:n sekä sen tytäryhtiöiden toimitusjohtajaksi. Helsinkiin avattiin haarakonttori. Yritys asetettiin myyntikuntoon ja myytiin Oy Botnia Shipping Ab:lle vuonna 1988.

Myynnin jälkeen Teir erosi tehtävästään ja muutti Helsinkiin, jonne hän perusti kaksi omaa logistiikkaosakeyhtiötä: Oy Kristian Teir Ab tarjosi konsultointipalveluja ja Oy Rentabox Ab oli vientipakkausten ja muuttolaatikoiden tukkukauppa. Teir nimitettiin Helsingissä sijaitsevan DFDS Transport -tanskalaisyhtiön logistiikkapäälliköksi vuonna 1992. Hän työskenteli yrityksen logistiikkajohtajana eläkkeelle jäämiseensä saakka.

Eläkeläisenä Teir on perustanut useita taidekerhoja ja akvarelliryhmiä sekä Helsinkiin että Siipyyseen.



Kristian Teir (f. 6.8.1948) var VD för Rauanheimo-bolagen 1986-1988. Rauanheimo-bolagen ägdes under nämnda tid av Oy Auto-Haro Ab och P-O Holm var styrelseordförande för stuveribolaget.

Teir har jobbat inom internationell logistik under hela sin karriär. Han började som faktureringschef på Oy Victor Ek Ab i Helsingfors och avancerade snabbt till direktör för hela expeditionsfunktionen. År 1984 rekryterades han till Oy Lars Krogius Ab till motsvarande vakans. Teir deltog i saneringen och försäljningen av företaget.

Två år senare kallades han till VD för Oy M. Rauanheimo Ab jämte dotterbolag i Karleby. Filial öppnades i Helsingfors. Bolaget försattes i sällskick och såldes år 1988 till Oy Botnia Shipping Ab.

Efter försäljningen slutade Teir som VD och flyttade till Helsingfors där han startade två egna aktiebolag inom logistiken. Oy Kristian Teir Ab var verksam med konsultering och Oy Rentabox Ab med exportförpackningar och flyttlådor. År 1992 utnämndes han till logistikchef i det danska bolaget DFDS Transport i Helsingfors. Han jobbade inom DFDS Transport som logistikdirektör till sin pensionering.

Som pensionär har Kristian Teir startat flera konstklubbar och akvarellgrupper, både i Helsingfors och i Sideby i Österbotten.

## Raimo Bexar muistelee

Oy M. Rauanheimo Ab oli Raimo Bexarin työpaikkana 36 vuotta, kunnes hän vuonna 2004 jäi sairauseläkkeelle. Hän oli mukana Varustamo Oy Perämeren aloittaessa matkustajaliikenteen Skellefteåån liikennöivällä m/s Bothnialla. Hän työskenteli toimistossa Rauanheimon hoitaessa matkustajaliikennettä S/S Coccolitala ja S/S Ouluttarella.

– Toimisto sijaitsi hotelli Grandin aulassa. Ne olivat mielenkiintoisia aikoja, ja sataman toiminta oli vilkasta. Matkustajapohja ei kuitenkaan ollut riittävä ja liikenne ei kannattanut, joten se lakkautettiin.

Tämän jälkeen Raimo Bexar siirtyi muihin tehtäviin ja suoritti merkonomi tutkinnon Kokkolan Kauppaoppilaitoksessa. Hän toimi Rauanheimolla laivameklarina, työskenteli laskutuksen ja kirjanpidon parissa sekä hoiti muita toimistotehtäviä.

– Olin eräänlainen jokapaikanhöylä. Viimeiset kymmenen vuotta ennen eläköitymistä työskentelin huolintapäällikkönä, sanoo Raimo. Hän kertoo viihtyneensä Rauanheimolla ja esimiestensä ja työtovereidensa parissa. Mielessä ovat päällimmäisenä myönteiset ajatukset, kun hän muistelee vuosiaan satamassa.

– Totta kai välillä oli vaikeaa, mutta palkka tuli aina ajallaan. Ajat vaihtelivat, omistajanvaihdoksia tapahtui, johtajia tuli ja meni, toimintaa järjesteltiin uudelleen, sijoituksia tehtiin. Kaiken kaikkiaan yrityksessä on vallinnut myönteinen ilmapiiri, hän korostaa.

Raimo Bexar ehti nähdä monen johtajan tulevan ja menevän. Hän muistaa jääkärieverstiluutnantti Ragnar Nordströmin ja tämän pojan Martti-Ragnar Nordströmin, jotka istuivat hallituksessa useita vuosia. Ennen kaikkea hän muistaa Sven Rusténin, joka johti Rauanheimoa sekä hyvinä että huonoina aikoina.

– Rustén oli todellinen optimisti. Hänellä oli hyviä yhteyksiä ja hän tuli hyvin toimeen alaistensa kanssa. Sune Storbjörk valittiin toimitusjohtajaksi yrityksen siirryttyä Oy Auto-Haro Ab:n haltuun. Kristian Teir työskenteli toimitusjohtajana muutaman vuoden ajan, kunnes yritys myytiin pietarsaarelaiselle Botnia Shippingille. Ehdin myös kokea vielä yhden uuden omistajan aikakauden Rauanheimolla, kun yritys vuonna 2001 siirtyi KWH-konsernin omistukseen.

Raimo Bexar on ylpeä satamasta. Kokkolan satamasta kehittyi hänen aikanaan Suomen tehokkaimpia satamia. Hän muistaa puutavaraviennin kukoistuksen, kauttakulkuliikenteen alun sekä sen, kuinka rahtiliikenne ylitti miljoonarahajapykin toisensa jälkeen.

– Suuri ruoppaushanke 1990-luvun lopussa, useat väylän syventämiset, joka säännä terminaalien ja välttämättömien varastorakennusten rakentaminen sekä nostokurjet olivat investointeja, jotka tehtiin tulevaisuutta ajatellen. Satamalaitos on toisin sanoen onnistunut luomaan edellytyksiä muille toimijoille, jotta nämä voisivat menestyksekkäästi harjoittaa toimintaa satamassa.



## Raimo Bexar minns

Oy M. Rauanheimo Ab var Raimo Bexars arbetsplats i 36 år tills han år 2004 gick i sjukpension. Han var med när Rederi Ab Bottenviken inledde passagerartrafik med M/S Bothnia som trafikerade på Skellefteå. Han arbetade på kontoret när Rauanheimo skötte passagerartrafiken med S/S Coccolita och S/S Oulutar.

– Kontoret fanns i hotell Grands aula. Det var intressanta tider och verksamheten i hamnen levde upp. Men passagerarunderlaget var inte tillräckligt och trafiken blev olönsam och lades ner.

Sedan blev det andra uppgifter för Raimo Bexar som avlade merkonomexamen vid Gamlakarleby handelsläroverk. På Rauanheimo fungerade han som skeppsmäklare, arbetade med fakturering, bokföring och skötte andra kontorsgöromål.

– Jag var något av en allt i allo. De 10 senaste åren fram till pensioneringen verkade jag som speditjonschef, säger Raimo som berättar att han trivs på Rauanheimo, med sina chefer och medarbetare. När han ser tillbaka på sina år i hamnen, dominerar det positiva.

– Naturligtvis var det kämpigt ibland, men lönen har kommit regelbundet. Tiderna har varierat, ägarskiftet har ägt rum, direktörer har kommit och gått, verksamheten har omstrukturerats, investeringar har gjorts. Överlag har en positiv stämning varit rådande inom företaget, framhåller han.

Raimo Bexar hann avverka många chefer. Han minns jägaröversten Ragnar Nordström och hans son Martti-Ragnar Nordström som satt i styrelsen under många år. Men framför allt Sven Rustén som ledde Rauanheimo genom både goda och dåliga tider.

– Rustén var den sanne optimisten. Han hade goda kontakter och kom väl överens med sina underlydande. Sune Storbjörk blev VD när Oy Auto-Haro Ab tog över verksamheten. Kristian Teir var VD några år, eller fram till det företaget såldes till Botnia Shipping i Jakobstad. Jag hann även uppleva ytterligare en ny ägare när Rauanheimo år 2001 övergick i KWH-gruppens ägo.

Raimo Bexar är stolt över den utveckling som skett i hamnen. Under hans tid har Karleby hamn utvecklats till en av Finlands mest effektiva hamnar. Han minns när trävaruexporten blomstrade, när transittrafiken kom i gång och när godstrafiken passerade det ena miljonstreckt efter det andra.

– Det stora muddringsprojektet i slutet av 1990-talet, fördjupandet av farleden i olika repriser, byggandet av allvädersterminalen och nödvändiga lagerbyggnader, samt investeringar i kranar, är satsningar som tagit sikte på framtiden. Hamnverket har med andra ord lyckats skapa förutsättningar för övriga aktörer att framgångsrikt agera i hamnen.

# Uskollinen työntekijä / Trotjänaren Birgitta Nygård

Birgitta Nygård (synt. 1946) aloitti työn Rauanheimo-ryhmässä Ykspihlajassa 1. kesäkuuta 1964 heti valmistuttuaan Kokkolan kauppaopistosta. Siitä alkoi 45-vuotinen työura laskentatoimen ja talouden parissa. Hän hankki iltaopiskeluna lisäoppia 1970-luvun puolivälissä ja suoritti laskentatoimen approbatur-opinnot Åbo Akademissa. Lisäksi hän osallistui vuosien mittaan lukemattomille kursseille ja koulutuksiin pysyäkseen kehityksen mukana.

– Ensimmäiset työtehtäväni liittyivät palkanlaskuun ja urakkalaskentaan, Taylorix ja mekaaninen nelilaskin, ”piikkisika”, olivat tärkeitä työkaluja. Rauanheimo-ryhmän omisti silloin loviisalainen Nordström-konserni ja toimitusjohtajana oli Sven Rustén. Isäni oli ahtausesimies, joten kiinnostus satamatoimintaan oli lähtöisin jo kotoa. Sain aika nopeasti alkaa tehdä kirjanpitoa, amerikkalaista kaksoiskirjanpitoa ja käsitellä isoja kirjanpitokirjoja, Birgitta muistelee.

Rauanheimo-ryhmään kuului siihen aikaan viisi yritystä. Ne olivat Oy Liinahamari Stevedore Ltd Ab, M. Rauanheimo Oy, Oy Yxpila Stevedoring Company Ltd Ab, Oy Otto Rodén Ab ja Oy D. Eklöf & Co Ab. Vuonna 1972 ryhmään liitettiin myös Oy Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd Ab sekä Oy Mattson Stevedoring Ab. Toiminta kattoi ahtauksen, laivanselvityksen ja huolinnan. Vuonna 1995 yhtiöt fuusioitiin Oy M. Rauanheimo Ab:hen.

– Rauanheimo harjoitti matkustajaliikennettä ”Coccolitalla” ja ”Ouluttarella” vuosina 1967–1969. Tämä toiminta kiinnosti johtaja Sven Rusténia, mutta se ei ollut kannattavaa, koska aluksilla ei ollut ramppia ja purjehduskausi oli liian lyhyt.

Toimistupuolen tekninen kehitys ”piikkisistä” tietokoneisiin on ollut valtava. Oy Auto Haro Ab osti toiminnan v. 1983. Sune Storbjörk oli silloin toimitusjohtajana ja hänen jälkeensä Kristian Teir. Auto Haro myi Rauanheimo-ryhmän pietarsaarelaiselle Botnia Shippingille v. 1988. Antti Ahonen toimi paikallisjohtajana ja Bror Granholm ja Bjarne Sjöholm toimitusjohtajina.

– Vuonna 1989 aloin vastata Botnia Shippingin taloustoiminnoista ja konsernikirjanpidosta. Kun Rauanheimo v. 2001 myytiin KWH-konsernille, jäin Botnia Shippingiin ja työskentelin siellä, kunnes jäin eläkkeelle 1.2.2010. Niinpä olin tullut työskennelleeksi taloustoimintojen parissa yli 45 vuotta.

Birgitta Nygård sanoo viihtyneensä työssään. Työpaikalla oli hyvä yhteishenki ja ”kokkolalaishuumori” kukki. Kaikki johtajat ja omistajat huolehtivat henkilökuntansa hyvinvoinnista, ja toimintaa leimasi myönteinen ajattelu.

– Lähinnä muistan Sven Rusténia lämmöllä, sanoo nyt eläkkeellä oleva talousjohtaja Birgitta Nygård tiivistäessään 45 vuoden työuraansa Kokkolan ja Pietarsaaren satamatoimintojen parissa.

Genast efter avlagd examen från Gamlakarleby handelssläroverk börjar Birgitta Nygård (f.1946) den 1 juni 1964 arbeta hos Rauanheimo-gruppen i Yxpila. Därmed inleds en 45-årig arbetshistoria där redovisning och ekonomi är det centrala. I mitten av 1970-talet förkovrar hon sig genom kvällsstudier och avlägger vitsordet approbatur i redovisning vid Åbo Akademi. Under åren deltar hon dessutom i otaliga kurser och utbildningar för att hållas med i utvecklingen.

– Mina första arbetsuppgifter var löneuträkning, ackorduträkning med Taylorix och räknescenarier som viktiga arbetsredskap. Rauanheimo-gruppens ägare var då Nordströmkoncernen i Lovisa med Sven Rustén som VD. Min far var stuveriförman varför intresset för hamnverksamhet kom redan hemifrån. Ganska snabbt fick jag börja med bokföring, amerikansk dubbelbokföring och hantering av stora bokföringsböcker, minns Birgitta.

Den tiden hörde fem företag till Rauanheimo-gruppen. Dessa var Oy Liinahamari Stevedore Ltd Ab, M. Rauanheimo Oy, Oy Yxpila Stevedoring Company Ltd Ab, Oy Otto Rodén Ab och Oy D. Eklöf & Co Ab. År 1972 införlivades Oy Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd Ab och Oy Mattson Stevedoring Ab.

Verksamheten bestod av stuveri, skeppsklarering och expedition. År 1995 fusionerades bolagen till Oy M. Rauanheimo Ab.

– Åren 1967-1969 idkade Rauanheimo passagerartrafik med ”Coccolita” och ”Oulutar”. Direktör Sven Rustén var intresserad av denna verksamhet, men den var inte lönsam eftersom fartygen saknade ramp och seglationssäsongen var för kort.

Den tekniska utvecklingen på kontorssidan från ”snurra” till datorer har varit enorm. År 1983 övertog Oy Auto Haro Ab verksamheten. Sune Storbjörk verkade som VD och efterträddes av Kristian Teir. År 1988 sålde Auto-Haro Rauanheimogruppen till Botnia Shipping i Jakobstad. Antti Ahonen var platschef med Bror Granholm och Bjarne Sjöholm som VD.

– År 1989 fick jag också ansvar för ekonomifunktionerna i Botnia Shipping och koncernredovisningen. När Rauanheimo år 2001 såldes till KWH-gruppen stannade jag kvar i Botnia Shipping till min pensionering 1.2.2010. Därmed hade jag arbetat med ekonomifunktioner över 45 år.

Birgitta Nygård säger att hon trivs med sitt arbete. Det rådde god laganda på arbetsplatsen och ”kokkolahumorn” flödade. Alla chefer och ägare har varit måna om sin personal och ett positivt tänkande genomsyrade verksamheten. Främst minns jag Sven Rustén med värme, säger pensionerade ekonomichefen Birgitta Nygård när hon sammanfattar sina 45 år inom hamnverksamhet i Karleby och Jakobstad.



## 1901

Köydenpunomo aloittaa toimintansa.

Huolintaliikkeen v. 1886 aloittanut konsuli Carl Riska käynnistää toiminnan uudelleen ja jatkaa sitä kuolemaansa saakka vuoteen 1924. Hänen poikansa Karl Riska jatkaa toimintaa muutaman vuoden siitä eteenpäin.

## 1902

Hotelli Hietalasta tulee raittiusravintola.

## 1904

Kokkolan sähkölaitos perustetaan.

## 1905

Ykspihlajan saha palaa. Kokkolasta soiteaan ensimmäinen puhelu Helsinkiin. Pääkaupunki tulee näin lähemmäksi.

## 1907

Vanhaa rautatielaituria levennetään satakakapteenin aloitteesta; siihen voitiin nyt sijoittaa kolme raidetta kahden sijaan. Vanhalle laiturille asennetaan kaksi Lux-lyhtyä.

## 1908

Otto Rodén menehtyy vain 48-vuotiaana 15. maaliskuuta. Hänen yhtiönsä on silloin kaupungin johtava laivameklari- ja huolintayhtiö. Otto Rodénin poika Astley W. Rodén on vain 20-vuotias isän kuollessa.

Linjaliikenteen kehittäminen jatkui, tällä kertaa kyseessä oli Ykspihlajan ja Hollannin Delfzijlin välinen säännöllinen rahtilinja. Se sisälsi pysähdykset myös Belgiassa, Länsi-Saksassa ja Luxemburgissa. Hallinnollisesta puolesta vastasi Oy M. Rauanheimo Ab. Linjaa oli tarkoitus liikennöidä kolme kertaa syksyn aikana. Talvikuukausien tauon jälkeen liikenne aloitettiin jälleen toukokuussa.

Maanantai-iltana 6. heinäkuuta 1982 Ykspihlajasta lähti ensimmäinen linja-alus, jonka lastina oli 3 000 kuutiometriä puutavaraa. Ykspihlajan linjaliikenne helpotti seudun sahojen tavaravientiä. Samalla sataman työllisyystilanne vakiintui ja lomautusuhka pieneni.

Muilta osin rahtimarkkinoilla oli tiukkaa. Suomalaisiakin aluksia oli poistettu liikenteestä. Siitä huolimatta Ykspihlaja oli, toisin kuin useimmat muut Suomen satamat, ylittänyt edellisvuoden luvut. Ensimmäisen vuosipuoliskon rahtimäärä oli 801 000 tonnia.

### Oy Auto-Haro Ab ostaa Rauanheimon

Keväällä 1983 tapahtui omistajanvaihdos Nordström-konsernin päätettyä toimintansa keskittämistä kotikaupunkiinsa Loviisaan ja Ykspihlajan Rauanheimo-yhtymän myymisestä Oy Auto-Haro Ab:lle. Sune Storbjörk jatkoi toimitusjohtajana. Yritysryhmässä oli 115 vakinaista työntekijää ja sen liikevaihto oli 19 miljoonaa markkaa. Huippusesonkina yritys työllisti 250–300 henkilöä.

Auto-Harosta tuli näin kolmas omistajaryhmä, joka otti vastuun Ykspihlajan huolinta- ja ahtaustoiminnan kehittämisestä. Edellytykset olivat hyvät ja operatiivinen johto oli tyytyväinen omistajanvaihdokseen ja piti laivausryhmän ostoa Auto-Haron kannalta merkittävänä strategisena investointina.

450 000 tonnia bulkkitavaraa kaikkiaan kahden miljoonan tonnin tavaravirrasta kulki vuonna 1986 kunnallisen sataman ja Shipping Yxpilan kautta. Puutavaran eli sahatavaran ja parrujen vientimäärä oli 300 000 kuutiometriä. Rauanheimolla oli 100 vakinaista työntekijää. Tilapäisesti yhtiö työllistää kolminkertaisen määrän, Kristian Teir totesi tiedottaessaan toiminnasta. Teir työskenteli Oy M. Rauanheimo Ab:n (Shipping Yxpilan) toimitusjohtajana vuoteen 1988.

### Auto-Haro myy Rauanheimon Botnia Shippingille

Oy Auto-Haro Ab:n omistama Oy M. Rauanheimo Ab siirtyi 26. helmikuuta 1988 Botnia Shippingille, jonka omistaja puolestaan oli BS Finance Ab. Yritysosto tarkoitti,

Delfzijl i Holland. Linjen inkluderar även Belgien, Västtyskland och Luxemburg. För det organisatoriska svarar Oy M. Rauanheimo Ab. Meningen är att linjen trafikerar tre gånger under hösten. Efter uppehåll under vintermånaderna tas turerna upp i maj igen.

På måndagskvällen den 6 juli 1982 avgår från Yxpila det första fartyget med 3 0000 kubikmeter trävaror. Linjetrafiken från Yxpila underlättar exporten för nejdens sågar. Samtidigt stabiliserar sysselsättningsläget i hamnen och permitteringshoten minskar.

För övrigt är det kärvt på fraktmarknaden. Även finländska fartyg är upplagda. Trots det har Yxpila i motsats till de flesta av landets hamnar överträffat fjolårets noteringar. Första halvåret är man uppe i 801 000 ton.

### Rauanheimo säljs till Oy Auto-Haro Ab

År 1983 sker ett ägarbyte då Nordström-koncernen som beslutat koncentrera sin verksamhet till hemstaden Lovisa säljer Rauanheimogruppen i Yxpila till Oy Auto-Haro Ab. Sune Storbjörk fortsätter som verkställande direktör. Företagsgruppen har en fast personal på 115 personer och omsätter 19 miljoner mark. Under högsäsong sysselsätter företaget 250–300 personer.

Auto-Haro blir därmed den tredje ägargruppen som tar ansvar för utvecklingen av expeditions- och stuveriverksamheten i Yxpila. Förutsättningarna är goda och den operativa ledningen är nöjd med ägarbytet och ser förvärvet av shippinggruppen som en betydande strategisk investering för Auto-Haro.

Av den totala varuströmmen på två miljoner ton 1986 hanteras och dirigeras via den kommunala hamnen och Shipping Yxpila 450 000 ton bulkvaror. Exporten av trävaror dvs. sågade varor och sparrar, uppgår till 300 000 kubikmeter. Rauanheimo har en fast personal på 100 personer. Temporärt sysselsätter företaget det tredubbla, konstaterar Kristian Teir när han informerar om verksamheten. Teir verkar som VD för Oy M. Rauanheimo Ab (Shipping Yxpila) fram till 1988.

### Auto-Haro säljer Rauanheimo till Botnia Shipping

Den 26 februari 1988 övergår Oy M. Rauanheimo Ab som ägs av Oy Auto-Haro Ab i Botnia Shippings ägo, företaget ägs av Ab BS Finance. Företagsköpet betyder att samma företag framöver sköter verksamheten i hamnarna i Karleby och Jakobstad. Rauanheimos personal på 85 personer övergår i den nya ägarens tjänst. Företagets omsättning uppgår till 16 miljoner mark. Bror Granholm

→ s. 152

# Auto-Haron ent. toimitusjohtaja P-O Holm muistelee

Autokauppa kärsi ongelmista 1970-luvulla, ja Suomen Pankin länsivaluutan puutteesta aiheutui jatkuvia muutoksia moottoriajoneuvojen tuontiin ja verotukseen. Volvo katsoi kauppiaiden tarvitsevan ”toisen tukijalan” näiden vaikeuksien sekä taloutemme yleisen epävarmuuden ja voimakkaasti vaihtelevien suhdanteiden vuoksi.

– Oli tärkeää löytää jotain muuta toimintaa, joka voisi tasoittaa heilahteluja. Jonkin omaa toimintaa sivuavan yrityksen ostaminen tuntui sopivalta ratkaisulta. Nordström-konsernin omistama Rauanheimo oli sen vuoksi kiinnostava kohde, kertoo Oy Auto-Haro Ab:n silloinen toimitusjohtaja Per-Ole Holm.

Koska Rauanheimon pitkäaikainen, uskollinen johtaja Sven Rustén oli jäämässä eläkkeelle, aika katsottiin kypsäksi Kokkolasta lähdölle. Konsernin toimitusjohtaja Martti Ragnar Nordström oli jo aiemmin antanut ymmärtää, että Ykspihlajalaisyhtiöt oli tarkoitus myydä heti sopivan ostajan löydyttyä. Neuvotteluihin palattiin vuoden 1983 keväällä.

– Ala arvioitiin kokonaisuudessaan kannattavaksi. Alusten lastaus ja purku sujuivat Ykspihlajassa nopeasti, ja esimiehiä pidettiin osaavina ja tehokkaina. Syväsataman suunnitelmat olivat valmiina ja rakennustyöt oli jo aloitettu. Syväsatama oli tarkoitus ottaa käyttöön viimeistään vuonna 1986. Valtion suunnitelmien mukaan Mäntyluoto ja Ykspihlaja olisivat Pohjanlahden ainoat syväsatamat, Holm kertoo.

Rauanheimo käytti jo entuudestaan paljon Volvon eri tuotteita, joten kaupan arvioitiin tuovan synergiaetua. Konehuollon yhteinen suunnittelu voisi vähentää konekannan ylläpitoa. Lisäksi joitain hallinnollisia toimintoja voitaisiin yhtenäistää.

– Asiassa oli kuitenkin haittapuolia ja hankaluuksia. Ykspihlajan kautta kuljetettu tavaramäärä oli kasvanut vain vähän viime vuosina. Organisaatio oli epäselvä, ja henkilöstömäärä oli kasvanut liaksi. Konsernin johto ei ollut vaatinut tavoitteiden asettamista tai talousarviota eikä yrityksessä tunnettu tulosvastuuta. Konekannan keski-ikä oli korkea, ja huolto-ohjelma puuttui.

Auto-Haro oli selvittänyt kaiken tämän ennen siirtymistä lopullisiin neuvotteluihin. Ostosopimus allekirjoitettiin 8. kesäkuuta 1983.

– Ryhdyimme suurella innolla toteuttamaan uusia ideoita ja muokkaamaan toimintaa. Saimme paljon apua satamajohtaja Pertti Tilukselta, ja hänestä muodostuikin tärkeä lenkki kaupungin päättäviin elimiin.

Talven ja kesän välinen suuri kausivaihtelu oli iso ongelma. Satama jouduttiin sulkemaan yleensä joulukuun lopusta maaliskuun loppuun asti. Sataman jäällä niputettiin silloin kuitupuuta. Väylän sulettua niput rahdattiin hinaajan perässä Ruotsiin. Pyöreän puutavaran uitto loppui v. 1983.

Kaupunki joutui päättämään ympärivuotisesta liikenteestä, kun Outokumpu ryhtyi suunnittelemaan omaa syväsatamaa. Sekä tuontia että vientiä harjoittavasta satamasta oli tullut entistä tärkeämpi elinkeinoelämälle. Vuonna 1984 solmittiin kauttakulkuliikennesopimus rautamalmin kuljettamisesta Kostamuksesta, ja kesäkuussa aloitettiin linjaliikenne Englantiin.

## 100 vuotta satamatoimintaa

Ab Otto Rodén Oy juhli satavuotista satamatoimintaansa vuonna 1984. Syntymäpäiviä juhlittiin, ja Rauanheimo-yhtiöiden hallituksen puheenjohtaja Erik Hammaren kiitti kaikkia työntekijöitä. Sitten oli vuorossa juhlavastaanotto Seurahuoneella. Juhlailillisella 71 uskollista työntekijää palkittiin Keskuskauppakamarin ansiomerkillä.

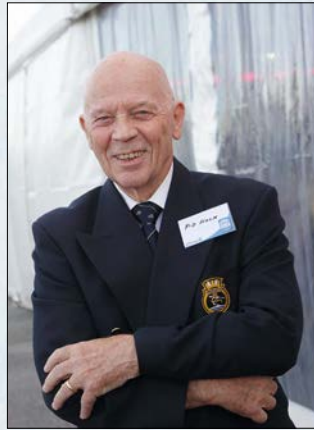
Vuosi 1985 oli hankala. Jää aiheutti suuria vaikeuksia väylällä ja monet junat ohjattiin eteläisempiin satamiin. Suhdanteet kääntyivät alas, kaupankäynti Neuvostoliiton kanssa supistui ja puutavara-kauppa väheni 49 prosenttia.

Tilanne oli huolestuttava, ja satamakapteenin avulla käynnistettiin intensiivinen markkinointikampanja. Konekanta piti uusia, ja se vaati pääomaa ja suunnittelua. Samalla kun investointiohjelmasta päätettiin, yhtiö aloitti ensimmäiset keskustelut pietarsaarelaisen Oy Botnia Shipping Ab:n kanssa pyöräkuormainten ja dumppereiden vaihtokaupasta, jossa yhtiö saisi oikeuden vuokrata Botnia Shippingin mobiilnostureita.

Kokkolan kaupunki hankki ensimmäisen suuren kiskoilla kulkevan satamakurkensa syväsataman laiturille. Sille tuli paljon käyttöä alusten muuttuessa yhä suuremmiksi. Toimintavuodesta 1986 näytti muodostuvan parempi. Suhdanteet olivat nousemassa, ja 11 metrin väylän valmistuttua myös talviliikenne ja linjaliikenne oli pelastettu. Kaupunki hankki pituuslajittelulaitteen satamalautakunnan päätöksen perusteella.

Puutavaran laivaus kasvoi 73 prosenttia ja rahtitavaran määrä viisi prosenttia. Kokkolassa hoidettiin 748 huolintatehtävää ja Helsingissä 1793. Sune Storbjörk erosi toimitusjohtajan tehtävistä 17. toukokuuta 1986. Hänen seuraajakseen tuli diplomiekonomi Kristian Teir 22. syyskuuta. Lokakuussa päätettiin haarakonttorin avaamisesta Helsinkiin.

Botnia Shippingin kanssa jatkettiin keskusteluja yhteistyön jatkamisesta. Näissä keskusteluissa kävi ilmi, että pietarsaarelaisyritys oli kiinnostunut Rauanheimo-yhtiöiden osakekannan ostamisesta. Auto-Haron toimitusjohtajan Per-Ole Holmin ja Botnia Shippingin hallituksen puheenjohtajan Jan-Henrik Schaumanin neuvottelujen tuloksena syntyi vähitellen alustava kauppakirja, jonka asianosaiset tarkastivat ja hyväksyivät. Lopullinen kauppakirja allekirjoitettiin 26. helmikuuta 1988.



# Auto-Haros tidigare VD P-O Holm minns

Billhandeln var problematisk under 1970-talet och Finlands Banks brist på västvaluta ledde till ständiga förändringar i import och beskattning av motorfordon. Dessa svårigheter samt den allmänna osäkerheten inom vårt lands ekonomi med kraftigt varierande konjunkturer, ledde till att Volvo ansåg att handlarna kunde behöva "ett andra ben att stå på".

– Därför gällde det att hitta annan verksamhet som kunde utjämna svängningarna. Att köpa något företag vars verksamhet tangerade den nuvarande kändes lämpligt. Därför blev Rauanheimobolagen som ägdes av Nordströmkoncernen intressanta, säger Oy Auto-Haro Ab:s dåvarande VD Per-Ole Holm.

När Rauanheimos mångåriga och trogna chef Sven Rustén skulle gå i pension ansågs tiden vara mogen att lämna Karleby. Redan tidigare hade koncernens VD Martti Ragnar Nordström låtit förstå att man har för avsikt att sälja Yxpilabolagen när lämplig köpare hittas. Våren 1983 återkom han för närmare förhandlingar.

– Som helhet bedömdes branschen som lönsam. Lastning och lossning av fartygen i Yxpila skedde snabbt och förmännen ansågs kunniga och effektiva. Planerna på en djuphamn var klar och byggnadsarbetena hade påbörjats och djuphamnen skulle tas i bruk senast år 1986. Enligt statens planer skulle Mäntyluohto och Yxpila vara de enda djuphamnarna i Bottniska viken, berättar Holm.

Eftersom Rauanheimo var en stor användare av olika slags Volvoprodukter bedömdes detta ge synergieffekter. En gemensam planering av maskinservicen kunde minska underhållet av maskinparken. Vissa administrativa funktioner kunde även samordnas.

– Men det fanns nackdelar och olägenheter. Ökningen av transporterat gods via Yxpila hade varit liten de senaste åren. Organisationen var oklar och personalen hade ökat omotiverat. Koncernstyrelsen hade varken krävt målsättningar eller budgeter och resultatansvar hade saknats. Medelåldern på maskinparken var hög och det saknades serviceprogram.

Detta hade Auto-Haro klarlagt innan man skred till slutliga förhandlingar som sedan ledde till att köpeavtalet undertecknades den 8 juni 1983.

– Med stor iver satte vi igång med att införa nya idéer och omstrukturera verksamheten. Vi hade stor hjälp av hamndirektör Pertti Tilus som blev en viktig länk till stadens beslutande organ.

Den stora säsongväxlingen mellan vinter och sommar var ett stort problem. Hamnen var vanligtvis stängd från slutet av december till utgången av mars. Då knippades pappersved på hamnisen. Sedan farleden öppnades fraktades knippena i släp efter bogserbåt till Sverige. Rundvirkesflottningen upphörde 1983.

Outokumpus planer på en djuphamn tvingade staden att fatta beslut om trafik året runt. Hamnen som sysslade med både import och export hade fått allt större betydelse för näringslivet. År 1984 ingicks transitavtal om frakt av järnmalm från Kostamus och i juni öppnades linjetrafik till England.

## Firade 100 år av hamnverksamhet

År 1984 var ett jubileumsår då Ab Otto Rodén Oy som uppnådde 100 år av verksamhet i hamnen. En födelsedagsfest firades och Rauanheimo-bolagens styrelseordförande Erik Hammaren riktade ett tack till de anställda. Sedan följde festmottagning i Societetshuset. Vid kvällssupén erhöll 71 trogna medarbetare Centralhandelskammarens förtjänsttecken.

År 1985 var ett besvärligt år. Isen åstadkom stora svårigheter i farleden och många tåg dirigerades till sydligare hamnar. Konjunkturerna vände neråt, Sovjethandeln minskade och trävaruhandeln sjönk med 49 procent.

Läget var bekymmersamt och med hamnkaptenens hjälp startades en intensiv marknadsföringskampanj. Maskinparken måste förnyas och det krävde kapital och planering. Samtidigt som investeringsprogrammet slogs fast inledde bolaget de första diskussionerna

med Oy Botnia Shipping Ab i Jakobstad om utbyte av hjullastare och dumpers mot att hyra deras mobilkrantar.

Karleby stad anskaffade sin första stora hamnkrantar som löpte på skenor och placerades på djuphavskajen. Den kom väl till pass då fartygsstorlekarna fortsatte att växa. Verksamhetsåret 1986 såg ut att bli bättre. Konjunkturerna pekade uppåt och när 11 meters farleden var klar var vintertrafiken och linjetrafiken räddade. Ett längdsorteringsverk anskaffades av staden på basen av hamnämndens beslut.

Skieppningen av trävaror ökade med 73 procent och fraktat gods med 5 procent. 748 speditionsuppdrag behandlades i Karleby och 1 793 i Helsingfors. Den 17 maj 1986 avgick Sune Storbjörk som VD. Han efterträddes den 22 september av dipl.ekonom Kristian Teir. I oktober beslöt man öppna ett filialkontor i Helsingfors.

Diskussionerna om fortsatt samarbete med Botnia Shipping fortsatte. Under dessa diskussioner framgick att Jakobstadsföretaget var intresserat av att köpa aktiestocken i Rauanheimo-bolagen. Diskussionerna mellan Auto-Haros VD Per-Ole Holm och Botnia Shippings styrelseordförande Jan-Henrik Schauman utmynnade småningom i ett preliminärt köpebrev som granskades och godkändes av berörda parter. Det slutliga köpebrevet undertecknades den 26 februari 1988.



Ansiamitalien jakoa. Utdelning av förtjänsttecken.

# Toimitusjohtaja / Verkst. direktör Bror Granholm

Diplomiekonomi Bror Granholm syntyi 12. elokuuta 1927 Kokkolassa ja kuoli 19. marraskuuta 2003 Kokkolassa. Hän valmistui ylioppilaaksi Kokkolan ruotsinkielisestä yhteiskoulusta ja jatkoi opintojaan Turun ruotsinkielisessä kauppakorkeakoulussa, jossa hän suoritti diplomiekonomin tutkinnon v. 1951.

Hänet palkattiin samana vuonna konttoripäälliköksi Ab Adolf Lahti & Co Yxpila Oy Ltd:hen sekä Ab Mattson Stevedoring Oy:hyn. Vuonna 1965 hänet valittiin toimitusjohtajaksi Pietarsaaren laivanahtausliike Oy:hyn, sittemmin Botnia Shippingiin.

Bror Granholm omisti elämänsä huolinta-alalle ja kehitti Botnia Shippingiä yhdistämällä Kristinestads Stevedoring –lastinkäsittely-yhtiön Oy M. Rauanheimo Ab –huolintayhtiöön. Hän oli Suomen Laivameklariliiton ja Suomen Työnantajain Keskusliiton hallitusten jäsen. Bror Granholm jäi sairauseläkkeelle v. 1989.



Diplomekonom Bror Granholm föddes den 12 augusti 1927 i Gamlakarleby och avled den 19 november 2003 i Karleby. Han avlade studentexamen vid Gamlakarleby svenska samskola och fortsatte sina studier vid Handelshögskolan i Åbo och avlade diplomiekonomexamen 1951.

Samma år fick han anställning som kontorschef vid Ab Adolf Lahti & Co Yxpila Oy Ltd och Ab Mattson Stevedoring Oy. År 1965 valdes han till VD för Jakobstads stuveriaffär, senare Botnia Shipping.

Bror Granholm ägnade sitt liv åt speditjonsbranschen och utvecklade Botnia Shipping genom att sammanslå Kristinestads Stevedoring med speditjonsfirman Oy M. Rauanheimo Ab i Yxpila. Han var styrelsemedlem i Finlands skeppsmäklarförbund och Finlands arbetsgivarförbund. Bror Granholm sjukpensionerades 1989.

## Bernhard Heiermann muistelee / minns

Harva voi esittää niin värikkään elämäntarinan kuin ykspihljalainen Bernhard "Bobi" Heiermann. Jo 14-vuotiaana hän oli nähnyt enemmän kuolemaa ja kurjuutta, kuin useimmat voivat kuvitellaakaan. Bobi syntyi Kokkolassa 8. elokuuta 1931. Hänen saksalainen isänsä oli saapunut kaupunkiin jo 1920-luvun lopussa saksalaisen puutavarayrityksen edustajaksi. Hänellä oli mukanaan saksalais-puolalainen vaimonsa. Perheeseen syntyi myöhemmin yksi poika ja kaksi tyttäretä.

Talvisodan syttyessä saksalaisyritys kutsui Heiermannin perheen kotiin. Isä oli sopinut kaivosproseilla lastatun saksalaisen Bolheim-höyryaluksen päällikön kanssa, että perhe saisi kyydin Saksaan. He kantoivat alukseen kaiken omaisuutensa ja valmistautuivat lähtöön. Viime tingassa paikalle saapui silloinen poliisipäällikkö, joka kielsi perhettä astumasta laivaan.

– Meille kerrottiin, että sisäministeriö oli kieltänyt matkustajaliikenteen maan kaikista satamista Turku ja Helsinkiä lukuun ottamatta. Myöhemmin saimme tietää venäläisen sukellusveneen upottaneen aluksen Rauman edustalla. Koko omaisuutemme oli aluksella, mutta me olimme sentään elossa, Heiermann kertoo.

Perhe matkusti Helsingistä Itä-Preussiin, mutta palasi Suomeen vuoden 1940 lopussa. Heiermannin isä kutsuttiin pian Saksan armeijan sotapalvelukseen, ja hänet sijoitettiin Norjaan. Muu perhe jäi Kokkolaan.



Få kan uppvisa en sådan levnadshistoria som Bernhard "Bobi" Heiermann i Yxpila. Vid 14 års ålder hade han upplevt mer död och elände än vad de flesta av oss kan föreställa sig. Bobi ser dagens ljus den 8 augusti 1931 i Gamlakarleby. Hans tyske far har kommit till staden redan i slutet på 1920-talet som representant för att tyskt

trävaruföretag. Med sig har han sin tysk-polska fru. Efterhand utökas familjen med en son och två döttrar.

När vinterkriget bryter ut hemkallas familjen Heiermann av det företag fadern arbetar för. Fadern har kommit överens med befälhavaren på det tyska ångfartyget "Bolheim" som är lastat med gruvprops att familjen får följa med till Tyskland. All egendom lastas ombord och familjen gör sig redo för avfärd. I grevens tid kommer den dåvarande polischefen och förbjuder familjen Heiermann att gå ombord.

– Vi upplystes om att inrikesministeriet stängt alla hamnar i landet för persontrafik förutom i Åbo och Helsingfors. Sedan hör vi att fartyget sänkts av en rysk ubåt utanför Raumo. Allt vi ägde fanns ombord på fartyget, men vi var kvar i livet, berättar Heiermann.

Familjen tar sig från Helsingfors till Ostpreussen. I slutet av år 1940 återvänder familjen till Finland. Snart blir Heiermanns far inkallad i tysk krigstjänst och stationerad i Norge. Resten av familjen stannar kvar i Gamlakarleby. Efter fortsättningskriget får tyska medborgare

Jatkosodan jälkeen Saksan kansalaiset saivat mahdollisuuden palata kotimaahansa ja valita vapaasti asuinpaikkakuntansa. Perhe joutui jälleen tien päälle. Perillä Heiermann joutui poliittiseen sisäoppilaitokseen, jonka tarkoituksena oli kasvattaa tulevaa natsieliittiä.

– Sen vuoden joului ei liittynyt kristinuskuon millään tavoin. Ehdiin olla sisäoppilaitoksessa noin kolme kuukautta ja huomasi, kuinka helppoa nuoriin vaikuttaminen on, Bobi Heiermann kertoo.

Natsivaltakunnan romahdus oli ovella, ja se alkoi näkyä Saksan rajoilla. Perhe matkusti junalla, hevosvaunuilla ja jalkaisin puolalaisen Leban kaupunkiin, josta saksalaisalus Wilhelm Gustloff kuljetti pakolaisia länteen. Kun tuli Heiermannin perheen vuoro lähteä matkaan, myrsky riehui niin raivoisana, ettei matkaan voitu lähteä.

Pian sen jälkeen venäläinen sukellusvene upotti aluksen. Laivalla oli noin 10 000 saksalaispakolaista, enimmäkseen naisia ja lapsia. Heiermannin isä oli tällä välin kotiutettu armeijasta, ja hän alkoi etsiä perhettään Punaisen Ristin avulla. Hän sai tiedon, että perhe oli todennäköisesti ollut upotetulla laivalla. Onneksi näin ei kuitenkaan ollut. Vaivat ja koettelemukset eivät silti loppuneet tähän.

Heiermannit ottivat 1950-luvun alussa yhteyttä perheen hyvään ystävään, kokkolalaiseen maisteri C.A. Uunilaan, joka järjesti perheen paluun Suomeen. Bobi Heiermannin työlupa umpeutui kahden vuoden kuluttua, eikä sitä voinut uusia. Hän haki Suomen kansalaisuutta, joka myönnettiin hänelle merkittävien kokkolalaisten, muun muassa tohtori Cederbergin, antamien todistusten ansiosta.

– Sain Suomen kansalaisuuden elokuussa 1953. Syyskuussa minulle tuli määräys kutsuntoihin ja lokakuussa olin jo varusmiehenä Suomen armeijassa, Bobi kertoo. Hän oli reserviupseeri armeijasta lähtiessään. Nykyään hän on sotilasarvoltaan luutnantti.

Asepalveluksen jälkeen Bobi Heiermann palasi laivausalalle. Hän työskenteli jonkin aikaa puutavara kauppia Theodor Hanssonille, Rukka-tehtaalla ja Oy Adolf Lahti Yxpila Ab:ssä. Sieltä hän siirtyi pietarsaarelaiseen huolintayritykseen, joka sittemmin sulautui Oy Botnia Shipping Ab:hen. Vuosina 1988–1990 hän toimi vt. toimitusjohtajana yrityksessä, joka omisti myös Kokkolan Rauanheimo-yhtiöt.

Heiermann koki sodan ja kurjuuden matkatessaan Euroopan halki, sodanjälkeisen ajan sanelemat ehdot ja satunnaisen koulunkäynnin ruotsiksi ja saksaksi ja kaiken tämän jälkeen pitkän uran laivaus- ja ahtausalalla. Bobi Heiermann jäi eläkkeellä vuonna 1994. Hän on naimisissa suomenkielisen yksipihlajalaistyön kanssa. Heille syntyi kaksi lasta, poika ja tyttö. Heiermann osoittautuu hyväntuuliseksi ja loistavaksi tarinankertojaksi.

Lähde: Anna Souranderin artikkeli ÖT:ssä.

möjlighet att återvända till hemlandet och fritt välja boningsort. Igen är familjen på resande fot. Väl framme sätts Heiermann i en politisk internatskola där meningen är att uppfostra den kommande nazisteliten.

– Den jul vi firade hade ingenting med kristendom att göra. Jag hann gå ca tre månader i skolan och märkte hur lätt det är att påverka unga människor, berättar Bobi Heiermann.

Nazistväldets kollaps står för dörren och det börjar märkas vid de tyska gränserna. Med tåg, i hästvagnar och till fots tar man sig till den polska staden Leba där det tyska fartyget Wilhelm Gustloff skeppar flyktingar västerut. När det är dags för familjen Heiermann att ta sig vidare är stormen så svår att man inte kommer iväg.

Kort därpå sänks fartyget av en rysk ubåt. Ombord finns ca 10 000 tyska flyktingar, mest kvinnor och barn. Heiermanns far har samtidigt hemförlovats och söker med hjälp av Röda Korset efter sin familj. Han får beskedet att familjen troligtvis varit ombord på det sänkta fartyget. Så var det lyckligtvis inte. Nya strapatser och stora umbäranden följer.

I början av 1950-talet tar Heiermanns åter kontakt med familjens gode vän magister C.A. Uunila i Gamlakarleby som ordnar familjens återkomst till Finland. Efter två år går Bobi Heiermanns arbetstillstånd ut och det går inte att förnya. Han ansöker om finländskt medborgarskap och beviljas tack vare

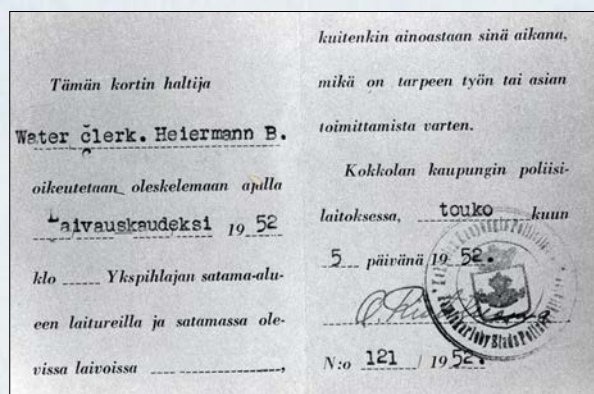
intyg från prominenta personer i Gamlakarleby, bland dem doktor Cederberg.

– I augusti 1953 blir jag finländsk medborgare, i september kallas jag till uppbåd och i oktober är jag soldat i den finska armén, berättar Bobi som lämnade det militära som reservofficer. I dag är hans militärgrad löjtnant.

Efter militärtjänsten återvänder Bobi Heiermann till skeppsbranschen. Han jobbar en tid hos trävaruhandlaren Theodor Hansson, hos Rukka och därefter hos Adolf Lahti varifrån han flyttar till ett expeditiönsbolag i Jakobstad som sedan uppgår i Oy Botnia Shipping Ab. Åren 1988–90 är han tillförordnad verkställande direktör i bolaget som även är ägare till Rauanheimo-bolagen i Karleby.

Vägen genom Europa i krig och umbäranden, av efterkrigstiden dikterade villkor och en sporadisk skolgång på svenska och tyska följs av en lång karriär inom skepps- och stuveribranschen. År 1994 går Bobi Heiermann i pension. Han är gift med en finskspråkig Yxpilaflicka. I äktenskapet föds två barn, en pojke och en flicka. På humöret är det inget fel och en god berättare är han.

Källa: Anna Souranders artikel i ÖT.





## Bjarne Sjöholm kertoo satamayhteistyöstä

Bjarne Sjöholm syntyi Pietarsaassa 24.6.1942. Hän valmistui merkonomiksi Pietarsaaren kauppaopistosta vuonna 1962 ja sai ensimmäisen työpaikkansa Pietarsaaren Selluloosa Oy:stä, josta sittemmin tuli UPM-Kymmene Oy. Sjöholm oli tekemisissä satamatoimintojen kanssa työskennellessään UPM:n Pietarsaaren tehtaiden kuljetus- ja laivauspäällikkönä.

Bernhard Heiermann valittiin Botnia Shippingin väliaikaiseksi toimitusjohtajaksi yrityksen silloisen toimitusjohtajan Bror Granholmin saatua aivoveritulpan tammikuun 1989 alussa. Botnia Shipping osti Kokkolan Rauanheimo-konsernin 26.2.1988. Toimintaa Kokkolassa johti Antti Ahonen.

Bjarne Sjöholm valittiin Botnia Shippingin toimitusjohtajaksi 1.2.1990. Hän jatkoi virassa vuoteen 2001 saakka, jolloin Rauanheimo myytiin Backman-Trummerille osana KWH-konsernia. Pietarsaaren yksikkö siirtyi UPM:lle, ja Bjarne Sjöholm jatkoi Botnia Shippingin toimitusjohtajana, kunnes jäi eläkkeelle v. 2007.

Bjarne Sjöholm toteaa menneitä muistellessaan Kokkolan ja Pietarsaaren satamien yhteistyön toimineen hyvin. Satamat eivät olleet toistensa kilpailijoita, sillä niillä oli erilaiset asiakasryhmät.

– Olimme kuin aisapari, mutta emme silti saavuttaneet niitä synergiaetuja, joita tavoiteltiin Auto-Haron myytyä Rauanheimon Botnia Shippingille. Satamien välimatka oli liian pitkä ja painavien työkonoiden siirtely oli taloudellisesti mahdotonta. Sama koski työvoiman väliaikaisia siirtoja näiden kahden yksikön välillä, Sjöholm kertoo.

Bjarne Sjöholmin mukaan molemmille yksiköille myönnettiin resursseja, ja yksiköt myös pystyivät kehittymään itsenäisesti. Lomautuksia ei jouduttu tekemään suhdanteiden heilahteluista huolimatta. Kokkolan kauttakululiikenne pääsi vauhtiin Sjöholmin aikana. Hän osallistui myös itse Moskovaan suuntautuneille markkinointimatkoille.

– Mutta satamajohtaja Eero Mäki ja Rauanheimon paikallisapäällikkö Antti Ahonen kuitenkin hoitivat neuvottelut ja kehittivät suhteita itään. Onnittelien Kokkolan satamaa ja Oy M. Rauanheimo Ab:tä menestyksekkäästä toiminnasta. Tarmokkaille ihmisille on myönnetty tarpeeksi resursseja, jotta he ovat voineet työskennellä määrätietoisesti ja kehittää kauttakululiikennettä nostaen Kokkolan sataman Suomen tehokkaimpien joukkoon, Bjarne Sjöholm sanoo.



## Bjarne Sjöholm om hamnsamarbetet

Bjarne Sjöholm föddes i Jakobstad den 24 juni 1942. Efter avlagd merkonomexamen från handelsinstitutet i Jakobstad 1962 fick han först anställning vid Jakobstads Cellulosa som senare blev UPM-Kymmene Ab. Som transportchef och skeppningschef på UPM:s fabriker i Jakobstad kom han i kontakt med verksamheten i hamnen.

När Botnia Shippings VD Bror Granholm drabbades av blodpropp i hjärnan i början av januari 1989 blev Bernhard Heiermann tillförordnad verkställande direktör för bolaget. Från och med den 26 februari 1988 var bolaget ägare till Rauanheimo-gruppen i Karleby där verksamheten leddes av Antti Ahonen.

Den första februari 1990 tillträdde Bjarne Sjöholm som VD för Botnia Shipping och stannade på posten till 2001 då Rauanheimo såldes till Backman-Trummer som är en del av KWH-koncernen. UPM tog över Jakobstadsenheten i Jakobstad och Bjarne Sjöholm fortsatte som VD för Botnia Shipping fram till pensioneringen år 2007.

När Bjarne Sjöholm blickar tillbaka konstaterar han att samarbetet mellan hamnarna i Karleby och Jakobstad fungerade bra. De båda hamnarna konkurrerade inte

med varandra eftersom de hade olika kundgrupper.

– Vi fungerade som parhästar, men de synergieffekter som eftersträvades när Auto-Haro sålde Rauanheimobolagen till Botnia Shipping kunde inte uppnås. Avståndet mellan de båda hamnarna var för långt och att flytta tunga arbetsmaskiner var ekonomiskt omöjligt, samma gällde tillfälliga omplaceringar av arbetskraft mellan de två enheterna, säger Sjöholm.

Bjarne Sjöholm säger att de båda enheterna tilldelades resurser och kunde utvecklas på var sitt håll. Trots varierande konjunkturer tvingades man inte till permitteringar. Under Sjöholms tid kom transittrafiken i gång i Karleby och själv hade han möjlighet att vara med på någon marknadsföringsresa till Moskva.

– Men det var hamndirektör Eero Mäki som tillsammans med Rauanheimos platschef Antti Ahonen skötte förhandlingarna och utvecklade kontakterna österut. Jag gratulerar Karleby hamn och Oy M. Rauanheimo Ab för framgångsrik verksamhet. Driftiga människor som tilldelats tillräckliga resurser har arbetat målmedvetet och utvecklat transittrafiken och gjort hamnen till en av de mest effektiva i hela landet, säger Bjarne Sjöholm.

# Paikallisjohtaja Antti Ahonen ”Satama on ollut elämäni”

Antti Ahonen sai vakinaisen työpaikan Oy M. Rauanheimo Ab:stä Ykspihlajasta 1. kesäkuuta 1960. Se oli Nordströmin aikaa. Ahosesta tuli eräänlainen jokapaikanhöylä, ja hän työskenteli juoksupoikana ja huolitsijana aina vuoteen 1969, jolloin hänet nimitettiin työpäälliköksi. Purjehduskausina 1967–1969 hän toimii matkustajalaiva S/S Coccolitan purserina.

Työskentelin paikallispäällikkönä vuodesta 1988 aina vuoteen 2001, jolloin Rauanheimo myytiin KWH-konsernille, ja jatkoin yhtiössä vuoteen 2003, jolloin jäin eläkkeelle. Sen jälkeen työskentelin konsulttina pari vuotta, Antti muistelee työuraansa.

Antti Ahonen on syntynyt ja varttunut Ykspihlajassa, josta tuli myös hänen työpaikkansa lukuun ottamatta muutamaa vuotta harjoittelijana maanmittaustoimistossa. Vuonna 1984 hän oli virkavapaalla ja mukana kehityshankkeessa Nacalan satamassa Mosambikissa.

– Pääsin jo kouluikäisenä tutustumaan satamatoihin. Isäni oli nimittäin kipparina hinaajalla. Täytettyäni 11 vuotta minua oli vaikea pitää kesäisin poissa satamasta, hän tunnustaa.

## Valtavaa kehitystä

Satama on kehittynyt valtavasti 1960-lukuun verrattuna. Outokumpu asettui Ykspihlajaan ja Kemira kehitti toimintaansa. Matkustajaliikenteen suuruuden aika osui juuri 60-luvulle. Liikennettä on yritetty myöhemmin käynnistää useita kertoja, mutta matkustajapohja ei ole riittänyt.

– Tax-free-myyntin loputtua ei toiminta ollut enää kannattavaa. Mutta toki matkustajaliikenne toi sataman elämään omaa väriään, Antti toteaa.

Ruoppaustöihin, väylien syventämiseen ja satamatoimintojen kehittämiseen on vuosien saatossa panostettu satoja miljoonia. Toimivat ratkaisut ovat Ahosen mukaan elintärkeitä, ja väyliin panostaminen on edelleen hyvin tärkeää transitoliikenteen näkökulmasta. Juuri transitoliikennehän on Kokkolan sataman valttikortteja.

## Mielenkiintoista ja jännittävää

Antti Ahonen kertoo viihtyneensä työssään, joka oli mielenkiintoista, jännittävää ja haastavaa. Yksikään päivä ei ollut toisensa kaltainen. Se mitä oli suunnitellut edellisenä päivänä, saattoi keikahtaa päälle seuraavana aamuna.

– Niinpä oli oltava joustava ja osattava sopeutua uuteen tilanteeseen nopeasti. Luonnollisesti se oli usein stressaavaa, mutta työ oli mielekästä kiinnostavien ihmisten ja uusien työtilanteiden ansiosta, hän korostaa.

Huolintayhtiön johtajan pesti edellyttää matkoja ja asiakaskontaktien kehittämistä. Vuosien saatossa matkoja kertyikin aika lailla. Antti Ahonen arvioi olleensa 140 kertaa Venäjällä tai entisessä Neuvostoliitossa.

Ulkomaanyhteyksissä tarvitaan kielitaitoa. Sitä Antti on kehittänyt



**Rauanheimon eläkkeelle jäänyt paikallisjohtaja Antti Ahonen.  
Rauanheimos pensionerade platschef Antti Ahonen.**

vuosien mittaan. Hänen äidinkielenä on suomi, mutta hän puhuu mielellään myös ruotsia. Kielivalikoimaan sisältyvät lisäksi englantia ja saksa.

– Yritin opetella portugalia Mosambikissa ollessani. En puhu venäjää, mutta pystyn seuraamaan venäjänkielistä keskustelua.

## Viihtyi työssään

Rauanheimon palveluksessa viettämiään vuosia muistellessaan Antilla on lähestulkoon vain myönteistä kerrottavaa. Hän sanoo viihtyneensä työssään ja pitäneensä esimiehistään. Hän arvosti työntekijöitä, joista hän oli vastuussa.

– Olen saanut olla mukana niinä vuosikymmeninä, jolloin satama kehittyi Suomen eturivin satamien joukkoon, jolloin transitoliikenne alkoi ja kehittyi ja jolloin konttiliikenne käynnistyi.

Työtehtävät muuttuivat vuosien mittaan eikä satamatyö ole teknisten laitteiden ansiosta enää yhtä rasittavaa kuin aiemmin, jolloin kaikki piti tehdä käsin. Henkilöstön keski-ikä osoittaa, että työssä viihdytään ja siinä pysytään.

– Sekin on myönteistä, Antti Ahonen huomauttaa.

# Platschef Antti Ahonen

## ”Hamnen har varit mitt liv”

Den 1 juni 1960 får Antti Ahonen ordinarie jobb vid Oy M. Rauanheimo Ab i Yxpila. Det är under den Nordströmska epoken. Han blir något av en allt i allo och arbetar som springpojke och speditör fram till 1969 då han utses till arbetschef. Seglingssäsongen 1967-69 verkar han som purser på passagerarfartyget S/S Coccolita.

– Från 1988 till 2001 då Rauanheimo såldes till KWH-koncernen arbetade jag som platschef och fortsatte i bolaget fram till 2003 då jag gick i pension. Därefter jobbade jag som konsult i ett par år, berättar Antti när han blickar tillbaka på sitt arbetsliv.

Antti Ahonen är född och uppvuxen i Yxpila som varit hans arbetsplats förutom några år som praktikant på lantmäteribrån. År 1984 är han tjänstledig och engagerad i ett utvecklingsprojekt i hamnen i Nacala i Mocambique.

– Redan i skolåldern fick jag kontakt med arbetet i hamnen. Min pappa var nämligen skeppare på en bogserbåt. Från det jag fyllt 11 år var det svårt att hålla mig borta från hamnen under sommarmånaderna, medger han.

### Utvecklingen har varit enorm

Sedan 1960-talet har utvecklingen i hamnen varit enorm. Outokumpu etablerade sig i Yxpila och Kemira utvecklade verksamheten. Passagerartrafiken hade sin storhetstid på 60-talet. Den har återupptagits i olika repriser, men underlaget har inte varit tillräckligt.

– När tax-free-försäljningen försvann fanns ingen lönsamhet i verksamheten. Men självfallet gav persontrafiken en viss krydda åt livet i hamnen, framhåller Antti.

Under årens lopp har hundratals miljoner satsats i muddringsarbeten, fördjupning av farleder och utvecklandet av hamnfunktionerna. Enligt Ahonen är funktionsdugliga lösningar livsviktiga och en fortsatt satsning på farleden är av stor betydelse med tanke på transittrafiken som är ett av Karleby hamns trumfkort.

### Intressant och spännande

Antti Ahonen säger att han trivs med sitt jobb som varit intressant, spännande och utmanande. Ingen dag var den andra lik. Det man planerat dagen innan kunde vara kullkastat följande morgon.

– Det betyder att man måste vara flexibel och snabbt kunna anpassa sig till en ny situation. Naturligt var det ofta stressande, men intressanta personkontakter och nya arbetsituationer gjorde arbetet meningsfullt, framhåller han.

Jobbet som chef för ett speditörsbolag förutsätter resor och utvecklandet av kundkontakter. Under årens lopp blev det en hel del. Antti Ahonen räknar med att han varit 140 gånger i Ryssland eller det forna Sovjetunionen.

Utlandskontakter förutsätter språkkunskaper. Dessa har han utvecklat under årens lopp. Antti har finska som modersmål, men talar gärna svenska. I språkarsenalen ingår även engelska och tyska.

– Portugisiska försökte jag lära mig under vistelsen i Mocambique. Ryska talar jag inte, men jag hålls med i diskussionen.

### Trivs med sitt arbete

När Antti Ahonen blickar tillbaka på sina år i Rauanheimos tjänst har han nästan enbart positiva saker att berätta. Han säger att han trivs med sitt arbete, med sina överordnande och uppskattar arbetskraften han haft ansvar för.

– Jag har fått vara med under de decennier då hamnen utvecklats till en av Finlands främsta hamnar, när transittrafiken startade och utvecklades och när containertrafiken kom igång.

Arbetsuppgifterna har också förändrats under årens lopp och teknisk utrustning gör att arbetet i hamnen inte är lika slitsamt som tidigare då allting skulle göras för hand. Medelåldern bland personalen visar att de som kommit i jobb trivs och stannar kvar.

– Också det är en positiv sak, framhåller Antti Ahonen.



## 1909

Veljekset Friis perustaa Ykspihlajaan laivatelakan.

## 1912

Astley W. Rodén jatkaa yhtiön toimintaa isänsä poismenon jälkeen. Vuonna 1912 yhtiön nimeksi muutetaan Otto Rodén & Son. Purjehduskauden aikana toimisto sijaitsee isän Ykspihlajaan rakentamassa huvilassa.

Kaupunginvaltuusto myöntää varat aallonmurtajan rakentamiseen. Sitä rakennetaan pala kerrallaan, ja koko työ valmistuu 30 vuoden kuluttua.

## 1913

Hotelli Hietalasta tulee kansakoulu.

Satama saa sähkövalot, virta tulee Veljekset Friisin voimalasta.

## 1914-17

Kasvavien liikennemäärien vuoksi todetaan, ettei vedensyvyys enää riitä yhä suuremmille ja syvemmälle uiville aluksille. Myös laituritilaa tarvitaan lisää.

## 1915

Astley W. Rodén perustaa Armas Pohjanpalon kanssa Yxpila Transportbolag –kuljetusyhtiön tavarakuljetuksia, lastausta ja purkamista varten.

että sama yritys hoitaisi nyt toimintaa sekä Kokkolan että Pietarsaaren satamissa. Rauanheimon 85 työntekijän henkilökunta siirtyi uuden omistajan palvelukseen. Yhtiön liikevaihto oli 16 miljoonaa markkaa. Bror Granholm työskenteli yhtiön toimitusjohtajana vuosina 1988–1989.

Ammattiliittoon kuuluneet Kokkolan sataman ahtaajat kieltäytyivät lastaamasta Kristiinankaupungista saapunutta M/S Kontulaa, sillä aluksen omistaja ESL-Shipping Oy oli asetettu boikottiin marraskuun puolivälissä, koska aluksen miehistö halusi hoitaa rahdin purkamisen itse. ESL-Shipping oli ainut suomalainen varustamo, joka halusi hoitaa purun itse. AKT väsyi kiistaan lopullisesti marraskuussa ja julisti boikotin.

Kolme peräkkäistä vuotta jatkunut linjaliikenne kehittyi myönteiseen suuntaan. Säännöllisessä liikenteessä oli neljä alusta: Kokkolan ja Englannin Imminghamin, Saksan Hampurin, Belgian Antwerpenin ja Hollannin Rotterdamin välillä.

## Rauanheimo siirtyy KWH-konsernille

KWH-konserniin kuulunut Oy Backman-Trummer Ab osti Botnia Shipping -ryhmän Oy Wicoria Ab:ltä helmikuussa



verkar som shippingbolagets VD 1988-89.

De fackanslutna stuvorna i Karleby hamn vägrar lasta fartyget M/S Kontula som anlänt från Kristinestad. Orsaken är att ESL-Shipping Oy, dit fartyget hör är försatt i bojkott sedan mitten av november eftersom fartygsbesättningen själv vill sköta lossningen. ESL-Shipping är det enda rederiet i Finland som själv vill ta hand om lossningen. Det är något som AKT slutligt i november tröttnade på och utlyser bojkott.

Linjetrafiken som pågår tredje året i rad utvecklas i positiv riktning. Fyra fartyg går i regelbunden trafik mellan Karleby och Immingham i England samt Hamburg i Tyskland, Antwerpen i Belgien och Rotterdam i Holland.

## KWH-koncernen tar över Rauanheimo

I februari 2001 köper Oy Backman-Trummer Ab som hör till KWH-koncernen Botnia Shipping-gruppen av Oy Wicoria Ab. Till Botnia Shipping hör då Rauanheimo i Karleby, Botnia Shipping i Jakobstad och Kristinestads Stevedoring i Kristinestad. Botnia Shipping i Jakobstad säljs till UPM under samma år, men övergår senare till EuroPorts.

År 2002 anställs Joakim Laxåback och utnämns till vd



Kokkolan sataman edustajat kiittämässä Antti Ahosta. Vasemmalla keskustelemassa KWH:n konsernijohtaja Peter Höglundin kanssa.

Antti Ahonen avtackas av representanter för Karleby hamn. Till vänster i samspråk med KWH:s koncernchef Peter Höglund.

# Toimitusjohtaja / Verkst. direktör Joakim Laxåback

Työskennelyään runsaat seitsemän vuotta Virossa, Ruotsissa, Venäjällä ja Saksassa Joakim Laxåback palasi kotikonnuilleen vuonna 2002 ja aloitti työn Oy M. Rauanheimo Ab:n toimitusjohtajana Kokkolassa. Hän toimii myös sisaryhtiöiden Adolf Lahti Yxpila Ab:n, Oy Rodén Shipping Ab:n, A. Jalander Oy:n ja Oy Port Handling Ab:n toimitusjohtajana. Lisäksi Laxåback kuuluu yhtiöiden hallitukseen ja Oy Backman Trummer Ab:n johtoryhmään.

Joakim Laxåback (synt. 1963) on syntynyt ja varttunut Kokkolassa. Hän kirjoitti ylioppilaaksi Karleby Svenska Gymnasiumista vuonna 1983 ja suoritti asevelvollisuutensa Dragsvikin varuskunnassa. Hän kävi RUK:n upseerikoulutuksen Haminassa ja on sotilasarvoltaan luutnantti. Kotiuttamisen jälkeen Laxåback opiskeli metsänhoitoa Tammisaarella ja Mustasaarella ja valmistui myöhemmin metsätalouden insinööriksi Yrkeshögskolan Noviasta.

Laxåback on myös suorittanut kansainvälisen MBA-tutkinnon Vaasan yliopistossa/Chydenius-instituutissa. Hän opiskelee työnsä ohessa metsätieteen maisteriksi Helsingin yliopistossa. Laxåback on harjoittanut opintoja ja suorittanut kursseja muun muassa taloustieteen ja Suomen lainsäädännön alalta sekä opiskellut venäjää Pietarin valtionyliopistossa. Hän on myös täydentänyt osaamistaan johtajuuskursseilla. Laxåback on muun muassa opiskellut johtamista (Inimeste juhtimine) Tallinnan Mercuri International -opistossa.

Joakim Laxåback on hankkinut kansainvälistä kokemusta viettämällä ulkomailla runsaat seitsemän vuotta työelämästään. UPM-Kymmene Ab ja KWH Group (Rauanheimo) ovat olleet hänen työnantajiaan 17 vuoden ajan. Laxåback työskenteli Hampurissa vuoden ajan metsätyöntekijänä ja metsäesimiehenä Hapke Forstarbeiten und Holzhandel -yhtiölle. Vuosina 1988–1995 hän toimi johtotehtävissä UPM-Kymmene Ab:n puutavarahankinnassa Pietarsaarella.

Vuosina 1995–2002 hän oli Thomesto Oy:n AS Mets & Puu -metsäyhtiön sekä Viron Medsind AS:n toimitusjohtaja ja hallitusten jäsen. Hän kuului konsernin kahden sahalaitoksen sekä konsernin Baltian maiden kahden konemyyntiyhtiön hallitukseen. Hän toimi Thomesto Oy:n metsäyhtiön teknisenä konsulttina Venäjällä ja kuului Thomesto Oy:n johtoryhmään Helsingissä. Laxåbackin kielitaito kasvoi hänen työskennellessä ulkomailla. Hänen äidinkielenä on ruotsi ja hän puhuu hyvää suomea, englantia, viroa ja saksaa sekä hieman venäjää.

Vuosina 2001–2007 Laxåback oli Suomalais-Eestiläisen kauppakamarin hallituksen jäsen. Vuosina 2003–2009 hän oli GIF -urheiluseuran puheenjohtaja ja Pohjanmaan kauppakamarin liikennevaliokunnan jäsen. Vapaa-ajallaan Laxåback nauttii metsässä ja maastossa rentoutumisesta, meri- ja mökkielämästä ja lukee pääasiassa ammattikirjallisuutta.

Efter drygt sju år i Estland, Sverige, Ryssland och Tyskland återvände Joakim Laxåback år 2002 till hemorten. Då tillträdde han posten som verkställande direktör för Oy M. Rauanheimo Ab i Karleby. Dessutom är han vd i systerbolagen Oy Adolf Lahti Yxpila Ab, Oy Rodén Shipping Ab, A. Jalander Oy samt Oy Port Handling Ab. Han är också medlem i bolagens styrelser samt medlem i styrgruppen för Oy Backman Trummer Ab.



Joakim Laxåback (1963) är född och uppvuxen i Karleby. Efter studentexamen från Karleby svenska gymnasium år 1983, avtjänade han värnplikten vid Dragsviks garnison. Han genomgick officersutbildning vid RUK i Fredrikshamn och hans militärgrad är löjtnant. Efter hemförlovningen började han studera skogsbruk i Ekenäs och Korsholm som senare ledde till skogsbruksingenjörsexamen vid Yrkeshögskolan Novia.

Laxåback har avlagt en internationell MBA-examen vid Vasa universitet/Chydeniusinstitutet och fortsätter vid sidan av arbetet magisterstudier i forstvetenskap vid Helsingfors universitet. Han har bedrivit studier/genomgått kurser i ekonomi, finländsk lagstiftning samt studerat ryska vid University of St. Petersburg. Han har förbättrat sin kompetens genom kurser i ledarskap. Vid Mercuri International i Tallinn har han studerat Inimiste juhtimine.

Drygt sju år av sitt arbetsföra liv har Joakim Laxåback verkat utomlands och därmed skaffat sig internationell erfarenhet. I 17 år har UPM-Kymmene Ab och KWH Group (Rauanheimo) varit hans arbetsgivare. Under ett år var han stationerad i Hamburg och arbetade som skogsarbetare och skogsförman för Hapke Forstarbeiten und Holzhandel i Hamburg. Åren 1988-1995 innehade han chefsuppgifter vid UPM-Kymmene Ab:s virkesanskaffning i Jakobstad. Han arbetade med logistik, import och verkade som drivningsförman och fältgranskare.

Från 1995 till 2002 verkade Laxåback som verkställande direktör och styrelsemedlem i Thomesto Oy:s skogsbolag AS Mets & Puu och Medsind AS i Estland. Han var styrelsemedlem i koncernens två sågverk och i två av koncernens maskinförsäljningsbolag i Baltikum. Han verkade som teknisk konsult för Thomesto Oy:s skogsbolag i Ryssland och var medlem av Thomesto Oy:s ledningsgrupp i Helsingfors.

Laxåback har svenska som modersmål och har goda kunskaper i finska, engelska, estniska och tyska samt baskunskaper i ryska.

Åren 2001–2007 verkade Joakim Laxåback som styrelsemedlem i Finsk-Estniska handelskammaren. Han var ordförande i GIF 2003-2009 och under samma period medlem i trafikutskottet inom Österbottens handelskammare. Som fritidsintressen nämner han avkoppling i skog och mark, sjö- och villaliv, en del litteratur, främst facklitteratur.

## 1916

Astley W. Rodén perustaa Yxpila Stevedoring Co:n (YSC:n), joka harjoittaa ahtaustointia Ykspihlajassa sekä Möllersvikin ja Himangan ulkosatamissa. Fridolf Heidenberg, C.A. Uunila ja Astley Rodén perustavat samana vuonna puutavara-agentuuri Heidenberg, Uunila & Co:n. Liikeideana on puutavaran vastaanotto ja välittäminen ulkomaisille ostajille. Toiminta kattaa myös tukkipuun huolinnan. Yhtiö sulautuu myöhemmin YSC:hen.

Päätös Ylivieska-lisäsalin radan rakentamisesta synnyttää odotuksia sataman liikenteen kasvusta.

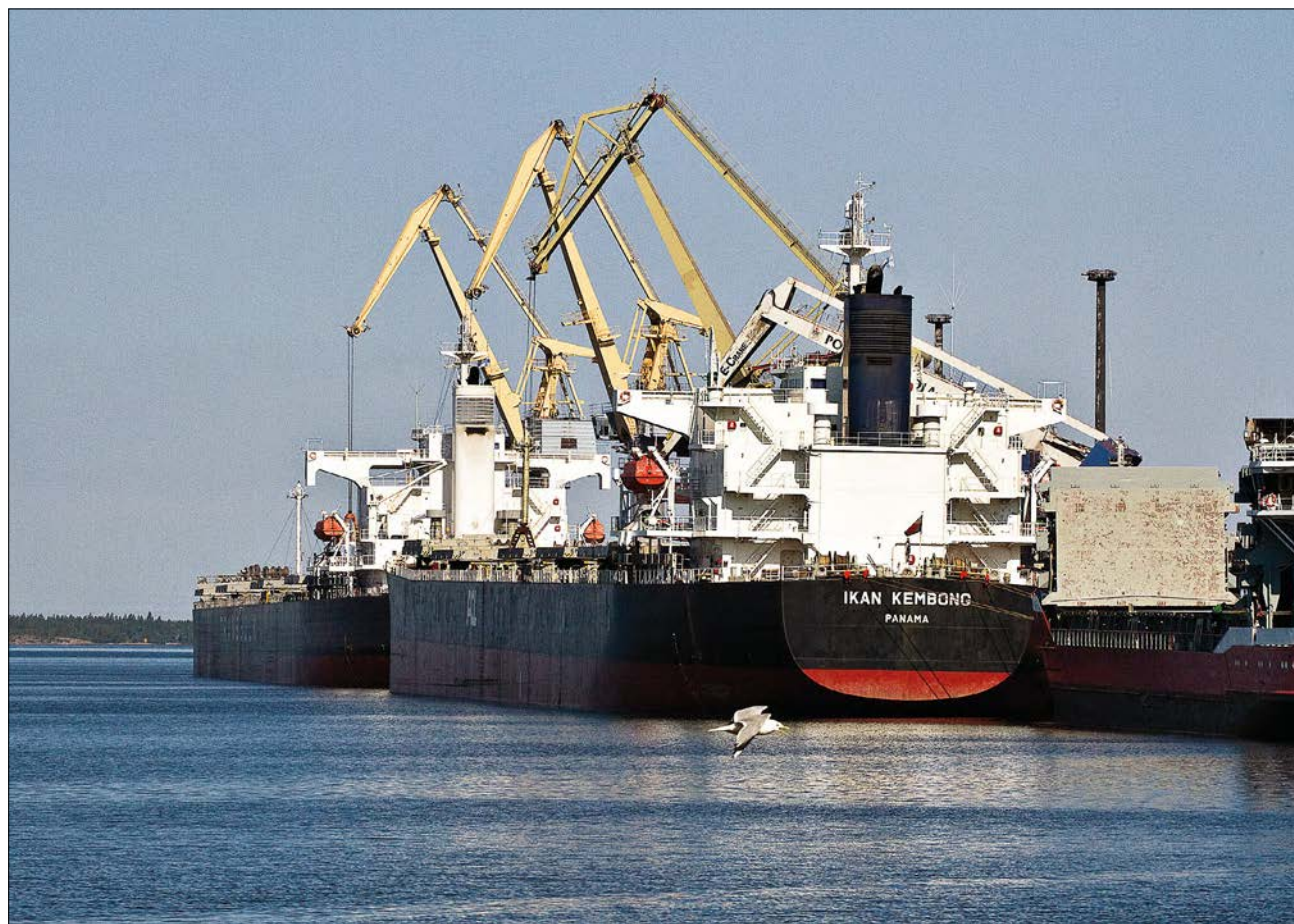
Satamalle halutaan laatia kehityssuunnitelma.

## 1917

Allmänna Ingenjörbyrå H.G. Torulf saa liikennekomitean esityksestä tehtäväkseen sataman kehityssuunnitelman laatimisen. Keskipohjanmaa alkaa ilmestyä.

## 1917-20

Gamlakarleby Rederi Ab –varustamo perustetaan 21. toukokuuta 1917. Astley W. Rodén on sen pääosakas. Yritys rakentaa viisi apumootoreilla varustettua kuumaria: Mars, Mercurius, Anders Chydenius ja



Vilkasta satamassa. Livligt i hamnen.

2001. Botnia Shippingiin kuuluivat tuolloin Rauanheimo Kokkolassa, Botnia Shipping Pietarsaassa ja Kristinestads Stevedoring Kristiinankaupungissa. Pietarsaaren Botnia



för bolaget. Tidigare platschefen Antti Ahonen fortsätter till pensioneringen 2003. Därefter arbetar han som konsult ett par år.

Marknadsföringen i Ryssland tar fart med en massa besök hos potentiella kunder i Moskva och S:t Petersburg. Ett mindre parti spannmål transporteras från Samaraområdet till Karleby och lagras för vidaretransport till världsmarknaden. Transitavdelningen tar form och satsningen på den ryska marknaden ökar.

Virkesexporten från Karleby är fortfarande på topp med närmare 500 000 kubikmeter per år. Men vinterns isar ställer till bekymmer för virkeskeppningarna från

Rauanheimon uusi toimisto.  
Rauanheimos nya kontor.

Shipping myytiin UPM:lle samana vuonna, mutta siirtyi myöhemmin EuroPortsin omistukseen.

Joakim Laxåback nimitettiin yhtiön toimitusjohtajaksi v. 2002. Paikallisjohtaja Antti Ahonen siirtyi eläkkeelle v. 2003. Sen jälkeen hän työskenteli konsulttina pari vuotta.

Venäjälle suuntautunut markkinointi vauhdittui ja potentiaalisten asiakkaiden luona vierailtiin monet kerrat Moskovassa ja Pietarissa. Pienehkö viljaerä kuljetettiin Samaran alueelta Kokkolaan ja varastoitui myöhempää maailmanmarkkinoille kuljetusta varten. Kauttakulkuosasto muotoutui ja panostus Venäjän markkinoille kasvoi.

Puunvienti Kokkolasta oli edelleen huippulukemissa, liki 500 000 kuutiometriä vuodessa. Mutta talvijäät aiheuttivat hankaluuksia naapurisatamien puunlaidauksille ja Kokkolaan kuljetettiin suuret määrät puuta, joka täytti lähes koko syväsataman.

Syväsataman bulkkirahtimäärä oli vielä vaatimaton.

grannhamnarna och stora volymer transporteras till Karleby och fyller nästan hela djuphamnen.

Bulkvolymerna i djuphamnen är ännu blygsamma. Virket skeppas regelbundet till bl.a. England och Irland med koncernens egna TC fartyg. Exporten av energipellets från Finland ökar och fyller flera lager i stamhamnen. Nya kontorsutrymmen planeras.

Fredagen den 17 januari 2003 stoppar AKT:s aktion arbetet i hamnen. Alla stuveriarbetare deltar i den ett dygn långa strejken som Bil- och transportarbetarförbundet (ATK) genomför i hela landet. Strejken är inte riktad mot arbetsgivaren utan mot förslaget till EU-direktiv som kan leda till att andra än stuveriarbetarna i framtiden kan sköta lastningen och lossningen i hamnarna. För närvarande är det främst stuveribolag som hanterar varorna. Den dygnslånga strejken leder till att lastningen av ett fartyg med sågats virke skjuts fram med ett dygn.

palo Yxpila Transportbolag för varutransport, lastning och lossning.

#### 1916

Astley W. Rodén grundar Yxpila Stevedoring Co (YSC) som skall idka stuveriverksamhet i Yxpila samt i uthamnarna i Möllersvik och Himango.

Samma år grundar Fridolf Heidenberg, C.A. Uunila och Astley Rodén trävaruagenturaffären Heidenberg, Uunila & Co. Affärsidén är inriktad på mottagning och förmedling av virke till utländska köpare. Verksamheten omfattar även expedition av rundvirke. Bolaget kommer senare att uppgå i YSC.

Beslutet om byggandet av banan mellan Ylivieska och Idensalmi föder förväntningar på ökad trafik i hamnen. En utvecklingsplan för hamnen skall utarbetas.

#### 1917

På trafikkommitténs förslag får Allmänna Ingenjörbyrå H.G. Torulf i uppgift att utarbeta en utvecklingsplan för hamnen.

Tidningen Keskipohjanmaa börjar utkomma.

#### 1917-20

Gamlakarleby Rederi Ab grundas den 21 maj 1917. Astley W.



Oy M. Rauanheimo Ab solmii sopimuksen Yaran kanssa. Vasemmalta Joakim Laxåback, Eero Hemming och Torbjörn Witting. Oy M. Rauanheimo Ab tecknar kontrakt med Yara. F.v. Joakim Laxåback, Eero Hemming och Torbjörn Witting.

Tankar sekä Yxpila, joka jää viimeiseksi Kokkolassa rakennetuksi purjelairiksi.

### 1918

Allmänna Ingenjörbyrån jättää esityksensä, joka sisältää mm. uusien laitureiden rakentamisen sekä tonttien varaimisen teollisuutta ja varastoja varten. Liikennekomitea pitää ehdotusta liian suurellisena. Erityisesti esitys Potin täyttämistä kohtaa vastustusta.

### 1919

Kaupunkikin on tyytymätön Allmänna Ingenjörbyrån ehdotukseen ja antaa Vaasan piiri-insinöörille tehtäväksi uuden suunnitelman laatimisen. Kaupunki ei kuitenkaan halua toteuttaa suunnitelmaa ilman valtionapua.

Uusi pistoraide, ns. Storgrundin raide, rakennetaan 1920-luvulla satamalahdelle, jonne muodostuu puutavaran varastoalue.

### 1921

Satamassa käy vuoden aikana 102 kauppa-alusta, kantavuudeltaan yhteensä 46 295 nettorekisteritonnia. Seuraavana vuonna aluksia on 177 ja sitä seuraavana 214.

Puuta laivattiin säännöllisesti mm. Englantiin ja Irlantiin konsernin omilla TC-aluksilla. Energiapellettien vienti kasvoi ja pelletit täyttivät useita varastoja kantasatamassa. Uusia toimistotiloja suunniteltiin.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton (AKT:n) toiminta pysäytti työt satamassa perjantaina 17. tammikuuta 2003. AKT järjesti koko maassa vuorokauden kestäneen lakon, johon sataman kaikki ahtaajat osallistuivat. Lakko ei ollut kuitenkaan suunnattu työnantajaa kohtaan, vaan se oli vastalause EU-direktiivialoitteelle, jonka myötä saattaisi käydä niin, että muutkin kuin ahtaajat voisivat tulevaisuudessa hoitaa satamissa tapahtuvat lastaukset ja purut. Tuolloin tavaroita käsittelivät lähinnä ahtausyhtiöt. Vuorokauden mittaisen lakon vuoksi yhden aluksen sahapuun lastaus viivästyi vuorokaudella.

### Kauttakulkuliikenne vauhdittuu

Oy M. Rauanheimo Ab onnistui vuonna 2004 solmimaan sopimuksen Kostamuksen tehtaiden rautapellettien kuljettamisesta ja käsittelystä. Yhteistyö venäläisen RWD

### Transittrafiken tar fart

Under år 2004 lyckas Rauanheimo få kontrakt på transport och hantering av järnpellets från Kostamus fabriker. Samarbetet med den ryska partnern RWD Services påbörjas. Samarbetet innebär erbjudande av hela logistikpaket från gruvor i Ryssland till Karleby hamn och lastning på fartyg.

Den första provlastningarna av zink i allväders-terminalen inleds. Rauanheimo lyckas teckna kontrakt med Nordkalk gällande hantering och transport av kalksten. Rauanheimo flyttar in i nya lokaliteter under året. Delägare i fastighetsbolaget Port Handling är hamnverket, Backman-Trummer och Oy M. Rauanheimo Ab. Vid öppningen klipper KWH:s koncernchef Peter Höglund det blåvita bandet.

Verkställande direktör Joakim Laxåback är nöjd med företagets resultat och ser positivt på framtiden. Farledsdjupet på 13 meter samt den stora lagerkapaciteten i hamnområdet skapar goda förutsättningar för en konkurrenskraftig verksamhet.



Lokakuussa 2006 Kokkolan satama, Oy M. Rauanheimo Ab ja VR Cargo solmivat kolmivuotisen sopimuksen venäläisen Severstalin kanssa Kostamuksen rautapellettien kuljetuksesta ja käsittelystä. Takarivissä vas. Yuri Kim, Petri Leino, Torbjörn Witting ja Juha Petäjäniemi. Eturivissä Joakim Laxåback ja Sergey Starodubtsev.

I oktober 2006 tecknar Karleby hamn, Oy M. Rauanheimo Ab och VR Cargo ett treårigt avtal med det ryska företaget Severstal om transport och hantering av järnpellets från Kostamus. Bakre raden f.v. Yuri Kim, Petri Leino, Torbjörn Witting och Juha Petäjäniemi. Främre raden Joakim Laxåback och Sergey Starodubtsev.



Services -yrityksen kanssa alkoi. Venäläisille pystyttiin tarjoamaan koko logistiikkapaketti Venäjän kaivoksilta Kockolan satamaan ja lastaus aluksiin.

Ensimmäiset sinkin koelastaukset joka sään terminaalissa alkoivat. Rauanheimo solmi Nordkalkin kanssa sopimuksen kalkkikiven käsittelystä ja kuljettamisesta. Rauanheimo muutti uusiin tiloihin. Port Handling -kiinteistöyhtiön osakkaina olivat satamalaitos, Backman-Trummer ja Oy M. Rauanheimo Ab. KWH:n konsernijohtaja Peter Höglund leikkasi sinivalkoisen nauhan avajaisissa.

Toimitusjohtaja Joakim Laxåback oli tyytyväinen yrityksen tulokseen ja suhtautui myönteisesti tulevaisuuteen. Uusi 13 metriä syvä väylä ja satamalueen mittava varastokapasiteetti tarjosivat hyvät edellytykset kilpailukykyiselle toiminnalle. Sataman kautta kulki tasainen ja suuri määrä rahtia, mikä edellytti tehokasta käsittelyä. Paikallisille teollisuusyrityksille tuodut raaka-aineet muodostivat perustan. Mutta myös sahapuun vientimäärä oli merkittävä.

Vuonna 2005 Venäjästä oli tullut Suomen kolmanneksi tärkein kauppakumppani Saksan ja Ruotsin jälkeen ja positiivinen suuntaus vain jatkui. Tuorein liikematka osoitti maan olevan oikealla tiellä. Näin totesi satamajohtaja Torbjörn Witting, joka oli käynyt tuottoisia neuvotteluja yhdessä Rauanheimon toimitusjohtaja

Speditionsföretaget har stabila och stora volymer som kräver effektiv hantering. Basen utgörs av råvaror till de lokala industriföretagen. Men även volymen av sågade trävaror för export är betydande.

År 2005 har Ryssland blivit Finlands tredje viktigaste handelspartner efter Tyskland och Sverige och den positiva trenden fortsätter. Den senaste affärsresan visar att landet är på rätt väg. Det konstaterar hamndirektör Torbjörn Witting som tillsammans med Rauanheimos VD Joakim Laxåback besökt Moskva med positiv utdelning. Några flerårskontrakt är svåra att få, men för detta år ser läget rätt bra ut, konstaterar förhandlarna.

Under året tecknas kontrakt med Kemira i Siilinjärvi (numera heter bolaget Yara Suomi Oy och ägs av Norska Yara) gällande transport och hantering av järnoxid från fabrikerna i Siilinjärvi till Danmark. Kontrakt tecknas också med Eurochim i Ryssland gällande järnmalm från Kovdor gruva.

I oktober 2006 tecknar Karleby hamn, Oy M. Rauanheimo Ab och VR Cargo ett treårigt avtal med det ryska företaget Severstal om transport och hantering av järnpellets från Kostamus. Avtalet är historiskt eftersom tidigare avtal varit ettåriga. Avtalet innebär att minst 35 400 vagnar eller ca 600 järnvägsset järnpellets kommer att passera hamnen i Karleby.

Långtidskontrakt tecknas också med Tetra Chemicals

Rodén är huvudintressent i bolaget. Företaget bygger fem skonare som utrustas med hjälpmotorer. Det är Mars, Mercurius, Anders Chydenius och Tankar samt Yxpila som blir det sista segelfartyg som byggs i Gamlakarleby.

### 1918

Allmänna Ingenjörbyråns förslag som innehåller byggande av bl.a. nya kajer, reserveringar av tomter för industri och lager läggs fram. Trafikkommittén finner förslaget för ambitiöst. Speciellt motsätter man sig förslaget att fylla ut Potten.

### 1919

Även staden är missnöjd med Allmänna Ingenjörbyråns förslag och ger Vasa distrikts distriktsingenjör i uppdrag att utarbeta en ny plan. Staden vill inte förverkliga planen utan statsstöd.

Ett nytt stickspår, det s.k. Storgrundsspåret, byggs under 1920-talet till hamnviken där det uppstår ett lagerområde för trävaror.

### 1921

Under året besöks hamnen av 102 handelsfartyg på 46 295 nettoregister-ton. Följande år stiger antalet till 177 och året därpå till 214 fartyg.



**Ahtautyönjohtaja Peter Haldin keskustelemassa aluksen edustajan kanssa. Stuveriförman Peter Haldin diskuterar med en fartygsrepresentant.**



**Ahtautyönjohtaja Harri Mäki. Stuveriförman Harri Mäki.**

## 1924

M/S Marienborg ajaa karille Kallskärin edustalla.

## 1925

Valtion satamakomitea esittää 10 miljoonan markan korotoman lainan myöntämistä sataman laajennustöitä varten. Komitea esittää uusiin laajennussuunnitelmien laadintaa yhdessä Tie- ja vesirakennushallituksen ja Merenkulkuhallituksen kanssa.

Aallonmurtajasta tulee 70-metrinen.

## 1926

Uusi satamajärjestys astuu voimaan. Sen mukaan sataman johdossa on kaupunginvaltuuston asettama 9-jäseninen satamajohtokunta. Johdossa on satamakapteeni, satamakamreeri ja satamainsinööri.

Ykspihlaja on kasvanut Suomen toiseksi suurimmaksi sahaamattoman puutavaran vientisatamaksi. Siitä on osaksi kiittäminen Ykspihlajan-lisalmen rataa. Satamassa käy vuoden aikana 320 alusta.

## 1927

Oululainen liikemies Adolf Lahti ja kokkolalainen merikapteeni David Eklöf jättävät 1. tammikuuta yhdessä kaksi elinkeinoilmoi-

Joakim Laxåbackin kanssa Moskovassa. Useiden vuosien sopimuksia oli hankala saada, mutta meneillään olleen vuoden osalta tilanne näytti hyvältä, neuvottelijat totesivat.

Vuoden mittaan solmittiin sopimus Kemiran Siilinjärven tehtaiden kanssa (yhtiön nimi on nykyään Yara Suomi Oy, omistajana norjalainen Yara-konserni) Siilinjärven tehtaiden rautaoksidin käsittelystä ja kuljetuksesta Tanskaan. Lisäksi venäläisen Eurochimin kanssa solmittiin sopimus Kouteron kaivoksen rautamalmista.

Lokakuussa 2006 Kokkolan satama, Oy M. Rauanheimo Ab ja VR Cargo allekirjoittivat kolmivuotisen sopimuksen venäläisen Severstal-yrityksen kanssa Kostamuksen rautapellettien kuljettamisesta ja käsittelystä. Sopimus oli historiallinen, sillä aiemmat sopimukset olivat olleet vain yksivuotisia. Sopimuksen ansiosta vähintään 35 400 vaunullista eli noin 600 rautapelleteillä lastattua junaa kulki Kokkolan sataman kautta.

Rauanheimo allekirjoitti pitkäaikaisen sopimuksen myös Tetra Chemicals -yrityksen kanssa kaliumkloridin ja Yaran rautaoksidin käsittelystä ja kuljettamisesta Kiinaan. Talvivaaran kanssa käytiin neuvotteluja ja allekirjoitettiin sopimus tuonti- ja vientituotteista.

Konttiliikenne käynnistyi vuonna 2007. Talvivaaran liikenne vauhdittui. Venäläisen RUSAL-yhtiön (Ruski Aluminium) kanssa allekirjoitettiin sopimus alumiinirikasteen purusta ja kuljettamisesta Venäjälle. Vuonna 2008 Rauanheimo allekirjoitti sopimuksen Venäjän Olenegorskin rautamalmin käsittelystä. Vuoden aikana käynnistyi Siilinjärven kaivoksen rautadioksidin kuljetus Kokkolan sataman kautta Kiinaan.

## Satamalakko koskee myös Kokkola

Pari viikkoa vuonna 2010 kestänyt lakko päättyi 19. maaliskuuta. Osa Kokkolan sataman ahtaajista palasi työhön jo perjantaina kello 16, vaikka he olisivat itse asiassa voineet odottaa tiistaihin asti. Vesa Pohjola, Kokkolan Ahtaajat ry:n puheenjohtaja, oli hyvin tyytyväinen osapuolten päästyä yhteisymmärrykseen.

Torstaina 25. maaliskuuta järjestettiin pistelakko vastalauseena sille, että satamat olivat käyttäneet rikkureita satamalakon aikana. Pistelakkoon osallistui 90 vakinaista ahtaajaa Kokkolan satamasta. Ulosmarssi tuli yllätyksenä ja keskeytti työt satamassa, mutta ahtaajat palasivat työhön seuraavana päivänä.

Vuosina 2009–2011 konttiliikenne nousi Kokkola–Antwerpen–Kokkola-linjaliikenteen avulla elintärkeäksi

gällande hantering och transport av kalciumklorid och Yaras järnoxid till Kina. Förhandlingar förs och kontrakt tecknas med Talvivaara gällande import- och exportprodukter.

Containertrafiken påbörjas år 2007. Talvivaara trafiken tar också fart. Kontrakt tecknas med RUSAL (Ruski aluminium) i Ryssland gällande lossning av aluminiumkoncentrat och transport till Ryssland. År 2008 tecknar Rauanheimo kontrakt gällande hantering av järnmalm från Olenegorsk. Under året börjar transporten av järndioxid från gruvan i Siilinjärvi via hamnen i Karleby till Kina.

## Hamnstrejken drabbar även Karleby

Strejken som år 2010 pågått ett par veckor avblåses den 19 mars. Redan klockan 16 på fredagen återvänder en del av stuvarna i Karleby hamn till arbetet trots att de egentligen kunnat vänta till tisdag. Vesa Pohjola, ordförande för stuvarfacket i Karleby, är mycket nöjd med att parterna kunnat enas om ett avtal.

Som protest mot att hamnarna använt sig av strejkbrytare under hamnstrejken, anordnas torsdagen den 25 mars en punktstrejk. I den deltar 90 fastanställda stuvare i Karleby. Utmarschen kommer överraskande och



**Kokkolan ahtaajien ammattiosaston puheenjohtaja Vesa Pohjola on tyytyväinen osapuolten päästyä sovintoon. Vesa Pohjola, ordförande för stuvarfacket i Karleby är nöjd över att parterna kommit överens.**



**Rauanheimon myyntipäällikkö Henrik Hagström seuraa Egyptiin menevän sahatavaran lastausta. Rauanheimos försäljningschef Henrik Hagström följer med lastningen av sågvirke till Egypten.**

osaksi Rauanheimon toimintaa. Kiinaan suuntautuneet pyriittitoimitukset vauhdittuivat. Rauanheimo aloitti toiminnan Haminan satamassa v. 2012.

Lannoitekuljetukset Siilinjärveltä alkoivat v. 2013. Rauanheimo solmi leasing-sopimuksen 600 pietarilaisesta rautatievaunusta pellettikuljetuksia varten. Se vahvisti yrityksen asemaa kauttakulkumarkkinoilla. Rauanheimo pidensi Severstalin sopimusta ja suunnitteli ennätysvolyymeja vuodelle 2014, jolloin kauttakulurahdin määrän arvioitiin nousevan yli neljään miljoonaan tonniin.

### **Vakaa kehitys jatkuu**

Käsitelty rahtimäärä lisäntyi vuoden 2013 aikana 10,2 prosenttia kaikkiaan 6,5 miljoonaan tonniin (v. 2012 luku oli 5,9 milj. tonnia). Liikevaihto kasvoi samana aikana 61,1 miljoonaan euroon (v. 2012 se oli 48,02 milj. euroa), eli kasvua oli 27,9 prosenttia.

Vuosi 2013 oli ylipäätään hyvä vuosi raaka-aineiden matalasta maailmanmarkkinahinnasta huolimatta. Talviliikenteen kehittämiseksi tehty monivuotinen työ

ineebär att arbetet ligger nere i hamnen, men följande dag är stuvarna i arbete igen.

Åren 2009-2011 växer containertrafiken till en vital del av Rauanheimos verksamhet med linjetrafik Karleby-Antwerpen-Karleby. Pyritleveranserna till Kina tar fart. År 2012 inleder Rauanheimo verksamhet i Fredrikshamn.

Gödseltrafiken från Siilinjärvi påbörjas 2013. Rauanheimo leasar ett 600-tal järnvägsvagnar från S:t Petersburg för pellettrafiken. Detta stärker företagets ställning på transitmarknaden. Rauanheimo förlänger kontraktet med Severstal och planerar rekordvolymen 2014 då man räknar med över 4 miljoner ton transitgods.

### **Fortsatt stabil utveckling**

Den hanterade godsmängden ökar under 2013 med 10,2 procent till 6,5 miljoner mot 5,9 miljoner ton år 2012. Omsättningen stiger under perioden till 61,1 miljoner euro mot 48,02 miljoner euro år 2012, vilket innebär en ökning med 27,9 procent.

År 2013 är överlag ett bra år trots de låga världsmarknadsprisen på råvaror. Det mångåriga arbetet med

### **1924**

M/S Marienborg går på grund utanför Kallskär.

### **1925**

Den statliga hamnkommittén fastställer att ett 10 miljoner mark stort räntefritt lån beviljas för hamnens utvidgning. Kommittén framställer att nya utvidgningsplaner skall uppgöras tillsammans med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Sjöfartsstyrelsen.

### **1925**

Vägbrytaren blir 70 meter lång.

### **1926**

En ny hamnordning träder i kraft. Enligt den består hamnens ledning av en hamnämnd med nio medlemmar som utses av stadsfullmäktige. De ledande tjänstemännen utgörs av hamnkaptenen, hamnkamreren och hamningenjören.

Yxpila har utvecklats till landets näst största exporthamn för icke sågade trävaror. Till det bidrar Yxpila-Idensalmibanan. Under året besöks hamnen av 320 fartyg.

### **1927**

Den första januari inlämnar affärsman Adolf Lahti från Uleåborg och sjökap-

tusta maistraattiin. Yksi koskee laivanmeklausta ja huolintatoimintaa, ja toinen lastaus- ja purkutoimintaa firmanimellä Stuveribolaget D. Eklöf & Co. Vastaperustetut yhtiöt toimivat Riskan kiinteistössä Ykspihlajassa. Liikemies Verner Mattson ostaa myöhemmin Adolf Lahden osuuden yhtiöstä.

Ykspihlajan satamassa käy vuoden aikana 360 laivaa, joista 235 on höyryaluksia ja 125 purje- ja moottorialuksia.

## 1928

Suuri satamalakko vaikuttaa Ykspihlajankin toimintaan. Satamassa on 475 työntekijää. Satamassa käy 337 alusta, joista 249 on höyrylaivoja ja 108 purje-laivoja.

Aallonmurtajasta on nyt rakennettu kolme neljäsosaa, ja kaupunki anoo valtiolta lisärahoitusta. Ykspihlajan satamasta on kehittynyt Pohjanmaan tärkein vientisatama.

## 1929

Puutavarankäsittelyn johtavat liikemiehet perustavat 1. helmikuuta yhteisen Ab Yxpila Stevedoring Co. Ltd -yhtiön tukkipuun ja sahapuun huolintaa ja ahtausta varten. Yhtiö kasvaa nopeasti ja hal-

alkoi tuottaa tulosta. Jo vuoden alussa nähtiin voimakasta kasvua bulkkiliikenteessä, joka osin uudelleenlastattiin suuriin Panamax-aluksiin jäättömällä vesillä. Kasvu jatkui koko vuoden ja niinpä 2013 oli jälleen uusi ennätysvuosi yhtiölle.

Vuonna 2014 Rauanheimon strategiaa tarkennettiin entisestään ja yritys kiinnitti erityistä huomiota sisäisiin toimenpiteisiin kustannustehokkuuden, työn laadun ja työturvallisuuden parantamiseksi. Tärkeänä työkaluna tehostamisprosessissa oli uusi räätälöity operatiivinen tietojärjestelmä, jota kehitettiin edelleen vuoden mittaan.

Rahdinkäsittely Haminan satamassa alkoi ja uusista tavaravirroista käytiin monia mielenkiintoisia neuvotteluja vuoden aikana. Yrityksen asettuminen Haminaan vahvistaa pitkällä aikavälillä yhtiön yhteistyötä sekä kotimaisten että venäläisten asiakkaiden kanssa.

## Myönteisellä asenteella tulevaisuuteen

Juhlavuotena 2014 Rauanheimo on aktiivinen ja menestyvä yritys, joka toimii ahtaus-, laivanselvitys- ja huolinta-alalla Kokkolan ja Haminan-Kotkan satamissa. Yhtiö kuuluu KWH Logistics -liikeryhmään osana KWH-konsernia.

Yritys työllistää n. 160 ahtaajaa. Käsitellyn rahtimäärän odotetaan nousevan 7,7 miljoonaan tonniin ja liikevaihdon 75 miljoonaan euroon vuonna 2014. Lisääntynyt yhteistyö sisaryhtiö Oy Adolf Lahti



Paikallisjohtaja Hannu Myllymäki.  
Platschef Hannu Myllymäki.

utvecklandet av vintertrafiken börjar ge resultat och visar redan från årets början en kraftigt ökad bulktrafik som delvis omlastas i större Panamax-fartyg på isfria vatten. Tillväxten fortsätter under hela året och resulterar i ett nytt rekordår för bolaget.

Under 2014 preciseras Rauanheimos strategi ytterligare och företaget fäster särskild uppmärksamhet på interna åtgärder för att förbättra kostnadseffektiviteten, kvaliteten i arbetet och arbetarskyddet. Ett nytt viktigt verktyg i effektiviseringsprocessen är det nya skraddarsydda operativa datasystemet som ytterligare utvecklas under året.

Hantering av gods i Fredrikshamn påbörjas och många intressanta förhandlingar gällande nya trafikflöden via hamnen fortsätter under året. Företagets etablering i Fredrikshamn stärker på sikt bolagets samarbete med både inhemska och ryska kunder.

## Ser positivt på framtiden

Jubileumsåret 2014 är Rauanheimo ett aktivt och framgångsrikt företag som verkar inom stuveri, fartygsklarering och spedition i hamnarna i Karleby och Fredrikshamn/Kotka. Bolaget hör till affärsgruppen KWH Logistics som är en del av KWH-koncernen.

Företaget sysselsätter ca 160-tal stuvare. Den hanterade godsmängden förväntas stiga till 7,7 miljoner ton och omsättningen beräknas uppgå till 75 miljoner euro. Ett ökat samarbete med systerföretaget Oy Adolf Lahti Ab



Antti Ahonen ja / och Joakim Laxåback.



**Mirja Hihnala, Tanja Smirnova-Palosaari, Joakim Laxåback, Pasi Salmela ja/och Arto Perkkilä.**

Ab:n ja paikallisen teollisuuden kanssa tuottaa koko logistiikkaketjuun uusia kokonaisratkaisuja, mikä entisestään parantaa teollisuuden kilpailukykyä.

Mittavat satamatilat, infrastruktuuri, väyläsyvyys, varastointikapasiteetti ja rahdinkäsittelylaitteet tarjoavat tulevaisuudessakin erinomaiset mahdollisuudet jatkaa Kokkolan ja Haminan satamien kilpailukykyisen ja korkealuokkaisen ahtaus- ja huolintatoiminnan kehittämistä.

Niinpä toimitusjohtaja Joakim Laxåback suhtautuu tulevaisuuteen myönteisesti ja odottaa rahtivirtojen kasvavan nykyisestä vaikeasta markkinatilanteesta huolimatta. Se tarjoaa hyvät edellytykset toiminnan tehostamiselle entisestään. Toiminnan perustan muodostaa paikallisten teollisuusyritysten vienti- ja tuontituotteiden, kaivosteollisuuden tuotteiden sekä Venäjän kauttakulurahdin käsittely. Muidenkin teollisuusalojen monet tuotteet ovat erittäin tärkeitä yhtiölle.

och den lokala industrin resulterar i nya helhetslösningar inom hela logistikkedjan vilket ytterligare förbättrar industrins konkurrenskraft.

De stora utrymmena i hamnarna, infrastrukturen, farledsdjupen, lagerkapaciteten, godshanteringsanläggningarna erbjuder i fortsättningen ypperliga möjligheter att ytterligare utveckla Karlebyns och Fredrikshamnns konkurrenskraftiga och högklassiga stuveri- och speditjonsverksamhet.

Därför ser VD Joakim Laxåback positivt på framtiden och förväntar ökade godsflöden trots det rådande svåra marknads läget. Detta ger goda förutsättningar att ytterligare effektivisera verksamheten, vars bas utgörs av hantering av produkter från och till de lokala industriföretagen, gruvindustrins produkter samt ryskt transitgod. Även många andra produkter från övrig industri är av stor betydelse.

ten David Eklöf från Gamlakarleby gemensamt två näringsanmälningar till magistraten. Den ena gäller skeppsmäkleri och speditjonsverksamhet och den andra lastnings- och lossningsverksamhet under firmamnamnet Stuveribolaget D. Eklöf & Co. De nyetablerade företagen övertar Riskas fastighet i Yxpila. Adolf Lahtis andel förvärvas senare av affärsmannen Verner Mattson.

Under årets besöks hamnen i Yxpila av 360 fartyg, 235 är ångfartyg och 125 segel- och motorfarkoster.

#### **1928**

Den stora hamnstrejken inverkar även på verksamheten i Yxpila. I hamnen jobbar 475 personer. 337 fartyg, av dem 249 ångare och 108 segelfartyg besöker hamnen.

Tre fjärdedelar av vågbrytaren har byggts och staden ansöker om tilläggsfinansiering. Yxpila hamn har utvecklats till Österbottens främsta exporthamn.

#### **1929**

Den 1 februari grundar ledande affärsmän inom trävaruhanteringen ett gemensamt bolag Ab Yxpila Stevedo-

# Laivauspäällikkö / Skeppningschef Mirja Hihnala

Mirja Hihnala (synt. 1956) palkattiin laivaussihteeriksi Oy M. Rauanheimo Ab:lle vuonna 1981. Hän oli sitä ennen kirjoittanut ylioppilaaksi ja suorittanut tutkinnon Pietarsaaren kauppaopiston matkailu- ja matkatoimistolinjalla. Mirja sai matkailualan töitä ja toimi matkatoimistovirkailijana ja erilaisissa työtehtävissä KPO:lla opintojensa jälkeen.

Mutta sitten Rauanheimolla avautui työpaikka. Mirja haki paikkaa, ja hänet valittiin laivaussihteeriksi. Hän käsitteli mm. venti-, tuonti- ja laivausasiakirjoja. Sune Storbjörk oli toimitusjohtajana ja Kaj Rustén Mirjan esimiehenä. Elettiin mielenkiintoista aikaa, ja Mirja joutui paneutumaan itselleen uuteen alaan.

– Minulla oli tiettyä hyötyä siitä, mitä olin oppinut matkailualalta, mutta ahtaus- ja huolintayrityksessä työskentely oli kuitenkin aivan erilaista.

Mirja Hihnala on nähnyt monet johtajat ja omistajat Rauanheimon palveluksessa viettäminään vuosina. Hän on viihtynyt työssään ja työtovereidensa parissa. Ajat ovat vaihdelleet, työtehtävät muuttuneet ja vastuu kasvanut. Hän on työskennellyt laivaussihteerinä ja laivanselvittäjänä. Nyt hän toimii laivauspäällikkönä Suomen tehokkaimpiin ja menestyksekkäimpiin kuuluvassa alan yrityksessä. Hän hoitaa yhteydenpidon varustamoihin, ja hänen alaisuudessaan työskentelee kolme laivanselvittäjää ja yksi vientiselvittäjä.

– Rauanheimon kehitys 2000-luvulla on ollut upeaa, ja tästä vuodesta tulee jälleen ennätysvuosi. Yrityksessä vallitsee myönteinen henki ja tulevaisuudennäkymät ovat hyvät, vaikka maailmanmarkkinoilla onkin levotonta. Uusi rikkidirektiivi vaikuttaa liikenteeseen aivan varmasti, mutta miten ja kuinka paljon, sitä on vaikea vielä sanoa, Hihnala toteaa.

Paikallisen teollisuuden rahtiliikenne maailmalle on edelleen hyvin tärkeää Rauanheimolla, ja bulkkirahdin osuus toiminnasta on 80 prosenttia. Myös konttiliikenne on kehittynyt myönteiseen suuntaan.

– Linjaliikenteen siirryttyä Merilinjalta TransAtlantic-varustamolle olemme saaneet kaksi uutta satamaa, Hampurin ja Bremerhavenin. Aiemmin liikenne suuntautui vain Antwerpeniin, Hihnala sanoo.

Mirja Hihnalan äidinkieli on suomi, ja hän hallitsee hyvin ruotsin ja englannin.

– Olen työskennellyt kaksikielisessä yrityksessä yli 30 vuotta, mutta merenkulkualan valtakielenä on englanti, Hihnala kertoo.

År 1981 fick Mirja Hihnala (f.1956) anställning som skeppningssekreterare vid Oy M. Rauanheimo Ab. Före det hade hon avlagt studentexamen och genomgått turist- och resebyråutbildning vid Jakobstads handelsinstitut. Mirja fick jobb inom turistbranschen och verkade som resebyråtjänsteman och hade olika arbetsuppgifter inom KPO efter studierna.

Men så yppade sig en tjänst vid Rauanheimo. Mirja sökte tjänsten och fick platsen som skeppningssekreterare. Hon arbetade bl.a. med export, import och skeppningsdokument. Hon berättar att Sune Storbjörk var VD och Kaj Rustén hennes förman. Det var intressanta tider och hon fick sätta sig in i en ny bransch.

– Själv hade jag en viss nytta av det jag lärt mig inom resebranschen, men att arbeta inom ett stuveri- och speditjonsföretag var någonting annat.

Mirja Hihnala har upplevt många direktörer och flera ägare under sina år i Rauanheimos tjänst. Hon har trivts på sin arbetsplats och med sina arbetskamrater. Tiderna har varierat, arbetsuppgifterna har förändrats och ansvaret ökat. Hon har arbetat som skeppningssekreterare och fartygsklarerare. Nu verkar hon som skeppningschef i ett av Finlands mest effektiva och framgångsrika branschföretag. Hon sköter

kontakter till rederier och under henne lyder tre skeppsmäklare och en exportsekreterare.

– Rauanheimos utveckling har varit fantastisk under 2000-talet och detta år blir igen ett rekordår. Det råder en positiv anda i företaget och framtidsutsikterna är goda fastän det är oroligt på världsmarknaden. De nya svaveldirektiven som träder i kraft kommer säkert att inverka på trafiken, men hur och i vilken omfattning är svårt att säga i dagens läge, säger Hihnala.

Godstrafiken från den lokala industrin har fortfarande stor betydelse för Rauanheimo och bulkvarorna svarar för 80 procent av verksamheten. Även containertrafiken har utvecklats i positiv riktning.

– Sedan rederiet TransAtlantic tog över efter Merilinja har vi fått två hamnar till, nämligen Hamburg och Bremerhaven. Tidigare gällde enbart Antwerpen, säger Hihnala.

Mirja Hihnala har finska som modersmål och har goda kunskaper i svenska och engelska.

– Jag har i över trettio år arbetat i ett tvåspråkigt företag men engelskan är det dominerande språket inom sjöfartsbranschen, upplyser Hihnala.





**Oy M. Rauanheimo Ab:n vahvistettu johtoryhmä. Takarivissä vas. Hannu Uusi-Pohjola (hallituksen puh.joht.), Arto Perkkilä, Olav Hansén, Joachim Granholm, Vesa Peltola, Olli Parikka, Henrik Hagström ja Taru Gammelgård (controller). Edessä vas. Mirja Hihnala, Joakim Laxåback ja Pasi Salmela.**

**Oy M. Rauanheimo Ab:s förstärkta ledningsgrupp. Bakre raden f.v. Hannu Uusi-Pohjola (styrelsens ordförande), Arto Perkkilä, Olav Hansén, Joachim Granholm, Vesa Peltola, Olli Parikka, Henrik Hagström och Taru Gammelgård (controller). Framme f.v. Mirja Hihnala, Joakim Laxåback och Pasi Salmela.**

### **Oy Rodén Shipping Ab**

KWH osti juhluvuotena kokkolalaisen kilpailijansa, Hacklin Bulk Services Ltd:n, joka oli toiminut lähinnä Hopeakiven satamassa. Toiminta jatkuu erillisenä yhtiönä nimenään kunnianarvoisa Oy Rodén Shipping Ab. Yhtiö toimii Rauanheimon ja Adolf Lahden sisaryhtiönä ja tarjoaa tehokkaita ahtauspalveluja Kokkolassa ja tarvittaessa myös merikuljetuksia.

### **A. Jalander Oy**

Vuoden 2015 alussa KWH-yhtymä osti laivanselvitys- ja huolintapalveluja tarjoavan yrityksen A. Jalander Oy:n. Yrityskauppa vahvistaa edelleen toimintaamme Kokkolan satamassa. Yritys toimii Rauanheimon, Adolf Lahden ja Rodén Shippingin sisaryrityksenä. Toimitusjohtajaksi nimitettiin Joakim Laxåback.

A. Jalander Oy on vuonna 1949 Oulussa perustettu laivanselvitys- ja huolintapalveluja tarjoava yritys ja toimii vuosittain lähes 200:n laivan satama-agenttina.

### **Oy Rodén Shipping Ab**

Under jubileumsåret 2014 köpte KWH konkurrenten Hacklin Bulk Services Ltd i Karleby som haft sin verksamhet främst vid Silverstenshamnen. Verksamheten fortsätter inom ett separat bolag med det anrika namnet Oy Rodén Shipping Ab. Bolaget fungerar som systerbolag till Rauanheimo och Adolf Lahti och erbjuder effektiva stuveritjänster i Karleby samt vid behov också sjötransporter.

### **A. Jalander Oy**

I början av år 2015 köptes fartygsklarerings- och speditiöföretaget A. Jalander Oy av KWH koncernen. Företagsköpet stärker ytterligare verksamheten i Karleby hamn. Bolaget fungerar som systerföretag till Rauanheimo, Adolf Lahti och Rodén Shipping. Till vd utnämndes Joakim Laxåback.

Jalander Oy som grundades 1949 i Uleåborg erbjuder bl. a. fartygsklareringar och fungerar som agent för närmare 200 fartyg per år i Karleby hamn.

ring Co. Ltd för spedition och stuvning av rundvirke och sågade trävaror. Bolaget utvecklas snabbt och dominerar trävaruhanteringen i Yxpila fram till andra världskriget. Astley W. Rodén äger drygt 30 procent av aktierna i bolaget.

### **1931-32**

Den världsomspännande depressionen som utlösts av börskraschen i New York år 1929 når även våra breddgrader. Åren 1931-32 blir en mörk period i speditiöbolagens historia. Arbetarna anställs kortvarigt för varje lastnings- och lossningsuppdrag.

### **1932**

De tidigare öppna bolagen som bildats av Adolf Lahti och David Eklöf ombildas till aktiebolag under firmanamnet Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd D. Eklöf Oy med David Eklöf som styrelseordförande och verkställande direktör.

Minnesmärket vid Tankar lotsstation avtäckts.

### **1934**

De första förhandlingarna förs om grundandet av en svavelsyra- och superfosfatfabrik i Gamlakarleby.

# Oy Adolf Lahti Yxpila Ab

Vuonna 2009 sisaryhtiö Adolf Lahti herää jälleen eloon kun KWH Logistics ostaa Kokkolan Lastaus Oy:n Kokkolassa. Yhtiö, jonka nimeksi tulee Oy Adolf Lahti Yxpila Ab toimii Rauanheimon sisaryrityksenä ja tarjoaa urakointipalveluja teollisuudelle. Yhtiö on vahvassa kehitysvaiheessa ja on viime vuosien aikana luokiteltu yhdeksi nopeimmin kasvavista urakointiliikkeistä. Yhtiön liikevaihto on kasvanut yhdestä miljoonasta eurosta hieman alle 8:aan miljoonaan euroon viidessä vuodessa.

Yrityksen johto odottaa liikevaihdon kaksinkertaistuvan seuraavan kahden vuoden aikana. Näin ollen yritys positioituu yhdeksi nopeimmin kasvavista koneurakointiyhtiöstä ei vain Pohjanmaalla, vaan koko maassa. Asiakkaiden osalta kasvu on etu koska isompi tiimi pystyy täyttämään asiakkaiden tarpeet maanlaajuisesti eikä vain kotipuolella. Henkilöstön määrä on runsaat 30.

Kokkolassa yritys tarjoaa palveluja lähinnä paikalliselle teollisuudelle ja Rauanheimolle. Naapurikaupungissa Pietarsaassa yritys vastaa kokonaisuudessaan UPM-Kymmene Oyj:n tehtaalle toimitetun raakapuun ja hakkeen käsittelystä (noin 4 miljoonaa m<sup>3</sup>/vuosi). Stora Enso-yhtymän kanssa yritys solmi hiljattain Varkauden massatehtaan puunkäsittelyä koskevan sopimuksen.

Lähivuosina urakointipalvelut kohdistuvat pääasiassa Suomen metsä- ja kaivosteollisuuteen. Toiminta vaatii suuria investointeja raskaisiin koneisiin ja yleensä sitoutumista suhteellisen pitkäaikaisiin sopimuksiin. Tätä kirjoitettaessa puutavaran käsittelyä ja toimituksia koskevat neuvottelut ovat alkaneet metsäteollisuuden kanssa Kemissä, Oulussa, Kotkassa, Kuopiossa ja Äänekoskella. Adolf Lahden toiminta on myös erikoistunut raskaiden työkoneiden vuokraamiseen ja huoltoon.

## Historiallinen tausta

Oululaisen Adolf Lahden nimi yhdistyi logistiikka-alaan jo vuonna 1927. Tuolloin hän perusti kokkolalaisen merikapteeni David Eklöfin kanssa laivamerklari- ja huolintayhtiö Adolf Lahti & Co:n. Vuonna 1931 Lahti myi osuutensa yhtiöstä, johon yhdistettiin nyt myös samojen herrojen perustama lastausyritys. Liiketoiminta jatkui nimellä Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd D. Eklöf Oy, kunnes Eklöfin erottua palattiin nimeen Adolf Lahti & Co. Runsaat neljä vuosikymmentä myöhemmin yritys siirtyi Oy M. Rauanheimo Ab:n omistukseen.

Nykyisen Adolf Lahden palvelutarjonnan perusta on Kokkolan Lastaus Oy:ssä, jonka juuret ulottuvat 1980-luvulle. Yhden pyöräkuormaajan voimin alkanut toiminta laajeni sittemmin kattamaan yhä uusia palveluratkaisuja mm. bulkki-käsittelyyn, tehdaspalvelujen, maanrakennuksen ja kunnossapitotöiden aloilla. Oy Backman-Trummer Ab osti yhtiön kaluston ja toiminimen huhtikuussa 2009.

År 2009 återuppstår systerföretaget Adolf Lahti när KWH Logistics köper Kokkolan Lastaus Oy i Karleby. Bolaget som får namnet Oy Adolf Lahti Yxpila Ab fungerar som Rauanheimos systerföretag och erbjuder entreprenadtjänster till industrin. Bolaget ligger i en kraftig utvecklingsfas och har under de senaste åren rankats som en av de mest snabbväxande entreprenadsbolagen. Bolagets omsättning har växt från 1 miljoner euro till knappt 8 miljoner euro på 5 år.

Företagsledningen räknar med att omsättningen kommer att fördubblas under de följande två åren. Detta positionerar bolaget som ett av de snabbast växande maskinentreprenadsbolagen inte bara i Österbotten utan i hela landet. För kunderna innebär tillväxten en fördel då man har ett större team som kan tillgodose deras behov inte bara i hemknutarna utan även landsomfattande. Antalet anställda är drygt 30 personer.

I Karleby erbjuder bolaget tjänster främst till den lokala industrin och Rauanheimo. I grannstaden Jakobstad sköter företaget all hantering av rundvirke och flis som levereras till UPM-Kymmene Oyj:s fabrik (ca 4 miljoner m<sup>3</sup>/år). Med Stora Enso-koncernen slöts nyligen ett avtal gällande virkeshantering vid Varkaus massafabrik.

En av de främsta nischerna under de närmaste åren kommer att vara entreprenader till den finländska skogs- och gruvindustrin. En verksamhet som kräver stora investeringar i tunga maskiner och vanligen förhållandevis långa kontrakt. I skrivandets stund har förhandlingar påbörjats med skogsindustrin i Kemi, Uleåborg, Kotka, Kuopio och Äänekoski gällande virkeshanteringar och transporter. Adolf Lahti specialiserar sig även på uthyrning och service av tunga arbetsmaskiner.

## Historisk bakgrund

Uleåborgsbon Adolf Lahtis namn förknippas med logistikbranschen redan år 1927. Då grundade han tillsammans med karlebybon, sjökaptanen David Eklöf skeppsmäklar- och speditjonsbolaget Adolf Lahti & Co. År 1931 sålde Lahti sin del i företaget, och det slogs ihop med lastningsföretaget som grundats av samma personer. Verksamheten fortsatte under namnet Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd D. Eklöf Oy, tills man återgick till namnet Adolf Lahti & Co efter att Eklöf dragit sig ur verksamheten. Drygt fyra decennier senare övergick företaget i Oy M. Rauanheimo Ab:s ägo.

Grunden för de tjänster Adolf Lahti erbjuder i dagsläget ligger i Kokkolan Lastaus Oy, vars rötter sträcker sig tillbaka till 1980-talet. Verksamheten som börjat med en hjullastare, expanderade till att innefatta allt fler tjänster som t.ex. bulkhantering, fabriktjänster och underhållsarbeten. Oy Backman-Trummer Ab köpte företagets maskinpark och firmanamn i april 2009.



# Rauanheimo ja VR tiivistävät yhteistyötään

Oy M. Rauanheimo Ab ja Valtion rautatiet ovat 20.1.2015 solmineet merkittävän yhteistyösopimuksen. Sopimusosapuolina toimii myös Adolf Lahti ja Rodén Shipping.

Osapuolet ryhtyvät strategiseen yhteistyöhön liiketoiminnan myynnissä ja tuotannossa. Strategisen yhteistyön tavoitteena on luoda tehokkaampia logistiikkaratkaisuja ja tavaravirtoja. Tämä toteutuu:

- saumattomalla yhteistyöllä eri kuljetusmuotojen välillä, ml. rautatie-, maantie- ja laivakuljetukset,
- tarjoamalla asiakkaille kokonaisratkaisuja sisältäen lastauksen, kuljetuksen ja purun, varastoinnit ml. tarvittavat hallinnolliset tehtävät (tullaus, vienti-/tuontiselvitykset, jne.) sekä
- luomalla paremmat edellytykset kuljetusratkaisujen erikoistumiselle.

Yhteistyö tavoittelee kasvua. Rauanheimon, Adolf Lahden, Rodén Shippingin ja VR:n palvelut täydentävät toisiaan logistiikkaketjussa. Täten yhteistyö palvelee myös kunkin liiketoiminnan yksittäisiä kasvutavoitteita. Tavoiteltu yhteistyö pyrkii luomaan ainutlaatuisen kilpailuedun osapuolille, koska muilla toimijoilla ei ole vastaavanlaista yhtä laajaa palvelutarjontaa. Tavoiteltu yhteistyö myös mahdollistaa nopean reagoinnin erilaisiin kyselyihin ja ratkaisujen luomiseen.

Osapuolten välinen yhteistyössä tarjottava ja toteutettava palvelukonsepti sisältää rautatiekuljetuspalvelut Suomessa, kuljetuksiin tarvittavat rautateiden tavaraliikennevaunut, satamaoperointi, laivanselvitykset, merikuljetus sekä lastaus- ja purkupalvelut Suomessa.



# Rauanheimo och VR intensifierar samarbetet

Den 20 januari 2015 tecknade Oy M. Rauanheimo Ab och VR ett betydande samarbetsavtal. Som avtalsparter ingår även Adolf Lahti och Rodén Shipping.

Parterna påbörjar ett strategiskt samarbete inom försäljning och produktion. Målsättningen med det strategiska samarbetet är att skapa effektivare logistiklösningar och godsflöden. Detta förverkligas:

- genom ett helgjutet samarbete mellan olika transportsätt, inkluderande järnvägs-, landsvägs-, och fartygstransporter
- genom att erbjuda kunderna helhetslösningar som inbegriper lastning, transport och lossning samt lagring och erforderliga administrativa tjänster (förtullning, export-/importklarering, etc.),
- genom att skapa bättre förutsättningar för specialisering av transportlösningar.

Samarbetet är inriktat på tillväxt. Rauanheimos, Adolf Lahtis, Rodén Shippings och VR:s tjänster kompletterar varandra i logistikkedjan. På det sättet betjänar samarbetet även de enskilda tillväxtmålen i företagen. Målet med samarbetet är att skapa en enastående konkurrensfördel för parterna, eftersom övriga aktörer inte har en lika bred servicenivå. Syftet med samarbetet är också att kunna reagera snabbt på förfrågningar och utarbeta snabba lösningar.

Exempel på tjänster som avtalsparternas gemensamma servicekoncept erbjuder kunderna är järnvägstransporter i Finland, godsvagnar för järnvägstransport, hamnoperation, fartygsklarering, sjötransport samt lastnings- och lossningstjänster i Finland.

**Vasemmalta/från vänster myyntijohtaja/försäljningsdirektör Martti Koskinen (VR), divisionan johtaja/divisionschef Rolf Jansson (VR), toim.joht./verkst.dir. Joakim Laxåback (Rauanheimo), konsernijohtaja/koncernchef Mikael Aro (VR), konsernijohtaja/koncernchef Peter Höglund (KWH) ja/och toim.joht./verkst.dir. Hannu Uusi-Pohjola (Backman-Trummer).**

## **Rauanheimo avaa konttorin Helsingissä**

Tammikuussa 2015 Oy M. Rauanheimo Ab avaa konttorin Helsingissä osoitteessa Aleksanterinkatu 15 B.

## **Rauanheimo öppnar kontor i Helsingfors**

1 januari 2015 öppnar Oy M. Rauanheimo Ab kontor på adressen Alexandersgatan 15 B i Helsingfors.

litsee puutavarankäsittelyä Ykspihlajassa toiseen maailmansotaan saakka. Astley W. Rodén omistaa runsaat 30 prosenttia yhtiön osakkeista.

#### 1931-32

New Yorkin vuoden 1929 pörssiromahduksen käynnistämä maailmanlaajuinen lama saapuu meidänkin leveysasteillemme. Vuodet 1931–1932 ovat synkkää aikaa huolintayhtiöiden historiassa. Työntekijät palkataan erikseen ja vain lyhyeksi aikaa kutakin lastaus- ja purku-tehtävää varten.

#### 1932

Adolf Lahden ja David Eklöfin aiemmin perustamat avoimet yhtiöt muutetaan osakeyhtiöksi, jonka nimeksi tulee Adolf Lahti & Co Yxpila Ltd D. Eklöf Oy. David Eklöf toimii hallituksen puheenjohtajana ja toimitusjohtajana.

Tankarin luotsiase-  
man muistomerkki paljastetaan.

#### 1934

Käydään ensimmäiset neuvottelut rikkihappo- ja superfosfaattitehtaan perustamisesta Kokkolaan.

## Panamax- ja Capesize-alusten toppaus redillä

Oy M. Rauanheimo Ab on yhdessä ESL Shippingin (Etelä-Suomen Laivan) kanssa kehittänyt talvesta 2011 lähtien konseptia ei-jäävahvistettujen Panamax- ja Capesize-kokoluokkien alusten lastaamiseen talvikuukausina. Nämä suuret alukset jäävät ankkuriin ennen saapumistaan vesialueelle, jolla on voimassa jäärajoituksia.

Se tapahtuu usein Gävlen seutuvilla kansainvälisillä vesillä. Rauanheimo lastaa rahdin Kokkolan satamassa useisiin pienempiin jäävahvistettuihin aluksiin ja laivaa rahdin sitten redille, jossa iso alus on odottamassa. Uudelleenlastaus tehdään pienempien jäävahvistettujen alusten tehokkailla nostureilla.

– Pystymme tämän menetelmän ansiosta tarjoamaan asiakkaillemme nyt ympärivuotista palvelua myös Panamax- ja Capesize-aluksille. Koska talvikuukausien rahtimäärämme on kasvanut, on tämä ratkaisu todella tärkeä meille työllisyyden ja kannattavuuden näkökulmasta. Pystymme samalla tämän avulla maksimoimaan vuosittaiset tavaravirtamme, sanoo toimitusjohtaja Joakim Laxåback.

Koska markkinoilla on vain muutama harva jäävahvistettu Panamax-alus, meidän olisi ilman tätä ratkaisua ollut vaikea saavuttaa nykyiset volyymit. Asiakkaat olisivat joutuneet hakemaan toisia reittejä talvikuukausien ajaksi ja silloin on aina vaarana, että he tottuvat muiden satamien käyttäjiksi esim. Baltian maissa, Laxåback huomauttaa.



## Topplastning av Panamax- och Capesize-fartyg

Oy M. Rauanheimo Ab har i samarbete med ESL Shipping (Etelä Suomen Laivat) sedan vintern 2011 utvecklat ett koncept för lastning av icke isförstärkta fartyg i klassen Panamax och Capesize under vintermånaderna. De stora fartygen kastar ankar innan de når vattenområden där man har isbegränsningar.

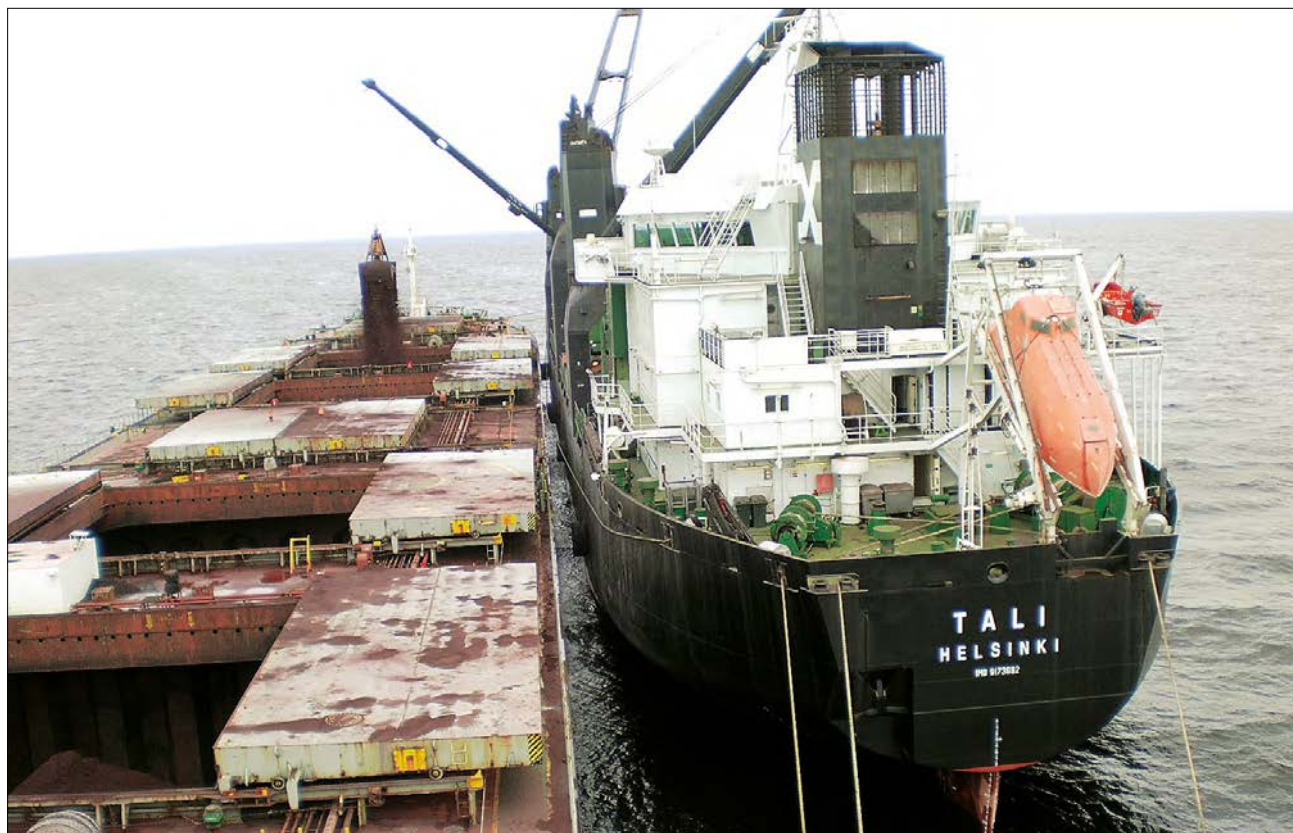
Detta sker ofta i Gävletrakten på internationellt vatten. Rauanheimo lastar godset på flera mindre isförstärkta fartyg i Karleby hamn och skeppar sedan godset till redden där det stora fartyget ligger. Omlastningen sker med effektiva fartygskranar som finns på de mindre isförstärkta fartygen.

– Tack vare metoden kan vi nu erbjuda våra kunder året runt service också när det gäller Panamax- och Capesize-fartyg. Eftersom våra godsflöden under vintermånaderna vuxit är denna lösning väldigt viktig för oss med tanke på sysselsättningen och lönsamheten. Genom systemet kan vi samtidigt maximera våra godsflöden per år, säger VD Joakim Laxåback.

Eftersom det endast finns ett fåtal isförstärkta Panamax-fartyg på marknaden hade vi utan detta koncept haft svårt att uppnå de volymer vi haft i år. Kunderna hade varit tvungna att söka andra rutter under vintermånaderna och då finns det alltid en risk att de vänjer sig med andra hamnar t.ex. i Baltikum, påpekar Laxåback.

**ESL:n M/V Tali lastaa Panamax-alukseen Kokkolan satamasta kuljettamia rautapellettejä. Lastaus voidaan tehdä jäättömillä kansainvälisillä vesillä Gävlen seutuvilla Ruotsin itärannikolla. Karttaan (oik.) on merkitty jäärajoitusalueen rajat, IWL (Institute Warranty Limits).**

**ESL:s fartyg M/V Tali topplatar ett Panamax-fartyg med järn pellets från hamnen i Karleby. Lastningen sker på isfritt internationellt vatten i närheten av Gävle på svenska östkusten. På kartan (t.h.) ses isrestriktionsgränserna enligt IWL (Institute Warranty Limits).**



### 1934

Sista skedet i förlängningsarbetet på vågbrytaren inleds (1,25 km).

Hamnkapten Gustaf Strömbäck går i pension och efterträds av sjökapten Lars Winstén som verkar som hamnkapten till 1955.

### 1936

Under året besöker 352 fartyg på 223 492 nettoregister-ton hamnen. Över hamnen i Möllersviken skeppas 5 221 kubikmeter pappersved och 11 851 kubikfamnarpops.

### 1939

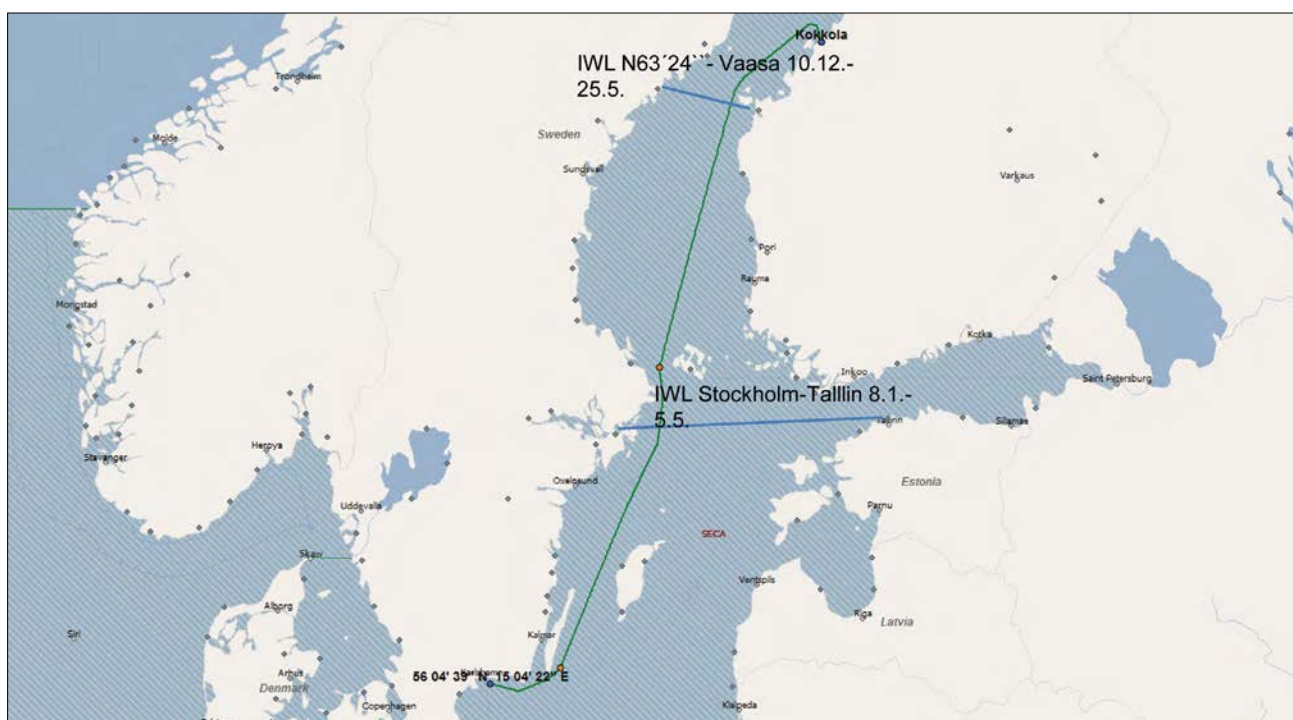
Den första september börjar andra världskriget då Tyskland anfaller Polen. Den 13 oktober råder allmän mobilisering i Finland. Den 30 november startar ryssarna vinterkriget.

### 1940

Det slutliga beslutet om byggandet av en svavelsyra- och superfosfatfabrik Rikihappo (sedermera Oy Kemira Ab) i Yxpilä fattas.

### 1942

Planeringen av utvidgningen av hamnen inleds. Staden har lovat svavelsyra- och superfosfatfabriken att förbättringar skall göras i hamnförhållandena.



# Henkilökunnan kesäjuhla 14.6.2014



# Personalens sommarfest 14.6.2014



# Juhlaseminaari 4.9.2014



Keski-Pohjanmaan konservatoriossa järjestetty englanninkielinen juhlaseminaari oli suunnattu liikekumppaneille ja kutsuvieraille. Ohjelmallinen iltajuhla pidettiin lämmitetyssä teltassa kantasatamassa. Kuvat: Anne Yrjänä.

Det engelskspråkiga jubileumsseminariet som hölls i Mellersta-Österbottens konservatorium riktade sig till affärskunder och inbjudna gäster. Kvällsbanketten med program anordnades i ett uppvärmt tält i stamhamnen. Foto: Anne Yrjänä.



# Jubileumsseminarieret 4.9.2014



## Toimitusjohtaja • Verkställande direktör

Laatu- ja turvallisuuspäällikkö  
Kvalitets- och arbetarskyddschef  
Olav Hansén

Talous- ja hallintopäällikkö  
Ekonomi- och administrativ chef  
Joachim Granholm

Henrik Porko, laskutus, fakturering  
Tove Luukkala, kirjanpito, bokföring  
Anne Koskinen, palkanlaskenta, löneräkning

Varustamopalvelut  
Skeppningsavdelningen  
Laivauspäällikkö  
Skeppningschef  
Mirja Hihnala

Laivanselvittäjät  
Skeppsmäklare  
Joel Salmela  
Peter Hassel  
Mattias Finell

Vientiselvittäjä  
Exportklararerare  
Eivor Kerola

Transito-osasto  
Transitavdelningen  
Toimitusjohtaja  
Verkställande direktör  
Joakim Laxåback

Transito-asiantuntija  
Transitspecialister  
Oxana Datsyuk  
Stefan Lev

Operatiivinen osasto  
Operativa avdelningen  
Operatiivinen päällikkö  
Operativ chef  
Pasi Salmela

Operatiiviset suunnittelijat  
Operativa planerare  
Mika Timonen  
Markus Huusko  
Anssi Martinmäki

Ahtausräjätyköt  
Stuvertuööring  
Raimo Laitala

Ahtaajakoulu  
Stuvertuööring  
Vesa Pohjola

Ahtaustyöjohtajat  
Stuvertuööring

## Ahtaajat



**Joakim Laxåback**

**Johdon assistentti  
Lednings assistent  
Marlene Cederberg**

**Markkinointi- ja myyntipäällikkö  
Marknadsförings- och försäljningschef  
Henrik Hagström**

**Sofie Rasmus  
CRM-asiantuntija  
CRM-specialist**

**Huolinta-osasto  
Speditionsavdelningen  
Huolintapäällikkö  
Speditionschef  
Vesa Peltola**

**Konttipalvelut  
Containerhantering  
Anton Holm  
Henri Gustafsson  
Eivor Kerola**

**Huolitsijat  
Speditörer  
Erja Haavisto  
Henri Gustafsson**

**Huolintatyönjohtajat  
Speditionsförmän**

**Rauanheimo Machinery  
Tekninen päällikkö  
Teknisk chef  
Arto Perkkilä**

**Asentajat  
Montörer**

**Hamina Kotka  
Fredrikshamn Kotka  
Aluejohtaja  
Regionaldirektör  
Olli Parikka**

**Hamina Kotka  
Fredrikshamn Kotka  
Logistiikkapäällikkö  
Logistikchef  
Tommi Laukka**

**Työnjohtajat  
Förmän**

**Stuvare**



Kuvat: Anne Yrjänä. Foto: Anne Yrjänä.



**Operatiivinen osasto/Operativa avdelningen.**  
Anssi Martinmäki ja/och Pasi Salmela.



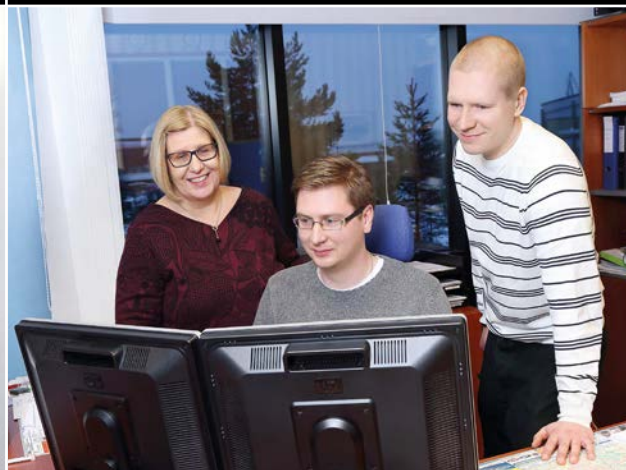
**Huolinta/Spedition.**  
Jari Uddman ja/och Sami Mäki.



**Markk. ja myynti/Marknadsföring och försäljning.**  
Sofie Rasmus ja/och Henrik Hagström.



**Laivausselvitys/Skeppsklarering.**  
Matias Finell, Joel Salmela, Mirja Hihnala,  
Eivor Kerola ja/och Peter Hassel.



**Konttipalvelut/Containerhantering.**  
Eivor Kerola, Anton Holm ja/och Henri Gustafsson.



**Talous ja hallinto/Ekonomi och administration.**  
Henrik Porko, Joachim Granholm, Anne Koskinen,  
Marlene Cederberg ja/och Tove Luukkala.



**Toim. joht./Verkst. dir. Joakim Laxåback ja/och  
transito-asiantuntijat/transitspecialisterna**  
Stefan Lev ja/och Oxana Datsyuk.



**Teknillinen päällikkö/  
Teknisk chef Arto Perkkilä.**



**Laatu- ja turvallisuuspäällikkö/  
Kvalitets- och säkerhetschef**  
Olav Hansén.



**Huolintapäällikkö/  
Speditionschef Vesa Peltola.**

### 1934

Aallonmurtajan pidennystöiden viimeinen vaihe alkaa (1,25 km).

Satamakapteeni Gustaf Strömbäck jää eläkkeelle. Hänen seuraajakseen valitaan merikapteeni Lars Winstén, joka toimii satamakapteenina vuoteen 1955 saakka.

### 1936

Satamassa käy vuoden aikana 352 kauppa-alusta, kantavuudeltaan yhteensä 223 492 nettorekisteritonnia. Möllersvikenin sataman kautta laivataan 5 221 kuutiometriä kuitupuuta ja 11 851 kuutiosta propia.

### 1939

Toinen maailmansota alkaa 1. syyskuuta Saksan hyökättyä Puolaan. Suomessa julistetaan yleinen liikemääränsäntö 13. lokakuuta. Venäläiset käynnistävät talvisodan 30. marraskuuta.

### 1940

Tehdään lopullinen päätös rikkihappo- ja superfosfaattitehtaan (sittemmin Oy Kemira Ab) rakentamisesta Ykspihlajaan.

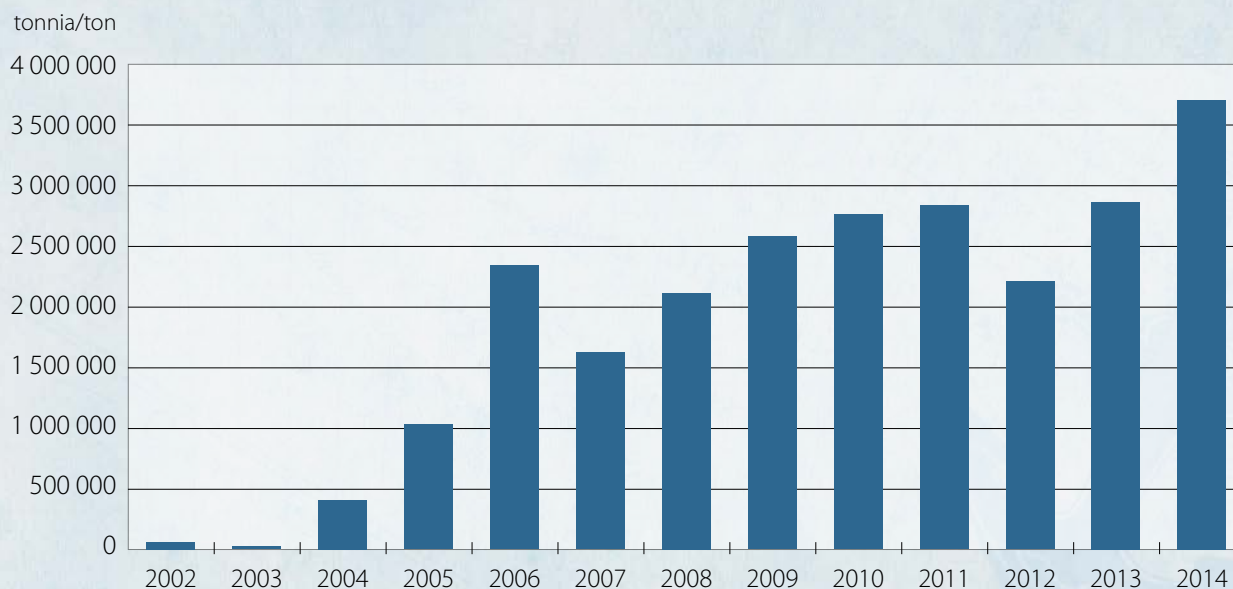
### 1942

Sataman laajennussuunnittelu alkaa. Kaupunki on luvannut rikkihappo- ja su-

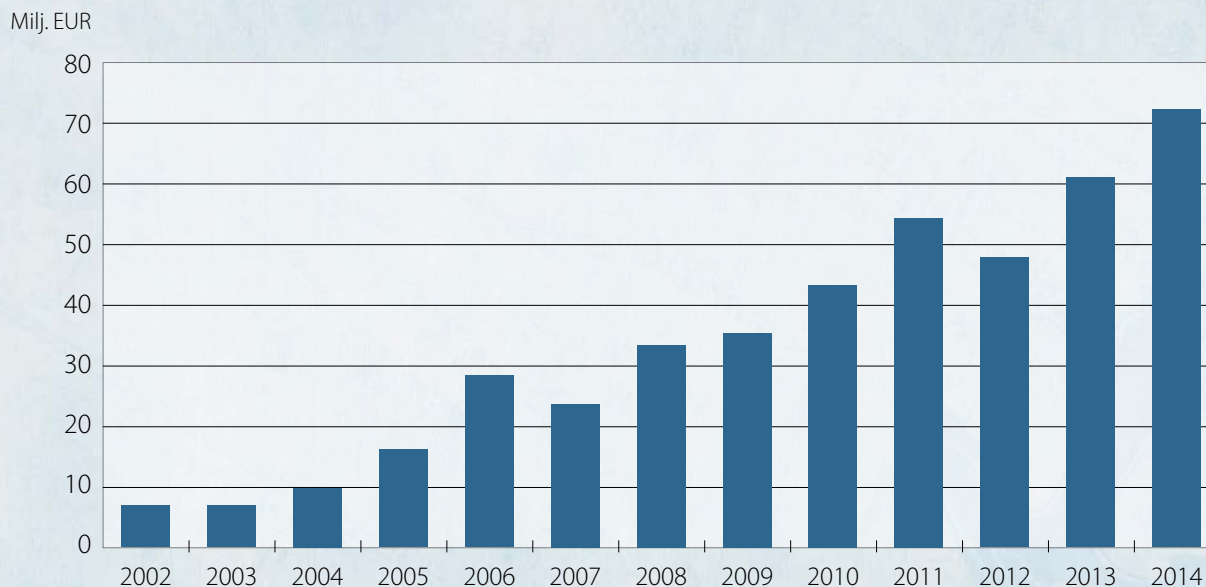
## Käsitellyt tonnit 2002–2014 Hanterade ton 2002–2014



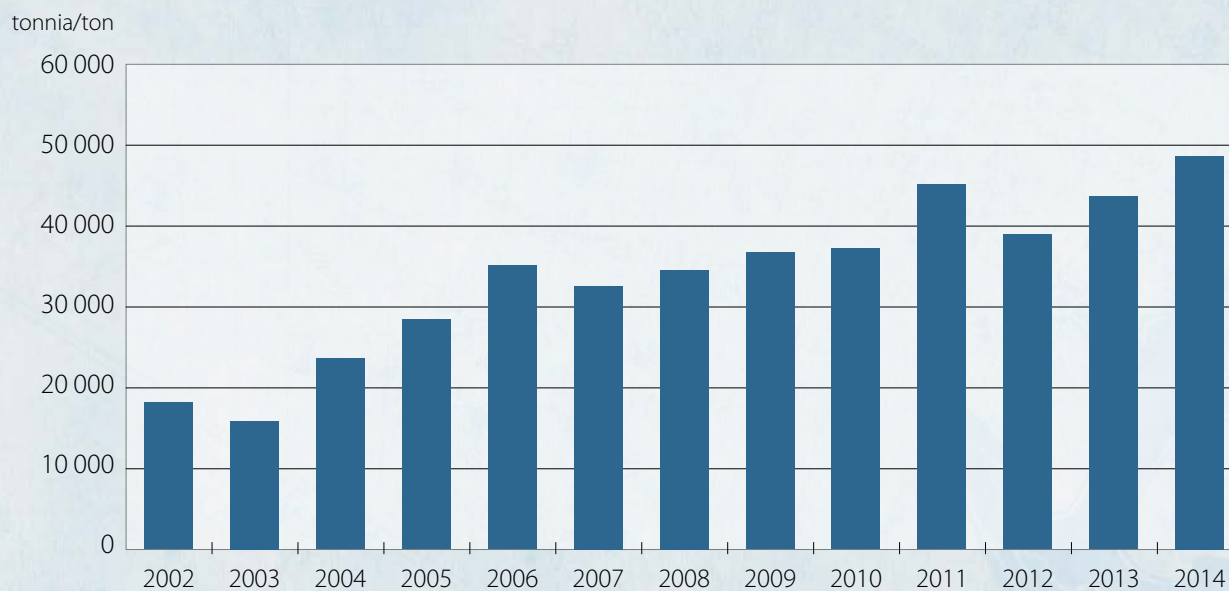
## Transitoliikenne (tonnia) 2002–2014 Transittrafik (ton) 2002–2014



## Liikevaihto (milj. EUR) 2002–2014 Omsättning (milj. EUR) 2002–2014



## Käsittelyt tonnit/työntekijä 2002–2014 Hanterade ton/arbetstagare 2002–2014



### 1945

Svavelsyra- och superfosfatfabriken Rikkihappo, senare Kemira inleder sin verksamhet. Produktionen av konstgödsel betyder en växande import av kalisalt och råfosfat. Detta ger stuvarna goda förtjänstmöjligheter.

Betydande medel anslås i statens budget för hamnens utvidgning.

### 1946

Exporten uppgår till 603 000 fot sparrar, 2,5 miljoner standard sågade trävaror och 19 625 kubikfot props.

Esso planerar att bygga ett bränslelager i Yxpila.

### 1947

Det stora hamnprojektet skapar konflikter och kan slutföras först 1950.

Farledsdjupet ökar till 9,25 meter.

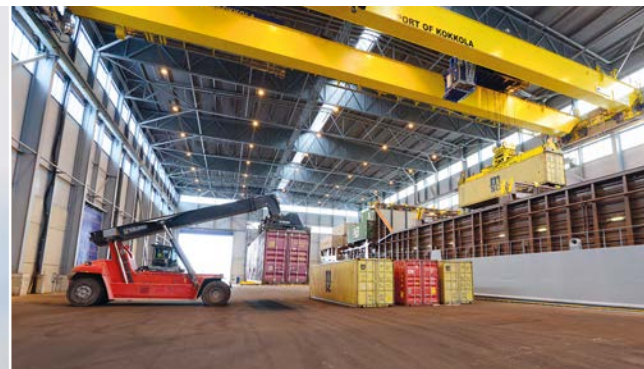
### 1948

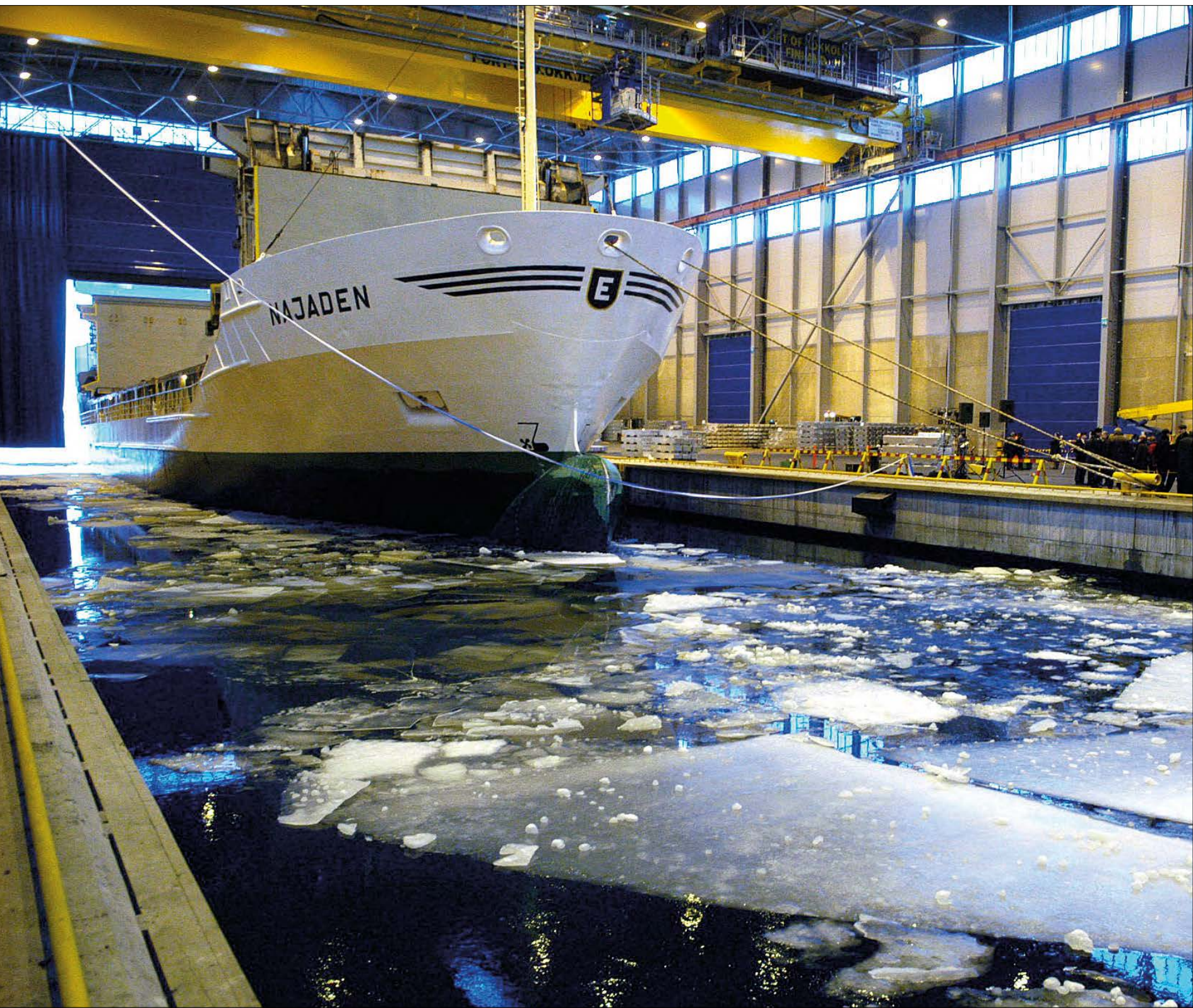
Den 17 maj 1948 avlider konsul Astley W. Rodén, 60 år gammal. Efter konsuls frånfalle övertar änkan Mary posten som styrelsens ordförande. Birger Stenhagen blir VD och sonen Rolf Rodén formell VD för YSC. Under senhösten knyts Sven Rustén till bolaget och blir den ledande kraften. På grund av me-

# Kuvagalleria



# Bildgalleri







# Sataman kehitys 2000-luvulla

## Hamnens utveckling under 2000-talet

**2000** Uusi vuosituhat alkoi ja syväväylä valmistui. Väyläruoppauksen loppusumma nousi 312 miljoonaan markkaan (52 miljoonaan euroon). Valtio vastasi kustannuksista. Väylän syventämisen (11 metristä 13 metriin) ansiosta yksittäiset alukset pystyivät ottamaan suuremman lastin (aiemmin 40 000 tonnia, nyt 80 000 tonnia).

Satamalaitos investoi vuosina 1999–2000 uuteen satamakonttoriin, kahteen suureen nostokurkkeen, aivan syväsatama-alueen edustalle sijoitettuun tullitaloon sekä 4 800 neliömetrin varastorakennukseen syväsataman yhteyteen. Satamakonttorin rakennustyöt käynnistyivät syyskuussa.

Neljä nosturinkuljettajaa perusti yhtiön, joka alkoi tarjota nosturinkuljettajan palveluja syväsatamassa. Satamalaitoksen palkkalistalle jääneet seitsemän nosturinkuljettajaa hoitivat kantasataman alusten lastauksen ja purun. Yhtiöittämisellä haluttiin lisätä joustavuutta. Nosturinkuljettajat saivat tämän jälkeen maksun niiltä tunneilta, jolloin he käyttivät nostureita. Toiminnan tehostaminen oli tärkeää satamaliikenteen lisääntyessä. Ulkoistaminen herätti arvostelua.

Satamassa oli juhlapäivä tiistaina 9. elokuuta. 13 metrin väylä vihittiin silloin käyttöön. Paikalle oli saapunut pääministeri Paavo Lipponen, joka yhdessä kaupunginjohtaja Antti Isotaluksen kanssa leikkasi sateessa ja tuiskussa sinivalkoisen nauhan väylän avaamisen merkiksi.

Kaupunki toivoi syväväylän avulla vakiinnuttavansa ja vahvistavansa sataman asemaa. Pääministeri piti syväväylään panostamista tärkeänä, sillä satama lujitti Kokkolan asemaa maakuntakeskuksena. Seremonian jälkeen oli vuorossa tarkastuspuhe Jacobstads Wapen -kaljaasilla uutta väylää pitkin. Juhlapäivä päättyi Mustakarilla nautittuun illalliseen.

Vuodesta 2000 tuli edellisuoden tavoin huippuvuosi. Yksipihlajan sataman kautta kulki 3,2 miljoonaa tonnia tavaraa. Transitoliikenne kasvoi runsaaseen 237 000 tonniin. Alustilastojen mukaan satamassa kävi 515

**2000** Ett nytt årtusende börjar och djupfarleden färdigställs under året. Sluträkningen för farledsmuddringen stiger till 312 miljoner mark (52 milj. euro). Staten svarar för kostnaderna. Fördjupningen av farleden från 11 meter till 13 meter betyder att enskilda fartygslaster ökar från 40 000 till 80 000 ton.

Under åren 1999-2000 investerar hamnverket i ett nytt hamnkontor, två större lyftkranar, ett tullhus som placeras i området strax innan man kommer till djuphamnsområdet samt i en 4 800 kvadratmeter stor lagerbyggnad i anslutning till djuphamnen. Byggnadsarbetet på hamnkontoret inleds i september.

Fyra kranförare bildar bolag och börjar sälja kranförtjänster i djuphamnen. De sju övriga kranförarna som finns kvar på hamnverkets lönelista skall sköta lastningen och lossningen i stamhamnen. Genom bolagiseringen vill man uppnå större flexibilitet. Härefter får kranförarna betalt för de timmar de sköter kranen. Då hamntrafiken ökar är det viktigt att verksamheten effektiveras. Utlokaliseringen får kritik.

Tisdagen den 9 augusti är det högtidligt i hamnen. Då tjäras den 13 meter djupa farleden. På plats finns statsminister Paavo Lipponen som flankerad av stadsdirektör Antti Isotalus klipper det blåvita bandet i regn och blåst.

Genom djupfarleden önskar staden befästa och stärka hamnens ställning. Statsministern ser satsningen på djupfarleden som viktig eftersom hamnen stärker Karlebyns position som landskapscentrum. Efter ceremonin följer en inspektionsseglats längs djupfarleden med Jacobstads Wapen. Dagen avrundas med middag på Mustakari.

Liksom 1999 blir år 2000 även ett toppår. 3,2 miljoner ton passerar hamnen i Yxpila. Transittrafiken uppgår till drygt 237 000 ton. Fartygsstatistiken upptar 515 fartyg och det är ungefär lika mycket som året innan. Ekonomi- och marknadsföringschefen Torbjörn Witting är självfallet nöjd. Ekonomiskt kan han se tillbaka på ett av

**Vuoden 2004 lopussa käyttöön otetun joksään terminaalinkoekäyttöä.**  
(Kuva vasemmalla)

**Provkörning av allvædersterminalen som togs i bruk i slutet av år 2004.**  
(Bild till vänster)

perfosfaattitehtaalle parannuksia satamaloihin.

#### 1945

Rikkihappo- ja superfosfaattitehdas Rikkihappo, sittemmin Kemira, aloittaa toimintansa. Keinolannoitteen valmistus lisäsi kalisuolan ja raa-kafosfaatin tuontia. Se tarjoaa ahtajille hyvät ansiomahdollisuudet.

Valtion talousarviossa myönnetään huomattavat määrärahat sataman laajennukset.

#### 1946

Sataman kautta vietään 603 000 jalkaa parrua, 2½ miljoonaa standarttia sahatava-  
raa ja 19 625 kuutio-  
jalkaa propisia.

Esso suunnittelee polttoainevaraston rakentamista Ykspihlajaan.

#### 1947

Suuri satamahanke herättää ristiriitoja. Hanke valmistuu vasta vuonna 1950. Väylä syvenee 9,25 metriin.

#### 1948

Konsuli Astley W. Rodén menehtyy 60-vuotiaana 17. toukokuuta 1948. Maryleski siirtyy hallituksen puheenjohtajaksi konsulin kuoleman jälkeen. Birger Stenhagenista tulee YSC:n toimitusjohtaja ja perheen pojasta



**Pääministeri Paavo Lipponen vihki 13 metriä syvän väylän käyttöön.**  
**Statsminister Paavo Lipponen invigde den 13 meter djupa farleden.**



**Maaherra Rauno Saari.**  
**Landshövding Rauno Saari.**



**Kaupunginhall. puh. joht. Markku Pohjonen.**  
**Stadsstyrelsens ordf. Markku Pohjonen.**

de bästa åren hittills. I 15 år har hamnen investerat i ökad produktivitet och det ger utdelning. Förädlingsvärdet har ökat och detta stärker på sikt hamnens konkurrenskraft.

Hamndirektör Eero Mäki konstaterar att hamnverket är självförsörjande. Under åren 1992-2000 har inga skattemedel använts till investeringar i hamnen. Tvärtemot har hamnverket under perioden kunnat tillföra stadens kassa 90 miljoner mark (15 milj. euro), medel som fullmäktige kunnat reservera för andra ändamål, bland annat för hälsovård och folkhälsoarbete.

**2001** De positiva tongångarna fortsätter i hamnen. I slutet av år 2000 tas den nya kontorsbyggnaden i bruk. Investeringen stiger till 5,6 miljoner mark (0,9 milj. euro). En kontorsfastighet för tullens räkning uppförs och den tas i bruk vid årsskiftet. Investeringen ligger kring fem miljoner mark. Lokaliteterna hyrs ut till marknadspris.

alusta eli lähes yhtä paljon kuin edellisvuonna. Talous- ja markkinointipäällikkö Torbjörn Witting oli tietenkin tyytyväinen. Taloudellisessa mielessä vuosi oli sataman siihenastisen historian parhaimpia. Sataman 15 vuoden panostus tuottavuuden lisäämiseen kantoi hedelmää. Jalostusarvo oli kasvanut vahvastaen samalla sataman pitkäjänteistä kilpailukykyä.

Satamajohtaja Eero Mäki totesi satamalaitoksen olevan omavarainen. Sataman investointeihin ei käytetty lainkaan verovaroja vuosina 1992–2000. Satamalaitos pystyi päinvastoin kartuttamaan kaupungin kassaa 90 miljoonalla markalla (15 miljoonalla eurolla) näiden vuosien aikana. Kaupunginvaltuusto oli voinut suunnata nämä varat muihin tarkoituksiin, esimerkiksi terveydenhuoltoon ja kansanterveystyöhön.

**2001** Myönteiset tuulet puhalsivat edelleen satamassa. Uusi konttorirakennus otettiin käyttöön vuoden 2000 lopussa. Investoinnin arvo oli 5,6 miljoonaa markkaa (0,9 miljoonaa euroa). Tullin laskuun rakennettiin uusi konttorikiinteistö, joka otettiin käyttöön vuodenvaihteessa. Sen kustannukset olivat noin viisi miljoonaa markkaa. Huoneistot annettiin vuokralle markkinahintaan.

Sataman laitureihin, varastorakennuksiin, varastointi-

Sedan 1992 har 190 miljoner mark (31,6 milj. euro) satsats i kajer, lagerbyggnader, upplagringsplatser, lyftkrananläggningar och transportsystem. Det är storindustrin i Yxpila som utgör basen för verksamheten. Merparten av investeringarna har finansierats genom avgifter och hyror som flutit in i samband med verksamheten. För att täcka en del av investeringarna har bidrag beviljats av EU och arbetsministeriet. Långfristiga lån har tagits och i dagens läge är nere i 25 miljoner mark (4,2 milj. euro).

Investeringarna ger resultat. Hanteringskapaciteten är uppe i 40 000 ton per dygn. Det betyder att Karleby hamn utvecklats till landets mest effektiva hamn. Konkret består Karleby hamn i Yxpila av två hamnar. Stamhamnen som har ett djup på 9,5 meter och djuphamnen med ett farledsdjup på 13 meter.

Största delen av godshanteringen utgörs av bulkvaror, både fasta och flytande. Det handlar om pyrit, zinkkoncentrat, järn pellets, olja och kemikalier. Dessutom hanteras stora mängder styckegods som trävaror, zink och containers.

Transittrafiken som inte uppfyllt förväntningarna växer igen. Hanteringen av järn pellets från Kostamus via hamnen i Karleby visar en explosionsartad utveckling. Även containertrafiken ökar. Sparrar via stamhamnen

ningsskiljaktigheter avgår han efter ett år och blir VD för konkurrenten M. Rauanheimo Oy.

### 1950

Staden har 13 244 invånare och i landskommunen bor 5 812 personer.

Efterfrågan på virke ökar. Detta inverkar positivt på hamnverksamheten i Yxpila. Under året besöker 405 fartyg på 222 036 nettoregister ton hamnen i Yxpila.

Den gamla kajen omvandlas till en betongkonstruktion. Arbetena färdigställs 1952.

### 1951

Under året nås nytt rekord i hamnen. Då besöker 583 fartyg på 330 159 nettoregister ton hamnen.

### 1952

I statsbudgeten anvisas 10 miljoner mark för hamnen i Yxpila.

Gustaf Åsmus blir VD för YSC.

### 1954

I maj övertar Oy M. Rauanheimo aktierna i både Ab Otto Rodén Oy och YSC. Därmed är Rodéns roll som grupp inom speditjonsverksamheten avslutad.

Gödsel fabriken i Yxpila inleder verksamheten.



Uusi satamakonttori otettiin käyttöön vuoden 2000 lopussa. Det nya hamnkontoret togs i bruk i slutet av år 2000.

Rolf Rodénista tulee YSC:n muodollinen toimitusjohtaja. Sven Rustén palkataan yhtiön loppusyksystä, ja hänestä tulee yhtiön kantava voima. Hän eroaa vuoden kuluttua mielipideerojen vuoksi ja siirtyy kilpailijan, M. Rauanheimo Oy:n toimitusjohtajaksi.

### 1950

Kaupungissa on 13 244 asukasta ja maalaiskunnassa 5 812 asukasta.

Puutavaran kysyntä kasvaa. Se vaikuttaa myönteisesti Ykspihlajan satamatoimintaan. Satamassa käy vuoden aikana 405 alusta, kantavuudeltaan yhteensä 222 036 nettorekisteritonna.

Vanha laituri muutetaan betonirakenteiseksi. Työ valmistuu v. 1952.

### 1951

Satama saavuttaa uuden ennätyksen, siellä käy 583 alusta, kantavuudeltaan yhteensä 330 159 nettorekisteritonna.

### 1952

Valtion talousarviossa myönnetään Ykspihlajan satamalle 10 miljoonaa markkaa.

Gustaf Åsmus nimetään YSC:n toimitusjohtajaksi.

paikkoihin, nostokurkiin ja kuljetusjärjestelmiin oli vuodesta 1992 lähtien investoitu 190 miljoonaa markkaa (38,6 miljoonaa euroa). Ykspihlajan suurteollisuus muodosti toiminnan perustan. Valtaosa investoinneista rahoitettiin toiminnasta kertyneillä maksuilla ja vuokrilla. Lisäksi EU:lta ja työministeriöltä saatiin avustuksia investointikulujen kattamiseksi. Niihin otettiin myös pitkäaikaisia lainoja, joita oli tuolloin maksettavina noin 25 miljoonaa markkaa (4,2 miljoonaa euroa).

Investoinnit tuottivat tulosta. Käsittelykapasiteetti kasvoi 40 000 tonniin vuorokaudessa. Kokkolan satamasta oli näin kehittynyt Suomen tehokkain satama. Kokkolan satama Ykspihlajassa koostui käytännössä kahdesta satamasta: kantasatamasta, jonka syvyys oli 9,5 metriä, ja syväsatamasta, jonka syvyys oli 13 metriä.

Sekä kiinteän että nestemäisen bulkkitavaran käsittely muodosti suurimman osan lastinkäsittelystä. Bulkkitavaraksi luokiteltiin muun muassa pyriitti, sinkkirikaste, rautapelletit, öljy ja kemikaalit. Tämän lisäksi satamassa käsiteltiin suuria määriä kappaletavaraa, kuten puutavaraa, sinkkiä ja kontteja.

Aiemmin odotukset pettänyt kauttakulkuliikenne oli jälleen kasvussa. Kostamuksesta Kokkolan satamaan rahdattujen rautapellettien käsittely kasvoi räjähdysmäisesti. Myös konttiliikenne lisääntyi. Kantasataman kautta parruja toimitettiin pääasiassa Egyptiin. Parruja vietiin kaikkiaan 400 000 kuutiometriä.

Kokonaisliikenteen määrä ylitti 3,5 miljoonaa tonnia vuodessa. Kauttakulkuliikenteen osuus oli siitä runsaat puoli miljoonaa tonnia. Satamassa käsiteltiin 5 028 konttia. Vuoden aikana Kokkolan satamassa vieraili 529 alusta 30 maasta. Satamalaitos käytti investointeihin vuoden aikana lähes kahdeksan miljoonaa markkaa (1,34 miljoonaa euroa).

Oy M. Rauanheimo Ab siirtyi KWH-konsernin omistukseen.

**2002** Suomi luopui markasta ja siirtyi euroon. Metsäinsinööri Joakim Laxåback valittiin Oy M. Rauanheimo Ab:n toimitusjohtajaksi. Entinen paikallispäällikkö Antti Ahonen jäi eläkkeelle vuonna 2003. Sen jälkeen hän jatkoi konsulttina pari vuotta.

Satama sai lisäpontta Lietmajärvi–Kotškoma-rataosuuden valmistuttua Venäjällä. Sen myötä etäisyys Arkangeliin lyheni 600 kilometriä ja rautatieyhteydet Kuolan niemimaan kaivoksiin sekä Murmanskin kaupunkiin kohenivat. Vartiuksen rajanylityspaikka



AW-terminaali. AW-terminalen.

levereras främst till Egypten. Totalt uppgår exporten av sparrar till 400 000 kubikmeter.

Under året överstiger totaltrafiken 3,5 miljoner ton. Transittrafiken svarar för drygt en halvmiljon ton. 5 028 containers hanteras. Under året besöker 529 fartyg från 30 olika länder Karleby hamn. Hamnverkets investeringar uppgår under året till knappt 8 miljoner mark (1,34 milj. euro).

Under året övergår Oy M. Rauanheimo Ab i KWH-koncernens ägo.

**2002** Finland överger marken och övergår till Euro. Skogsbruksingenjör Joakim Laxåback tillträder som VD för Oy M. Rauanheimo Ab och den tidigare platschefen Antti Ahonen fortsätter i bolaget fram till pensioneringen 2003. Därefter verkar han några år som konsult i bolaget.

Nya framgångar väntar hamnen när järnvägssträckan Lietmajärvi–Kochkoma färdigställts. Det betyder att avståndet till Arkangelsk blir 600 kilometer kortare och förbättrar järnvägsförbindelserna till gruvorna på Kolahalvön samt till staden Murmansk. Övergången vid Vartius ligger nordost om Kajana. Tidigare svarade järn pellets från Kostamus för en stor del av transittrafiken.

Finnlines VD Antti Lagerroos tror inte på Karleby hamns framtid. Han efterlyser färre och större hamnar. Hamnverkets ekonomi- och marknadsföringschef Torbjörn Witting tar inte påhoppet på fullt allvar. Det

sijaitsee Kajaanista koilliseen. Kostamuksen rautapelletit muodostivat aiemmin suuren osan transitoliikenteestä.

Finnlines-varustamon toimitusjohtaja Antti Lagerroos ei uskonut Kokkolan sataman tulevaisuuteen. Hänen mielestään satamien määrää tuli vähentää ja jäljelle jääviä satamia laajentaa. Kokkolan satamalaitoksen talous- ja markkinointipäällikkö Torbjörn Witting ei ottanut Lagerroosin hyökkäystä täysin tosissaan. ”Tämä vanha aihe nousee esille säännöllisin väliajoin, eikä sillä ole merkitystä toiminnan kannalta. Kokkolan teollisuuden osuus vuositonnistosta on 60 prosenttia, eikä teollisuus selviäisi ilman toimivaa satamaa”, Witting huomautti. Hänen mielestään Lagerroos vain yritti vetää kotiinpäin, sillä Finnlines omisti ahtausrityksiä Helsingissä.

Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) näytti Kemin, Oulun, Kokkolan ja Pietarsaaren satamien sekä VR Cargon yhteiselle Northlink-markkinointihankkeelle vihreää valoa vuosille 2002–2004 ja myönsi sille tukea.

Satamalaitos teki vuoden aikana 1,32 miljoonan euron investoinnit. Ykspihlajan sataman liikenne kuitenkin supistui noin kahdeksalla prosentilla 3,2 miljoonaan tonniin. Se johtui kauttakulkuliikenteen merkittävästä vähenemisestä, mikä puolestaan oli seurausta Kostamuksen rautapellettien kysynnän supistumisesta. Satamassa kävi 546 alusta vuoden aikana.

**2003** Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton (AKT:n) toiminta pysäytti työt satamassa perjantaina 17. tammikuuta. AKT järjesti koko maassa vuorokauden kestäväen lakon, ja sataman kaikki ahtaajat osallistuivat siihen. Lakko ei ollut kuitenkaan suunnattu työnantajaa kohtaan, vaan se oli vastalause EU-direktiivialoitteelle, jonka myötä saattaisi käydä niin, että muutkin kuin ahtaajat voisivat tulevaisuudessa hoitaa satamissa tapahtuvat lastaukset ja purut. Vuorokauden mittaisen lakon vuoksi yhden aluksen sahapuun lastaus viivästyi vuorokaudella.

Kantasatamaan alettiin puuhata Pohjoismaiden ensimmäisen joka sään terminaalin (AWT:n) rakentamista. Satamajohtaja Eero Mäki kertoi uutisen esitellessään hanketta lehdistölle. Maailmassa oli vain kolme joka sään terminaalia: kaksi Hollannissa ja yksi Espanjassa. Kokkolan satama saisi näin ollen Suomen ja Pohjoismaiden ensimmäisen katetun terminaalin. Rakentamisen alkamisajankohtaa suunniteltiin kesälle ja terminaalin odotettiin valmistuvan vuoden 2004 lopussa.

Kappaletavaroiden käsittelyyn suunnitellun terminaalin arvioitiin lisäävän kapasiteettia 25 prosentilla.

är en gammal diskussion som återkommer med jämna mellanrum, men saknar relevans. Industrin i Karleby står för 60 procent av det årliga tonnage och klarar sig inte utan en fungerande hamn, påpekar Witting och ser Lagerroos' utspel som ett försök att dra hemåt eftersom Finnlines äger stuveribolag i Helsingfors.

Hamnarna i Bottenhavet och VR Cargos gemensamma marknadsföringsprojekt Northlink får klarsignal för sitt samprojekt som omfattar åren 2002-2004. Det betyder att hamnarnas samprojekt i Kemi, Uleåborg, Karleby och Jakobstad stöds av Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF).

Under året uppgår hamnverkets investeringar till 1,32 miljoner euro. Men trafiken över Yxpila minskar med drygt åtta procent till 3,2 miljoner ton. Minskningen beror på ett radikalt bortfall av transittrafik vilket i sin tur beror på minskad efterfrågan på järn pellets från Kostamus. 546 fartyg besöker hamnen under året.

**2003** Fredagen den 17 januari stoppar AKT:s aktion arbetet i hamnen. Alla stuveriarbetare deltar i den ett dygn långa strejken som Bil- och transportarbetarförbundet (ATK) genomför i hela landet. Strejken är inte riktad mot arbetsgivaren utan mot förslaget till EU-direktiv som kan leda till att andra än stuveriarbetarna i framtiden kan sköta lastningen och lossningen i hamnarna. Den dygnslånga strejken leder till att lastningen av ett fartyg med sågat virke skjuts fram med ett dygn.

Nordens första allvädersterminal skall byggas i stamhamnen. Den nyheten levererar hamndirektör Eero Mäki när han presenterar projektet för pressen. Endast tre allvädersterminaler finns i världen, två i Holland och en i Spanien. Därmed skulle Karleby hamn bli den första hamnen i landet och i hela Norden som får en täckt terminal. Byggstarten planeras till sommaren och målet är att terminalen står klar i slutet av 2004.

Terminalen som är avsedd för hantering av styckegods skall öka kapaciteten med 25 procent. Mäki framhåller att vädret har stor betydelse för hur smidigt styckegodshanteringen sker i hamnen. Nu finns det risk att gods som sågat virke tar skada om hanteringen sker i regn. Dessutom förbättras arbetsmiljön avsevärt om man inte behöver utföra arbetet i snöyra.

För att bekanta sig med hur en allvädersterminal fungerar i praktiken beslutar stadsstyrelsen att sända nio representanter till Amsterdam där Europas största allvädersterminal varit i bruk i två år. Förutom

## 1955

Finlands största tanker M/T Wipunen på 19 433 DWT lossar 8 000 ton olja i Yxpila hamn.

## 1958

Posten köper Friis verkstadsfastigheter i Yxpila.

## 1959

Finlands största fartyg Presto lossar olja i Finlands djupaste hamn Yxpila. Fartyget på 20 314 DWT som ägs av FÅA kan i sina 27 tankar transportera drygt 25 000 000 liter olja vilket betyder en fjärdedel av vad som ryms i samtliga oljecisterner i Yxpila.

## 1960

Stadens befolkning uppgår till 16 196 personer. I landskommunen bor 7 064 personer.

Den första november inleder Aero regelbunden trafik på Kronoby. Detta gynnar givetvis näringslivet i regionen.

Båthamnen framför hamnkontoret utfylls och småbåtshamnen flyttas till Potten.

Under 1960-talet säljs vågbrytaren till Esso som använder den som oljehamn.

I början av decenniet görs försök att köra i gång passage-arratrafiken på Sverige. Det är Rederi Ab Bottnaviken – Varustamo Oy Perämeri som inle-

## 1954

Ab Otto Rodén Oy:n ja YSC:n osakkeet siirtyvät M. Rauanheimo Oy:lle toukokuussa. Näin Rodénin rooli on huolintatoiminnassa päättynyt.

Lannoitetehtas aloittaa toimintansa Ykspihlajassa.

## 1955

Suomen suurin tankkialus M/T Wipunen (19 433 DWT) tuo 8 000 tonnia öljyä Ykspihlajaan.

## 1958

Posti ostaa Friisin konepajakiinteistöt Ykspihlajassa.

## 1959

Suomen suurin alus Presto tuo öljyä Suomen syvimpään satamaan, Ykspihlajaan. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön omistama, 20 314 DWT:n alus pystyy 27 tankkissaan kuljettamaan runsaat 25 000 000 litraa öljyä, joka riittäisi täyttämään neljäsoosan Ykspihlajan kaikista öljysäiliöistä.

## 1960

Kaupungissa on 16 196 asukasta. Maalaiskunnassa on 7 064 asukasta.

Aero käynnistää säännöllisen lentoliikenteen Kruunupyyn 1. marraskuuta. Se tietenkin hyödyttää alueen elinkeinoelämää.

Satamakonttorin



**Amsterdamin vierailulta. Besöket i Amsterdam.**

Mäki tähdensi sään suurta vaikutusta kappaletavaran käsittelyn sujuvuuteen satamassa. Ilman katettua terminaalia oli olemassa esimerkiksi sahatavaran vaurioitumisen vaara, jos sitä käsiteltäisiin sateessa. Tämän lisäksi työympäristö kohentuisi huomattavasti, jos työntekijöiden ei tarvitsisi työskennellä lumipyryssä.

Kaupunginhallitus päätti lähettää yhdeksän edustajaa Amsterdamiin tutustumaan tarkemmin joka sään terminaalin käytännön toimintaan. Euroopan suurin joka sään terminaali oli tuolloin ollut kaksi vuotta käytössä Amsterdamissa. Kaupunginhallituksen edustajien lisäksi satamajohtokunta lähetti matkaan omat edustajansa. Vierailu järjestettiin 18.–19. helmikuuta. Matka herätti arvostelua, jossa kyseltiin, maksavatko veronmaksajat viulut. Sitä he eivät kuitenkaan tehneet, sillä satamajohtokunta järjesti matkan ja vastasi yksin kustannuksista. Matkalle osallistuneet poliitikot olivat tyytyväisiä näkemäänsä, ja asia eteni päätöksentekoaikojen. Terminaalin rakentaminen oli täydessä vauhdissa toukokuussa.

Kokkolan sataman kautta kulki runsaat kolme miljoonaa tonnia tavaraa vuoden aikana. Luku oli 6,5 prosenttia edellisvuotta pienempi. Kauttakululiikenne

stadsstyrelsens representanter sänder hamndirektionen sina egna representanter till resan som företas 18 -19 februari. Resan väcker kritik och man undrar om det är skattebetalarna som svarar för fiolerna. Det gjorde de inte för det var hamndirektionen som anordnade resan och svarade för kostnaderna. Politikerna som är med på resan är nöjda och ärendet avancerar i de beslutande organen. I maj är terminalbygget i full gång.

Drygt tre miljoner ton gods passerar Karleby hamn under året. Det är 6,5 procent mindre än året innan. Transittrafiken ligger nästan nere. Under året besöker 520 fartyg från 28 länder Karleby hamn. Trots minskad trafik är resultatet positivt. Under året kan hamnverket överföra 1,7 miljoner euro till stadens kassa. Hamnverkets investeringar uppgår till drygt 7 miljoner euro. Merparten har gått till bygget av AWT-terminalen.

**2004** I början av året godkänner stadsstyrelsen hamnverkets nya organisationsmodell som tas i bruk den 1 mars. Den tidigare modellen har gällt sedan 1995. Ekonomi- och marknadsföringschef Torbjörn Witting efterträder Eero Mäki som hamndirektör. Även hamnkaptan Hans Biskop



**Johtajanvaihdos. Eero Mäki jää eläkkeelle ja Torbjörn Witting astuu hänen tilalleen.**

**Byte på direktörsposten. Eero Mäki går i pension och Torbjörn Witting tar över.**

oli lähestulkoon pysähdyksissä. Kokkolan satamassa vieraili 520 alusta 28 maasta. Liikennemäärän laskusta huolimatta sataman tulos oli plusmerkkinen. Satamalaitos tuloutti vuoden aikana 1,7 miljoonaa euroa kaupungin kassaan. Satamalaitos teki runsaan seitsemän miljoonan euron investoinnit. Valtaosa kului joka sään terminaalin rakentamiseen.

**2004** Kaupunginhallitus hyväksyi vuoden alussa satamalaitoksen uuden organisaatiomallin, joka otettiin käyttöön 1. maaliskuuta. Aiempi malli oli ollut käytössä vuodesta 1995 lähtien. Talous- ja markkinointipäällikkö Torbjörn Witting siirtyi satamajohtajaksi Eero Mäen jäätyä eläkkeelle. Myös satamakapteeni Hans Biskop jäi eläkkeelle samana vuonna. Hemming Renlund jatkoi satamajohtokunnan puheenjohtajana.

Satamaan perustettiin kaksi uutta virkaa eli liikennepäällikön ja kehityspäällikön virat. Samanaikaisesti lakkautettiin satamakapteenin virka sekä talous- ja markkinointipäällikön toimet. Kaupunginhallitus hyväksyi muun henkilöstön ammattinimikkeiden erinäiset muutokset. Merikapteeni Carita Rönnqvist valittiin 15

går i pension under året. Hemming Renlund fortsätter som ordförande i hamndirektionen.

Två nya vakanser inrättas; en trafikchef och en utvecklingschef. Samtidigt dras tjänsten som hamnkaptan och befattningen som ekonomi- och marknadsföringschef in. Stadsstyrelsen godkänner diverse omändringar av tjänstebenämningar för den övriga personalen. Den 23 juni väljs sjökaptan Carita Rönnqvist bland 15 sökande till posten som trafikchef. Jyrki Roukala utses till utvecklingschef.

Tisdagen den 10 februari är en högtidsdag i hamnen. Då muras grundstenen för allvädsterminalen. I mursleven håller kommunikationsminister Leena Luhtanen som under dagen träffar stadens högsta ledning och industriledare. Naturligtvis ligger finansieringen av den efterlängttade hamnvägen högst på agendan. I juni firas taklagsfest på AWT-terminalen.

I juli träder en ny lag i kraft som strävar till större säkerhet i hamnarna. Det betyder att hamnområdet i Yxpila skall ingärdas med ett två meter högt och ett 1,3 kilometer långt stängsel. Området får tre portar för bil- och långtradartrafik och två portar för tågtrafik. Huvudporten ligger vid tullen, djuphamnen och stamhamnen får

der linjetrafik på Skellefteå med M/S Bothnia. Men linjen lönar sig inte och läggs ner år 1966. Oy M. Rauanheimo Ab återupptar trafiken med S/S Coccolita, även den trafiken avvecklas efter tre år.

Åren 1960-62 byggs en egen hamn för Outokumpus svavelfabrik som skall grundas. Staden deltar i kostnaderna med 50 procent. Även svavelsyrafabriken byggs ut. Strandskajen byggs under åren 1960-65.

#### **1961**

Neste etablerar sig i Yxpila och industriamnen tas i bruk. I slutet av året blir det klart att staten kommer att satsa 618 miljoner mark på hamnens utbyggnad under de kommande åren. Tre kajanläggningar skall byggas, områden skall beläggas med asfalt, en lagerbyggnad skall uppföras, fyra lyftkranar skall anskaffas och en del muddringsarbeten skall utföras.

#### **1962**

Outokumpu etablerar sig i Yxpila. Som mest sysselsätter fabriken 1 800 personer.

#### **1964**

Nytt rekord slås i hamnen under året.

edustan venesatama täytetään ja pienvenesatama siirretään Pottiin. Aallonmurtaja myydään Essolle 1960-luvulla. Esso käyttää sitä öljysatamana.

Joulukuun alussa yritetään käynnistää matkustajaliikennettä Ruotsiin. Rederi Ab Bottenviken – Varustamo Oy Perämeri aloittaa M/S Bothnialla reittiliikenteen Skellefteåån. Linja ei kuitenkaan kannata, ja se lakkautetaan v. 1966. Oy M. Rauanheimo Ab aloittaa liikenteen uudelleen S/S Coccolitalla, mutta liikennöinti päättyy kolmen vuoden kuluessa.

Perustettavalle Outokummun rikkitehtaalle rakennetaan oma satama vuosina 1960–1962. Kaupunki maksaa puolet kustannuksista. Myös rikkihappotehdasta laajennetaan.

Rantalaituri rakennetaan vuosina 1960–1965.

### 1961

Neste asettuu Ykspihlajaan, ja teollisuussatama otetaan käyttöön.

Vuoden lopussa varmistuu, että valtio panostaa tulevana vuosina 618 miljoonaa markkaa sataman laajennustöihin. Rakennetaan kolme laituria, asfaltoidaan alueita, rakennetaan



**Kokkolan sataman johtoryhmä. Vas. Carita Rönnqvist, Jyrki Roukala, Torbjörn Witting, Tapio Lampinen ja Vuokko Kalliokoski.**

**Karleby hamns ledningsgrupp. Från vänster Carita Rönnqvist, Jyrki Roukala, Torbjörn Witting, Tapio Lampinen och Vuokko Kalliokoski.**

hakijan joukosta liikennepäälliköksi 23. kesäkuuta. Jyrki Roukala nimitettiin kehityspäälliköksi.

Satamassa oli juhlapäivä 10. helmikuuta. Silloin muurattiin joka sään terminaalin peruskivi. Laastikauhaa piteli liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen, joka tapasi päivän mittaan kaupungin ylintä johtoa ja teollisuusjohtajia. Kauan toivotun satamatien rahoitus oli luonnollisesti asialistan kärjessä. Joka sään terminaalin harjannostajaisia vietettiin kesäkuussa.

Heinäkuussa astui voimaan uusi laki, jolla pyrittiin takaamaan satamien parempi turvallisuus. Lain myötä Ykspihlajan satama-alue rajattiin kaksi metriä korkealla ja 1,3 kilometriä pitkällä aidalla. Alueelle rakennettiin kolme porttia auto- ja rekkaliikenteelle sekä kaksi porttia junaliikenteelle. Pääportti sijaitsi tullin vieressä, kun taas syväsatama ja kantasatama saivat kumpikin omat sivuporttinsa. Suunniteltu satamatie päättyi pääportille.

Uudet turvallisuussäädökset vaikuttivat myös asutukseen ja useita taloja siirrettiin pois satama-alueelta.

var sin sidoport. Den planerade hamnvägen slutar vid huvudporten.

De nya säkerhetsreglerna inverkar även på bosättningen och många hus flyttas från hamnområdet. Hamnverket betalar husägarna full ersättning för arrangemangen. Det är inte bara hamnområdet som får nya säkerhetsregler. Alla fartyg som anlöper hamnen måste meddela sin säkerhetsstatus innan de får angöra hamnen.

I augusti försätter FFC-anslutna Sjömansunionen det kinesiska fartyget Yong Ler i blockad. Fartyget som seglar under Hongkongs flagg har en kinesisk besättning på 26 man. Fartyget skall lasta 65 000 ton järnpellets till Holland. Enligt unionen har fartyget inget kollektivavtal som kan godkännas. Initiativet till blockaden kommer inte från stuveriarbetarna i Karleby. Efter två veckor seglar fartyget halvlastat vidare.

Längdsorteringsverket som skulle bli ett lyft för virkeshantering i hamnen har stått oanvänt de senaste tio åren säljs till Sibirien. Anläggningen anskaffades i



# Toimitusjohtaja / Verkst. direktör Torbjörn Witting

Kokkolan satama on ollut Torbjörn Wittingin työpaikka jo 18 vuotta. Ensimmäiset kahdeksan vuotta hän toimi sataman talous- ja markkinointipäällikkönä. Vuonna 2004 hän siirtyi satamajohtajaksi Eero Mäen jälkeen. Siitä lähtien hän on ollut mukana kehittämässä Kokkolan satamaa Suomen tärkeimpien ja tehokkaimpien satamien joukkoon.

Torbjörn Witting (synt. 1963) on syntynyt ja varttunut Kokkolassa. Ylioppilastutkinnon (Karleby svenska gymnasium v. 1982) jälkeen hän aloitti opinnot Åbo Akademin taloustieteiden ja valtiotieteiden tiedekunnassa. Vuosina 1978–1988 hän hankki käytännön talouselämän kokemusta työskentelemällä Kokkolan suurteollisuudessa, pankissa sekä saha- ja metsäteollisuudessa.

Hän teki pro gradu –opinnäytteensä Nokia Mobile Phonesin Salon yksikössä vuosina 1988–1989. Opinnäyte käsitteli johdon tulosohejausjärjestelmien suunnittelua ja laadintaa. Witting palasi Åbo Akademiin ja toimi yritystalouden assistenttina puoli vuotta. Hän valmistui kauppatieteiden maisteriksi vuonna 1991.

Witting ei tuolloin suunnitellut palaamista Kokkolaan, jossa vallitsi lama ja vähäiset mahdollisuudet saada mielenkiintoista työtä. Sen sijaan hän työskenteli vuoden Assistant business controllerina Grupo Sidekillä Guadalajarassa Meksikossa. Samalla hänelle tarjoutui tilaisuus kohentaa englannin taitoa ja nähdä maailmaa.

Torbjörn Witting palasi Suomeen ja Åbo Akademiin, jossa hän työskenteli konsulttina vuosina 1991–1994, ja Svenska handelshögskolanin yliassistenttina 1.1.1995 – 31.12.1996. Kiinnostus kotikaupunkiin palaamisesta heräsi keväällä 1996, jolloin lehti-ilmoituksella haettiin talous- ja markkinointipäällikköä Kokkolan satamaan perustettuun uuteen virkaan.

Witting haki virkaa ja tuli valituksi 56 hakijan joukosta. Satamajohtajan viestikapula siirtyi hänelle 1. maaliskuuta 2004 Eero Mäeltä, joka oli johtanut toimintaa vuodesta 1987. Wittingin siirytessä satamajohtajaksi kauttakulkuliikenteen määrä oli 0,5 miljoonaa tonnia, kun sen on nyt vuonna 2014 arvioitu yltävän 3,5 miljoonaan tonniin. Rahtiliikenteen kokonaismäärän arvioidaan tänä vuonna (2014) nousevan 8,6 miljoonaan tonniin. Se on sataman historian ennätys.

Vaikka työ vaatii aikansa, Torbjörn Witting pyrkii hoitamaan kuntoaan. Hän on harrastanut monenlaista liikuntaa, viime aikoina lähinnä kuntosalilla. Veneilykin kiinnostaa, ja perheen vene on ollut ahkerassa käytössä.

Torbjörn Wittingin äidinkieli on ruotsi, ja hän osaa suomea ja englantia erinomaisesti ja saksaa tyydyttävästi. Lisäksi hän selviää arkielämän tilanteista espanjaksi ja venäjäksi.



I 18 år har Karleby hamn varit Torbjörn Wittings arbetsplats. De åtta första åren verkade han som hamnens ekonomi- och marknadsföringschef. År 2004 efterträdde han Eero Mäki som hamndirektör. Sedan dess har han varit med och utvecklat Karleby hamn till en av Finlands främsta och mest effektiva hamnar.

Torbjörn Witting (1963) är född och uppvuxen i Karleby. Efter studentexamen från Karleby svenska gymnasium år 1982 inledde han sina studier vid ekonomisk- statsvetenskapliga fakulteten vid Åbo akademi. Åren 1978-1988 skaffade han sig praktisk erfarenhet av näringslivet genom att arbeta inom storindustrin i Karleby, på bank och inom såg- och skogsindustrin.

Sitt pro gradu-arbete utförde han vid Nokia Mobile Phones i Salo 1988-1989. Slutarbetet behandlade planering och uppbyggande av ledningens resultatstyrningssystem. Witting återvände till Åbo akademi och verkade ett halvt år som assistent i företagsekonomi. År 1991 avlade han ekonomiemagistersexamen.

Witting hade då inga planer på att återvända till Karleby som var mitt uppe i depressionen med små möjligheter att få ett intressant jobb. I stället passade han på att arbeta ett år som assistant business controller vid Grupo Sidek i Guadalajara i Mexiko. Samtidigt kunde han förbättra sina kunskaper i engelska och se lite av världen.

Torbjörn Witting återvände till Finland och Åbo Akademi där han åren 1991-1994 arbetade med konsultuppdrag. Från 1.1.1995 till 31.12.1996 verkade han som överassistent vid Svenska handelshögskolan. Våren 1996 väcktes intresset för hemstaden Karleby då en annons i tidningspressen berättade att en nyinrättad tjänst som ekonomi- och marknadsföringschef inrättats vid Karleby hamn.

Witting sökte tjänsten som lockade 56 sökande och fick den. Den första mars 2004 tog han emot stafettspinnen av sin föregångare Eero Mäki som lett verksamheten sedan 1987. När Witting tillträdde som hamndirektör uppgick transittrafiken till 0,5 miljoner ton, medan den år 2014 budgeterats till 3,5 miljoner ton. Den totala godstrafiken beräknas detta år (2014) stiga till 8,6 miljoner ton. Detta är nytt rekord i hamnens historia.

Trots att arbetet kräver sin man försöker Torbjörn Witting sköta sin kondition. Motionerar gör han i en eller annan form. På senare år har han mest gått på gym för att upprätthålla konditionen. Men båtlivet intresserar och familjens båt har varit i flitig användning.

Torbjörn Witting har svenska som modersmål och utmärkta kunskaper i finska och engelska samt nöjaktiga kunskaper i tyska. Med spanskan och ryskan klarar han sig i vardagslag.

varastorakennus, hankitaan neljä nosturia ja tehdään ruoppaus-  
töitä.

### 1962

Outokumpu asettuu Ykspihlajaan. Tehtaassa on enimmillään 1 800 työntekijää.

### 1964

Satama saavuttaa uuden ennätyksen. Rahdiliikenteen kokonaismäärä ylittää ensimmäistä kertaa sataman historiassa miljoonan tonnin rajapyykin. Näin ollen Ykspihlaja kuuluu Suomen kymmenen suurimman sataman joukkoon ja on Pohjanlahdella Oulun ja Porin jälkeen suurin satama. Tuonti ylittää viennin, koska Rikkihappo ja Outokumpu tuovat meriteitse suuret määrät raaka-aineita. Vuoden aikana satamassa käy 593 laivaa, edellisvuonna niitä oli ollut 550.

### 1965

Rantalaituri valmistuu. Outokumpu laajentaa kobolttin tuotantoa niin, että se kattaa 10 prosenttia maailman kobolttin kysynnästä.

### 1966

Ykspihlajaan hankitaan ensimmäiset nosturit.

### 1967

Satama on ensimmäistä kertaa auki koko vuoden.

Satamalaitos maksoi talonmistajille täyden korvauksen järjestelystä. Uudet turvallisuussäädökset tuntuivat myös satama-alueen ulkopuolella. Kaikkien satamaa lähestyvien alusten oli ilmoitettava turvallisuustilanteensa ennen satamaan saapumista.

SAK:n jäsenyhdistys Suomen Merimies-Unioni asetti kiinalaisen Yong Ler -aluksen saartoon elokuussa. Hongkongin lipun alla purjehtineella aluksella työskenteli 26 kiinalaisen miehistö. Aluksen tarkoituksena oli viedä 65 000 tonnia rautapellettejä Hollantiin. Merimies-Uniinin mukaan aluksen miehistöllä ei kuitenkaan ollut hyväksyttävää työehtosopimusta. Saartoaloite ei tullut Kokkolan ahtaajilta. Alus jatkoi puolityhjänä matkaansa kahden viikon kuluttua.

Puutavaran käsittelyyn tarkoitettu pituuslajittelulaitos oli seissyt satamassa käyttämättömänä kymmenen vuotta, ja se myytiin Siperiaan. Laite oli hankittu 1980-luvun puolivälissä ja se oli rakennettu kertaalleen uudelleen palon jälkeen. Laitteesta täytyi hankkiutua eroon, sillä se sijaitti joka sään terminaalia varten suunniteltujen hallien tiellä.

Outokumpu Zinc Oy:stä tuli osa New Boliden-konsernia ja Boliden Kokkola Oy perustettiin. Yhtiössä oli noin 700 työntekijää. Uudet markkinat turvasivat Kokkolan sataman toimintaa.

Oy M. Rauanheimo Ab onnistui solmimaan sopimuksen Kostamuksen tehtaiden rautapellettien kuljettamisesta ja käsittelystä. Yhteistyö venäläisen RWD Services -yrityksen



**AW-terminaalirakennuksen urakkasopimusta allekirjoitetaan. Entreprenöörivalet om byggandet av AW-terminalen undertecknas.**

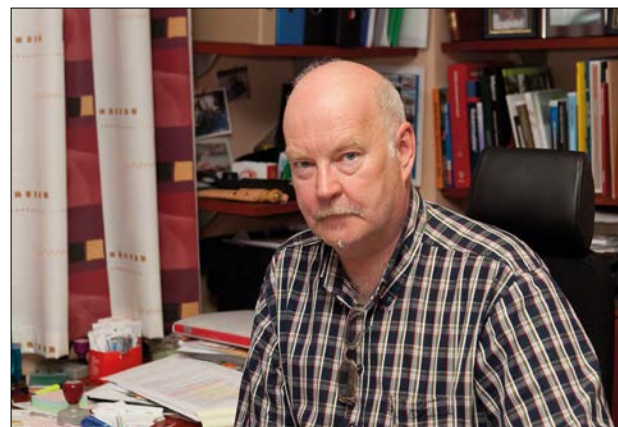
mitten på 1980-talet, brann ner och byggdes upp på nytt. Eftersom anläggningen står i vägen för hallar i anslutning till AW-terminalen måste den bort.

Outokumpu Zinc Oy blir en del av New Boliden-koncernen och Boliden Kokkola Oy bildas. Antalet anställda uppgår till ca 700 personer. Nya marknader tillkommer och tryggar verksamheten i Karleby.

Oy M. Rauanheimo Ab lyckas teckna kontrakt om transport och hantering av järnpellets från Kostamus fabriker. Samarbetet med den ryska partnern RWD Services påbörjas. Samarbetet möjliggör erbjudande av hela logistikpaket från t.ex. gruvor i Ryssland till Karleby hamn och vidare lastning av fartyg. Rauanheimo tecknar kontrakt med Nordkalk gällande hantering och transport av kalksten.

Under året flyttar Rauanheimo in i nya lokaler. Delägare i fastighetsbolaget Port Handling är hamnverket, Backman-Trummer och Oy M. Rauanheimo Ab. Vid öppningen klipper KWH:s koncernchef Peter Höglund bandet. VD Joakim Laxåback är nöjd med företagets resultat och ser positivt på framtiden. Farleds djupet på 13 meter samt den stora lagerkapaciteten i hamnområdet skapar goda förutsättningar för en konkurrenskraftig verksamhet.

– Vi har stabila och stora volymer som kräver effektiv hantering. Basen utgörs av råvaror till de lokala industriföretagen. Men även volymen av sågade trävaror för export är betydande. När den nya allvådersterminalen



**Joka sään terminaalin vedenalaisen osan rakentaminen oli mielenkiintoinen haaste Oy Tallqvist Ab:lle ja sen toimitusjohtaja Mikael Tallqvistille. För Oy Tallqvist Ab och dess VD Mikael Tallqvist var byggandet av den del av AW-terminalen som finns under vattenytan en intressant utmaning.**

kanssa alkoi. Yhteistyö mahdollisti koko logistiikkapaketin tarjoamisen; siihen sisältyi esimerkiksi kuljetus Venäjän kaivoksista Kokkolan satamaan sekä edelleen alusten lastaaminen. Rauanheimo solmi Nordkalkin kanssa sopimuksen kalkkikiven käsittelystä ja kuljettamisesta.

Rauanheimo muutti uusiin tiloihin vuoden aikana. Port Handling -kiinteistöyhtiön osakkaina olivat satamalaitos, Backman-Trummer ja Oy M. Rauanheimo Ab. KWH:n konsernijohtaja Peter Höglund leikkasi avajaisissa nauhan. Toimitusjohtaja Joakim Laxåback oli tyytyväinen yrityksen tulokseen ja suhtautui myönteisesti tulevaisuuteen. Uusi 13 metriä syvä väylä ja satama-alueen mittava varastokapasiteetti tarjosivat hyvät edellytykset kilpailukykyiselle toiminnalle.

”Sataman kautta kulkee tasainen ja suuri määrä tuotteita, jotka vaativat tehokasta käsittelyä. Paikallisten teollisuusyritysten raaka-aineet muodostavat perustan. Mutta myös vientiin tarkoitetun sahapuutavaran määrä on merkittävä”, Laxåback totesi. Laxåback huomautti kilpailukyvyyn kohenevan entisestään uuden joka sään terminaalin myötä.

Joka sään terminaali otettiin käyttöön 14. joulukuuta. Samana päivänä koelastattiin M/S Trenden, joka yhdessä sisaraluksensa kanssa kuljetti sinkkiä Boliden Kokkola Ab:stä Rostockiin ja Amsterdamiin. Joka sään terminaalin kokonaiskustannukset olivat 16 miljoonaa euroa. Rahtajat saivat investoinnin ansiosta kustannussäästöjä laivojen lyhentyneen seisonta-ajan myötä. Myös huolitsija hyötyi hallin tarjoamista eduista. Lastaustehokkuus lisääntyi lastaustavan kehittyessä. Terminaali pystyi vastaanottamaan aluksia, joiden kuollut paino (DWT) oli 9 500 tonnia. Se vastaa 200:aa rekka-autokuormallista.

Joka sään terminaali toi kilpailuetua Oy M. Rauanheimo Ab -huolintayritykselle. Toimitusjohtaja Joakim Laxåbackin mielestä panostus oli tärkeä sataman ja koko seudun kehitystä ajatellen. Joka sään terminaali vaikutti myönteisesti puutavaran vientiin ja elintarvikkeiden käsittely pystyi täyttämään sille asetetut yhä tiukemmat vaatimukset.

Kokkolan satamassa kävi vuoden aikana 522 alusta, ja tavaran käsittely nousi 3,5 miljoonaan tonniin. Kauttakululiikenteen osuus siitä oli 0,4 miljoonaa tonnia. Satamassa käsiteltiin runsaat 4 000 konttia. Satamalaitos teki runsaan kymmenen miljoonan euron investoinnit vuoden aikana. Vuoden lopussa satamalaitoksella oli lainaa 16,6 miljoonan euroa.

tas i bruk ökar konkurrenskraften ytterligare, påpekar Laxåback.

Den 14 december tas AWT-terminalen i bruk. Då provlastas M/S Trenden som tillsammans med sina systerfartyg fraktar zink från Boliden Kokkola Ab till Rostock och Amsterdam. Totalinvesteringen uppgår till 16 miljoner euro. Satsningen betyder kostnadsbesparingar för befraktaren eftersom ståtiden minskar. För speditören ger hallen också hanteringsfördelar. Lastningseffektiviteten ökar tack vare utvecklingen av lastningssättet. Terminalen kan ta emot fartyg på 9 500 DWT. Det motsvarar lasten från 200 långtradar.

Allvädersterminlen ger speditörsföretaget Oy M. Rauanheimo Ab konkurrensfördelar. VD Joakim Laxåback ser satsningen som viktig med tanke på hamnens, men också hela regionens utveckling. Allvädersterminalen kommer även att inverka positivt på virkesexporten och hanteringen av livsmedel kommer att uppfylla de allt strängare kraven.

Under året trafikerar 522 fartyg Karleby hamn och den totala godshanteringen uppgår till 3,5 miljoner ton, varav transittrafiken svarar för 0,4 miljoner ton. Drygt fyra tusen containers hanteras. Hamnverkets investeringar uppgår till drygt 10 miljoner euro. Vid årsslutet har hamnverket 16,6 miljoner euro i krediter.

**2005** Den 31 januari invigs den nya AWT-terminalen. Trafikminister Leena Luhtanen klipper det blåvita bandet och berömmar Karleby för att man vågar gå i spetsen för utvecklingen av Finlands hamnar. Hon påpekar att samspelet mellan vägar, järnvägar och sjöfart måste fungera för att Finland skall vara konkurrenskraftigt. En bra och välfungerande logistik är livsviktig för ett land som befinner sig i EU:s periferi, påpekar ministern i sitt tal.

Testning av AWT-terminalen pågår till utgången av juni när den första delen av lagerbyggnaden på 5 500 kvadratmeter tas i bruk. Tre lagerbyggnader i anslutning till AWT-terminalen är under planering.

Under våren råder stor aktivitet i djuphamnen. I början av maj lossar ett tågsätt på 59 vagnar järnpelletts för vidare transport till Centraleuropa. Totalt rymmer det flera hundra meter långa tågsättet 3,8 miljoner kilogram järnpelletts från Kostamus. Därmed är trafiken som betyder mycket för hamnens utveckling i gång.

Hamndirektör Torbjörn Witting berättar att transittrafiken redan i april överskridit noteringarna för fjolåret. Hittills har 400 000 ton järnpelletts hanterats och

För första gången i hamnens historia överstiger den totala godstrafiken en miljon ton. Därmed hör Yxpila till Finlands tio största hamnar och är näst Uleåborg och Björneborg den största hamnen i Bottniska viken. Importen överstiger exporten på grund av den stora mängd råvaror som Rikkihapo och Outokumpu tar in sjövägen. Under året trafikerar 593 fartyg hamnen mot 550 fartyg året innan.

#### **1965**

Strandkajen står färdig.

Outokumpu utvidgar produktionen av kobolt och denna täcker 10 procent av världsbehovet.

#### **1966**

De första lyftkranarna anskaffas till Yxpila.

#### **1967**

Hamnen i Yxpila är för första gången öppen året runt.

#### **1968**

Den första malmbåten lastas i industrihamnen.

#### **1970**

Under 1970-talet sker genomgripande förändringar i anställningsförhållandena inom branschen. Detta är en del av or-

### 1968

Ensimmäinen malmilaiva lastataan teollisuussatamassa.

### 1970

1970-luvulla alan työsuhteissa tapahtuu perinpohjaisia muutoksia. Se vaikuttaa osaltaan siihen, että Adolf Lahti & Co:n omistajat vetäytyvät leikistä Verner Mattsonin tyttären Margaretha Schaumanın johdolla.

Ykspihlajan kautta laivataan 1 626 833 tonnia rahtia.

### 1972

Huolintayhtiö Adolf Lahti & Co siirtyy Rauanheimo-yhtymälle. Mattsonin perhe on näin ollen toiminut alalla menestyksekkäästi liki 50 vuotta.

Kaupunki ostaa aallonmurtajan takaisin itselleen.

### 1973

Esson laitoksilla Ykspihlajassa syttyy suurpalo.

Uusi öljylaituri rakennetaan.

### 1974

Outokummun satamaan hankitaan nosturi.

### 1975

Ykspihlajaan johtava reitti syvenee 9,5 metriin.



**Liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen leikkaa sinivalkoisen nauhan ja vihkii käyttöön AW-terminaalin (joka säään terminaalin).**

**Trafik- och kommunikationsminister Leena Luhtanen klipper det blåvita bandet och inviger AW-terminalen.**

**2005** Uusi joka sään terminaali vihittiin käyttöön 31. tammikuuta. Liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen leikkasi sinivalkoisen nauhan ja kiitti Kokkolan rohkeutta toimia edelläkävijänä Suomen satamien kehityksessä. Luhtanen huomautti, että teiden, rautateiden ja merenkulun vuorovaikutuksen on toimittava moitteetta Suomen kilpailukyvyyn takaamiseksi. Ministeri myös muistutti puheessaan, kuinka elintärkeää tehokas ja toimiva logistiikka on EU:n periferiassa sijaitsevalle maalle.

Joka sään terminaalin testaus jatkui kesäkuun lopulle, jolloin ensimmäinen osa 5 500 neliömetrin varastorakennuksesta otettiin käyttöön. Joka sään terminaalin yhteyteen oli suunnitteilla kolme varastorakennusta.

Syväsatamassa oli vilskettä ja vilinää kevään aikana. Toukokuun alussa purettiin 59 junavaunullista





**Talvivaaran kaivokselle kuljetetaan tavaraa Kokkolan Kantasatamasta noin 50 junanvaunun voimin. Tågsätt på ett 50-tal järnvägsvagnar transporterar produkter till Talvivaara från Stamhamnen i Karleby.**

rautapellettejä kuljetettavaksi edelleen Keski-Eurooppaan. Useita satoja metrejä pitkään junaan mahtui yhteensä 3,8 miljoonaa kiloa Kostamuksen rautapellettejä. Täten sataman kehitykselle tärkeä liikenne oli hyvässä vauhdissa.

Satamajohtaja Torbjörn Witting kertoi kauttakulkuliikenteen ylittäneen jo huhtikuussa edellisvuoden tuloksen. Siihen mennessä satamassa oli käsitelty 400 000 tonnia rautapellettejä, ja Venäjän kanssa solmittu kehyssojimus takasi hyvän kauttakulkuliikennevuoden. Kasvaneet liikennemäärät vaikuttivat myönteisesti VR:n tilastoihin sekä Kokkolan rautatieaseman ja Ykspihlajan radan toimintaan.

Venäjältä oli muodostunut Suomen kolmanneksi tärkein kauppakumppani Saksan ja Ruotsin jälkeen, ja positiivinen suuntaus vain jatkui. Tuorein liikematka todisti Suomen olevan oikeilla raiteilla, kertoi Witting, joka yhdessä Oy M. Rauanheimo Ab:n toimitusjohtaja Joakim Laxåbackin kanssa oli vierailut Moskova myönteisin tuloksin. Monivuotisia sopimuksia oli hankala saada, mutta meneillään olleen vuoden osalta tilanne näytti hyvältä, satamajohtaja Witting totesi.

Merenkululaitos uudisti syksyllä syväyksen tulkitemistapaa. Uudistus toi aluksille enemmän

ramavtalet med Ryssland garanterar ett gott transitår. Den ökade trafiken påverkar positivt VR:s statistik och aktiviteten vid järnvägsstationen i Karleby och längs spåret till Yxpila.

Ryssland har blivit Finlands tredje viktigaste handelspartner efter Tyskland och Sverige och den positiva trenden fortsätter. Den senaste affärsresan visar att landet är på rätt väg, säger Witting som tillsammans med Oy M. Rauanheimo Ab:s VD Joakim Laxåback besökt Moskva med positivt resultat. Några flerårskontrakt är svåra att få, men för detta år ser läget rätt bra ut, konstaterar hamndirektör Witting.

Under hösten förnyar Sjöfartsverket sättet att redovisa djupgåendet. För fartygen betyder det större flexibilitet då leddjupet i stället kan tolkas som ett riktvärde. För hamnen i Karleby betyder reformen ökad konkurrenskraft eftersom den ger möjlighet för fartyg att ta större last.

Investeringarna uppgår under året till 3,7 miljoner euro. Det största investeringsobjektet är lagringshallen i anslutning till AWT-terminalen.

Godstrafiken passerar fyra miljoner ton och uppgår till 4,1 miljoner ton. Därmed ligger Karleby på sjätte plats bland landets allmänna hamnar. Transittrafiken uppgår

sakerna till att ägarna till Adolf Lahti & Co som leds av Verner Mattsons dotter Margaretha Schauman drar sig ur leken.

#### **1970**

Skeppningen via hamnen i Yxpila uppgår till 1 626 833 ton.

#### **1972**

Rauanheimogruppen övertar speditiöbolaget Adolf Lahti & Co. Därmed har den Mattsonska familjen med framgång hävdats sig i branschen i närmare 50 år.

Staden köper tillbaka vägbrytaren.

#### **1973**

En storbrand utbryter vid Essos anläggningar i Yxpila.

En ny oljekaj byggs.

#### **1974**

En lyftkran anskaffas till Outokumpus hamn.

#### **1975**

Farleden till Yxpila fördjupas till 9,5 meter.

#### **1977**

Gamlakarleby stad och Karleby kommun sammanslås och Karleby stad blir verklig. Stadens invånarantal uppgår till 33 229 personer.

#### **1978**

Under året trafikerar 450 fartyg hamnen i Yxpila.

## 1977

Kokkolan kaupunki ja Kaarlelan kunta yhdistyvät ja syntyy uusi Kokkola. Kaupungin asukasluku on 33 229.

## 1978

Ykspihlajan satamassa käy vuoden aikana 450 laivaa.

## 1979

Vuoden aikana satamassa käy 475 laivaa. Sataman tulot ovat viisi miljoonaa markkaa. Liikennemaksut muodostavat puolet niistä.

## 1980

Ykspihlajan rahtiliikenne ylittää 1,9 miljoonaa tonnia. Transitolikenne on 114 695 tonnia.

Diplomiekonomi Sune Storbjörk nimittää Rauanheimo-yhtiöiden toimitusjohtajaksi. Hän tulee yritysyhtymään Adolf Lahti & Co:n kautta vuoden 1972 yritystalon yhteydessä. Storbjörk toimii virassaan vuoteen 1986 saakka.

## 1982

Linjaliikenteen kehitys jatkuu. Tällä kertaa kyse on Kokkolan ja Hollannin Delfzijlin välisestä säännöllisestä rahtiliinjasta. Linja sisältää pysähdykset myös Belgjassa, Länsi-Saksassa ja Luxemburgissa. Hallinnollisesta puolesta vastaa Oy M. Rauanheimo Ab.

joustavuutta, sillä kulkusyvyyden voitiin sen myötä tulkita ohjeelliseksi arvoksi. Kokkolan satamalle se tiesi kilpailukyvyyn kasvua, sillä uudistus mahdollisti isommat lastit aluksille.

Investointien arvo oli vuoden aikana 3,7 miljoonaa euroa. Suurin investointikohde oli joka sään terminaalin yhteyteen rakennettu varastohalli.

Rahtiliikenne ylitti neljän miljoonan tonnin rajapyykin ja oli 4,1 miljoonaa tonnia. Näin ollen Kokkolan satama nousi kuudennelle sijalle Suomen satamien vertailussa. Kauttakuliikenteen osuus oli noin miljoona tonnia. Kokkolan satama oli siis kirinyt Suomen kolmanneksi suurimmaksi kauttakulkusatamaksi. Satamassa kävi vuoden aikana 578 alusta eli 56 laivaa enemmän kuin edellisvuonna.

Sataman 180-vuotisjuhlan kunniaksi kaupunki löi 1 000 kappaletta juhlarahaa.

Rakennusmestarien Keskusliiton Vaasan piiri valitsi joka sään terminaalin Vuoden Rakennusmestarityöksi.

**2006** Kiinan ja Euroopan välistä logistiikkaa aiottiin helpottaa ja nopeuttaa uuden teknologian avulla. Logistiikan helpottamisen takana oli EU-hanke, johon myös Kokkolan satama osallistui. Kehittämisen kohteena oli lisäksi Euroopan suursatamien ja pienempien satamien välinen syöttöliikenne. Tavoitteena oli löytää uusia logistiikkaratkaisuja ja kehittää vanhoja menetelmiä Aasian konttoliikenteeseen. Hankkeeseen osallistui satamia eteläisestä Kreikan Thessalonikista pohjoiseen Kokkolaan asti.

Suurimmat hankkeeseen osallistuneet satamat olivat Hampurin, Lontoon ja Kiinan Shenzhenin satamat. Myös Baltian maat olivat mukana. Hankkeen myötä Kokkolan satama sai ensikäden tietoa ja loi uusia kontakteja.

Kokkolan satama, Oy M. Rauanheimo Ab ja VR Cargo allekirjoittivat lokakuussa kolmivuotisen sopimuksen venäläisen Severstal-yrityksen kanssa Kostamuksen rautapellettien kuljettamisesta ja käsittelystä. Sopimus oli historiallinen, sillä aiemmat sopimukset olivat olleet yksivuotisia. Sopimuksen ansiosta vähintään 35 400 vaunullista eli noin 600 rautapelleteillä lastattua junaa kulkisi Kokkolan sataman kautta.

Liikenteen lisääntyminen kasvatti Ylivieska–Kokkolakaksoisraiteen tarvetta. Rautapellettien purku aiheitti meluongelmia satamassa. Ajoittain melu ylitti satamassa 133 desibeliä, joten tilanne ei ollut missään nimessä hyväksyttävä. Ongelman ratkaisemiseksi ryhdyttiin toimenpiteisiin.

till drygt 1 miljon ton. Det betyder att Karleby hamn avancerat till tredje plats bland transithamnarna i Finland. Under året besöks hamnen av 578 fartyg, det är 56 fartyg mer än året innan.

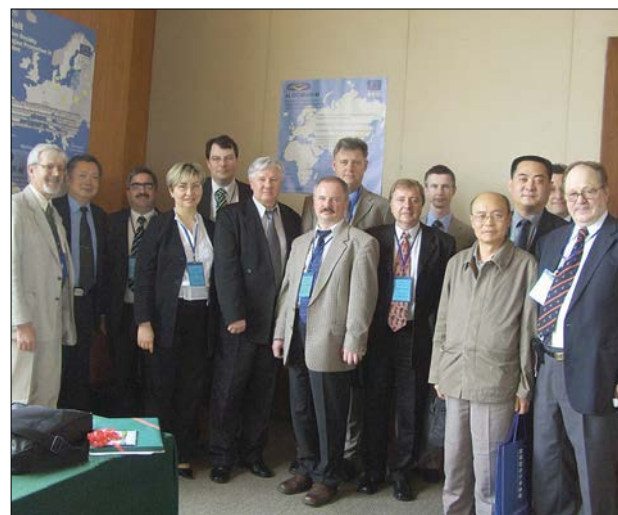
Med anledning av att hamnen fyller 180 år präglas ett jubileumsmynt i 1 000 exemplar.

Byggmästarnas centralförbund i Vasa distrikt utser allvådersterminalen till årets byggmästararbete.

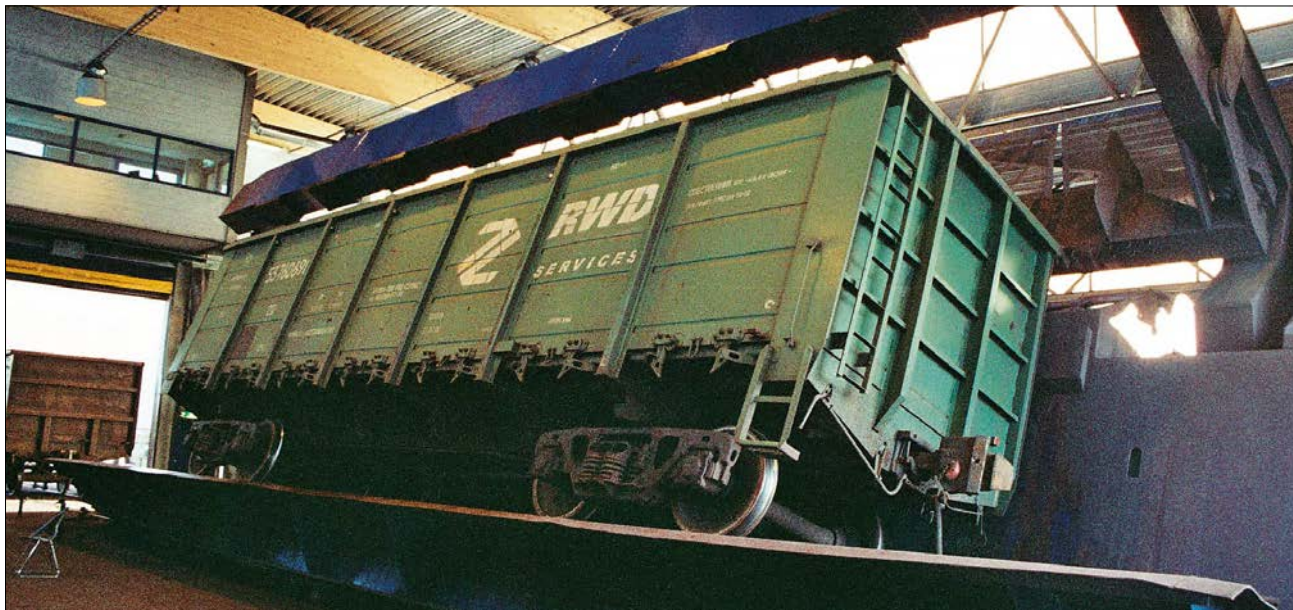
**2006** Logistiken mellan Kina och Europa skall bli enklare och snabbare med hjälp av ny teknik. Det är målsättningen för det europrogram som Karleby hamn deltar i. Även matartrafiken mellan storhamnarna i Europa och mindre hamnar skall utvecklas. Målet är att hitta nya och utveckla gamla logistiklösningar för containertrafiken till och från Asien. I projektet deltar hamnar från Thessaloniki i Grekland till Karleby i norr.

Av de riktigt stora hamnarna finns Hamburg, London och Shenzhen i Kina med. Även de baltiska länderna är med i projektet. Genom att delta i projektet får Karleby hamn förstahandsinformation och skapar nya kontakter.

I oktober tecknar Karleby hamn, Oy M. Rauanheimo Ab och VR Cargo ett treårigt avtal med det ryska företaget Severstal om transport och hantering av järnpellets från Kostamus. Avtalet är historiskt eftersom tidigare avtal varit ettåriga. Avtalet innebär att minst 35 400 vagnar eller ca 600 järnvägssätt med järnpellets kommer att passera hamnen i Karleby.



e-Logmar -projektitiimi vieraillee Kiinassa.  
e-Logmar -projektteamet besöker Kina.



**Junavaunujen sivukippaus helpottaa lastinkäsittelyä satamassa. Sidtipning av järnvägsvagnar underlättar hanteringen i hamnen.**

Rauanheimo allekirjoitti pitkäaikaisen sopimuksen kaliumkloridin (CaCl) sekä Yaran rautaoksidin käsittelystä ja kuljettamisesta Kiinaan Tetra Chemicals -yrityksen kanssa. Talvivaaran kanssa käytiin neuvotteluja ja allekirjoitettiin tuonti- ja vientisopimus.

Satamassa tehtiin jälleen uusi ennätys. Vuoden aikana saavutettiin viiden miljoonan tavoite, kun rahtiliikenteen kokonaismäärä kasvoi runsaaseen 5,3 miljoonaan tonniin. Myös kauttakulkuliikenteen määrä kasvoi reilusti noin 2,3 miljoonaan tonniin. Kokkolan satama nousi näin Suomen suurimpien kauttakulkusatamien joukkoon.

**2007** Oy Hacklin Ltd saapui Kokkolaan ja alkoi kehittää Ykspihlajan toimintaa. Uusi tytäryhtiö Oy Hacklin Bulk Service Ltd aloitti toimintansa heinäkuussa. Yhtiö oli ostanut One Point Infra Oy:n huolintapalvelut ja sisäiset kuljetuspalvelut Kokkolan satamassa. Oy Hacklin Ltd perustettiin vuonna 1908, ja yritys toimii Porissa, Helsingissä, Kokkolassa, Kotkassa, Haminassa, Moskovassa ja Hampurissa.

Satamalaitos osti One Point Infralta 11,6 hehtaarin suuruisen alueen kesällä. Konttaliikenne alkoi ja Talvivaaran liikenne pääsi käyntiin.

Rauanheimo allekirjoittaa sopimuksen venäläisen RUSAL-yhtiön (Ruski Aluminium) kanssa alumiinirikasteen purusta ja kuljettamisesta Venäjälle.

Den tilltagande trafiken ökar behovet av ett dubbelspår från Ylivieska till Karleby. Lossandet av järnpellets medför bullerproblem. Korta perioder uppmäts 133 decibel och det är inte acceptabelt. Problemet åtgärdas.

Rauanheimo tecknar långtidskontrakt med Tetra Chemicals gällande hantering och transport av Kaliumklorid (CaCl) och Yaras järnoxid till Kina. Förhandlingar förs och kontrakt tecknas med Talvivaara gällande import- och exportprodukter.

Igen slås ett nytt rekord i hamnen. Femmiljonersmålet uppnås under året då den totala godstrafiken uppgår till drygt 5,3 miljoner ton. Även transittrafiken ökar rejält och stiger till 2,3 miljoner ton. Därmed ligger Karleby hamn i topp bland landets transithamnar.

**2007** Oy Hacklin Ltd kommer till Karleby och utvecklar verksamheten i Yxpila. Det nya dotterbolaget Oy Hacklin Bulk Service Ltd inleder verksamheten i juli. Dotterbolaget har köpt One Point Infra Oy:s speditiöns- och interna transportrörelse i hamnen i Karleby. Oy Hacklin Ltd grundades 1908 och verkar i Björneborg, Helsingfors, Karleby, Kotka, Fredrikshamn, Moskva och Hamburg.

Under sommaren köper hamnverket ett 11,6 hektar stort område av One Point Infra. Containertrafiken påbörjas och Talvivaaratrafiken tar fart.

## 1979

Under året trafikerar 475 fartyg hamnen. Hamnens inkomster uppgår till fem miljoner mark. Hälften av summan utgörs av trafikavgifter.

## 1980

Godstrafiken över Yxpila överstiger 1,9 miljoner ton. Transittrafiken uppgår till 114 695 ton.

Diplomekonom Sune Storbjörk tillträder som VD för Rauanheimo-bolagen. Han kommer till företagsgruppen via Adolf Lahti & Co i samband med övertagandet 1972. Storbjörk är VD till år 1986.

## 1982

Utvecklingen av linjetrafiken fortsätter. Nu är det fråga om en reguljär fraktlinje mellan Karleby och staden Delfzijl i Holland. Linjen inkluderar även Belgien, Västtyskland och Luxemburg. För det organisatoriska svaret Oy M. Rauanheimo Ab.

På måndagskvällen den 6 juli avgår från Yxpila det första fartyget med 3 000 kubikmeter trävaror. Linjetrafiken från Karleby underlättar nejdens sågar att exportera sina produkter. Samtidigt stabiliseras selsättningsläget i hamnen och permitteringsshotet minskar.

Maanantai-iltana 6. heinäkuuta Ykspihlajasta lähtee ensimmäinen alus, jonka lastina on 3 000 kuutiometriä puutavaraa. Kokkolan linjaliikenne helpottaa seudun sahojen tavaravientä. Samalla sataman työllisyystilanne vakiintuu ja lomautusuhka pienenee.

Muilta osin rahtimarkkinoilla on tiukkaa. Suomalaisiakin aluksia on poistettu liikenteestä. Siitä huolimatta Kokkola on, toisin kuin useimmat muut Suomen satamat, ylittänyt edellisvuoden luvut. Ensimmäisen vuosipuoliskon rahtimäärä on 801 000 tonnia. Satamakapteeni Fredrik Strömbäck jää eläkkeelle ja Hans Bis-kop valitaan hänen seuraajakseen.

### 1983

Valtiotieteen maisteri, merikapteeni Pertti Tilus valitaan 10. tammiukuuta uudeksi satamajohtajaksi.

Keväällä tapahtuu omistajanvaihdos Nordström-konsernin päättäessä keskitää toimintansa kotikaupunki Loviisaan ja myydä Ykspihlajan Rauanheimo-yhtymä Oy Auto-Haro Ab:lle.

Vuosi 1983 on sataman ennätysvuosi. Rahtiliikenne ylittää ensimmäisen kerran kahden miljoonan tonnin rajapyykin.

Kokkola–Ylivieska-rataosuuden liikenne oli muutaman vuoden kuluessa kasvanut liian suureksi yksiraiteiselle rautatielle. Osuudesta oli kovaa vauhtia muodostumassa pullonkaula sataman tulevalle kehitykselle. Liikenne oli puolentoista vuoden aikana kasvanut peräti 40 prosenttia. Ratahallintokeskuksen tilastojen mukaan Kokkolasta lähti etelään vuosittain 6,5 miljoonaa tonnia rahtia ja pohjoiseen 3 miljoonaa tonnia rahtia eli yli kaksi kertaa enemmän.

Kokkolan satama investoi 2,7 miljoonaa euroa Metsähallituksen ja valtion omistamien maa- ja vesialueiden oston syväsatamasta ja nk. Kemiran satamasta. Kauppaan sisältyivät maa-alueet, laiturit, nostokurjet ja muu laitteisto.

Rahtiliikenteen kokonaisuus oli 4,8 miljoonaa tonnia. Luku oli 10,3 prosenttia edellisvuotta pienempi. Kauttakuliikenteen määrä oli 1,7 miljoonaa tonnia. Satamassa kävi 527 alusta eli 22 laivaa vähemmän kuin edellisvuonna.

**2008** Ykspihlajan syväsatamassa vihittiin 18. kesäkuuta käyttöön Suomen ensimmäinen terminaali junavaunujen sivukippausvarten. VR:n toimitusjohtaja Ilkka Seppänen painoi käynnistysnappulaa sinivalkoisen nauhan leikkaamisen jälkeen. Koneisto huokaili, keltainen lamppu välkkyi ja pian myös punainen lamppu alkoi palaa. Laite nosti junavaunun ylös, käänsi sen kyljelleen ja kallisti vaunua, kunnes sen musta rautarikastesäältä oli tyhjentynyt.

Vihkimistilaisuudessa kipattu vaunu painoi yhteensä 95 tonnia ja varsinainen kuorma 65 tonnia. Sivukippauslaite sijaitsi äänieristetyssä terminaalirakennuksessa. Laitteessa oli myös pölynkäsittelyjärjestelmä. Satamalaitokselta kului tähän investointiin runsaat neljä miljoonaa euroa. Kaikkiaan satamalaitos käytti investointeihin vuoden aikana 7,3 miljoonaa euroa.

Kemiran sataman nimi muutetaan Hopeakiven satamaksi. Ajatus väylän syventämisestä 13 metristä 14 metriin nousi ajankohtaiseksi vuoden aikana. Silloinen syvyys ei ollut riittävä täyteen lastatuille eli 75 000 tonnin rahtia kuljettaville Panamax-aluksille.

Oy M. Rauanheimo Ab allekirjoitti sopimuksen Venäjän Olenegorskin rautamalmin käsittelystä. Vuoden aikana käynnistyi Siilinjärven kaivoksen rautadioksidin kuljetus Kokkolan sataman kautta Kiinaan.

Satamalaitos ja VR allekirjoittivat merkittävän ja monivuotisen sopimuksen Talvivaara Oy:n kanssa syyskuussa. Kevästä 2009 lähtien kaivosyhtiö aloitti

Rauanheimo tecknar kontrakt med RUSAL (Ruski aluminium)i Ryssland gällande lossning av aluminiumkoncentrat och transport till Ryssland.

Trafiken på järnvägssträckan Karleby-Ylivieska har under några år ökat betydligt mer än vad enkelspåret kan svälja. Sträckan börjar bli en ordentlig flaskhals för hamnens framtida utveckling. Under aderton månader har trafiken ökat med hela 40 procent. Enligt banförvaltningscentralens statistik ligger godstrafiken söderut från Karleby på 6,5 miljoner ton per år, medan trafiken norrut uppgår till 3 miljoner ton, eller mer än det dubbla.

Under 2007 investerar Karleby hamn 2,7 miljoner euro och köper av Skogsstyrelsen och staten land- och vattenområden i djuphamnen och i den s.k. Kemirahamnen, innefattande landområden, kaj, lyftkran och annan utrustning.

Den totala godstrafiken uppgår under året till 4,8 miljoner ton. Det är 10,3 procent mindre än året innan. Transittrafiken uppgår till 1,7 miljoner ton. 527 fartyg besöker hamnen, det är 22 fartyg färre än året innan.

**2008** Den 18 juni invigs landets första terminal för sidtippning av järnvägsagnar i Yxpila djuphamn. När det blåvita bandet klippts, är det dags för VR:s direktör Ilkka Seppänen att trycka på knappen. Suckar hörs från maskineriet, en gul lampa blinkar och snart lyser en röd lampa. Vagnen hävs upp, läggs på sida och vänds tills den spyr ut sitt svarta innehåll av järnkoncentrat.

Den vagn som tippas vid invigningen väger totalt 95 ton och själva lasten 65 ton. Sidtippningsanläggningen finns i en ljudisolerad terminalbyggnad och har också ett dammhanteringssystem. Investeringen uppgår till drygt 4 miljoner euro. Totalt stiger hamnverkets investeringar under året till 7,3 miljoner euro.

Kemirahamnen ändrar namn till Silverstenshamnen. Under året aktualiserar tanken på en fördjupning av farleden från 13 till 14 meter. Det nuvarande djupet är inte tillräckligt för stora Panamax-fartyg att köra med full last på 75 000 ton.

Oy M. Rauanheimo Ab tecknar kontrakt gällande hantering av järnmalm från Olenegorsk. Under året inleds transporten av järndioxid från gruvan i Siilinjärvi via hamnen i Karleby till Kina.

I september tecknar hamnverket och VR ett betydande flerårigt avtal med Talvivaara Oy. Från och med våren 2009 kommer gruvbolaget att importera kalkbaserade





**Säännöllinen liikenne Kokkolan ja Amsterdamin välillä alkaa.**  
**Regelbunden trafik mellan Karleby och Amsterdam inleds.**

kalkkipohjaisten raaka-aineiden ja lipeän maahantuonnin Skandinaviasta ja Keski-Euroopasta Sotkamon kaivokselle. Raaka-aineiden kuljetus tapahtui meriteitse Ykspihlajan sataman kautta. Talvivaaran kaivoksen oli tarkoitus alkaa vähitellen tuottaa nikkeli-kobolttisulfidia sekä kupari- ja sinkkisulfidia.

Kokkolan satama sai lokakuussa säännöllisen reitin Euroopan mantereelle. Yksityinen operaattori Merilinja aloitti silloin linjaliikenteen Kokkolan ja Belgian Antwerpenin välillä. Näin ollen M/S Baltic Sea kävi Kokkolan satamassa kolmesti kuussa. Rahtilinjan agenttina toimi Suomessa Oy M. Rauanheimo Ab ja Belgiassa Herfurth & Co NV. Rauanheimo hoiti ahtaamisen ja asiakaskontaktit.

Vuodesta 2008 muodostui uusi ennätysvuosi sataman historiassa. Rahtiliikenteen kokonaismäärä kasvoi 5,7 miljoonaan tonniin. Kokkolan satama oli noussut viidennelle sijalle Suomen satamien vertailussa. Rahtiliikenteen määrä oli 19,4 prosenttia suurempi kuin edellisvuonna. Venäjän kauttakululiikenteen osuus oli 2,2 miljoonaa tonnia eli 38 prosenttia kokonaisliikenteestä. Kokkolan satama nousi näin maan toiseksi suurimmaksi kauttakulkusatamaksi. Satamassa kävi vuoden aikana 546 alusta eli muutama alus enemmän kuin edellisvuonna.

**2009** Satamajohtokunnan puheenjohtaja vaihtui vuoden alussa. Vuodesta 1988 asti puheenjohtajana toiminut Hemming Renlund astui sivuun ja Pekka Nokso-Koivisto tuli hänen tilalleen. Lokakuussa Kokkolan syväsatamassa lastattiin

råvaror och lut från Skandinavien och Centraleuropa till sin gruva i Sotkamo. Transporten sker sjövägen via hamnen i Yxpila. Talvivaaragruvan skall småningom producera nickelkoboltsulfid samt koppar- och zinksulfid.

I oktober får Karleby hamn regelbunden förbindelse till den europeiska kontinenten. Då inleder den privata fartygsoperatören Merilinja trafik mellan Karleby och Antwerpen i Belgien. Det innebär att M/S Baltic Sea besöker Karleby hamn tre gånger varje månad. Agenter för linjen i Finland är Oy M. Rauanheimo Ab och i Belgien Herfurth & Co NV. Stuvningen och kontakten till klienterna kommer att skötas av Rauanheimo.

År 2008 blir ett nytt rekordår i hamnens historia. Den totala godsmängden stiger till 5,7 miljoner ton. Bland landets allmänna hamnar har Karleby hamn avancerat till en femte plats. Godsmängden är 19,4 procent mer än året innan. Transittrafiken på Ryssland uppgår till 2,2 miljoner ton eller 38 procent av totaltrafiken. Därmed stiger Karleby hamn till andra plats bland landets transithamnar. Under året besöks hamnen av 546 fartyg. Det är något fler än året innan.

**2009** Från årets början är det byte på ordförandeposten i hamndirektionen. Pekka Nokso-Koivisto tar över efter Hemming Renlund som sedan 1988 verkat som ordförande i direktionen.



**Puheenjohtaja vaihtuu 2008/2009. Hemming Renlund luovuttaa puheenjohtajan nuijan Pekka Nokso-Koivistolle.**

**Ordförandebyte 2008/2009. Hemming Renlund överläter ordförandeklubban till Pekka Nokso-Koivisto.**

För övrigt är det kärt på fraktmarknaden. Även finländska fartyg är upplagda. Trots det har Karleby i motsats till de flesta av landets hamnar överträffat fjolårets noteringsringar. Första halvåret är man uppe i 801 000 ton.

Hamnkapten Fredrik Strömbäck går i pension under året och Hans Biskop utses till hamnkapten.

### 1983

Vid stadens fullmäktigemöte den 10 januari väljs politices magister, sjökapten Pertti Tilus till ny hamndirektör.

Under våren sker ägarbyte då Nordströmkoncernen beslutar koncentrera sin verksamhet till hemstaden Lovisa och säljer Rauanheimogruppen i Yxpila till Oy Auto-Haro Ab.

År 1983 blir ett rekordår i hamnen.

Godstrafiken överstiger för första gången 2 miljoner ton. Under året besöker 368 fartyg Karleby hamn. Det är 30 fartyg mer än året innan.

### 1984

Farledsarbetet inleds under året och kulminerar under de kommande åren.

### 1985

För att förbättra sågvaruhanteringen sätts under året tre mil-

Kokkolan satamassa käy 368 alusta vuoden aikana. Se on 30 enemmän kuin edellisvuonna.

#### 1984

Väylätyöt käynnistyvät vuoden aikana ja huipentuvat lähivuosina.

#### 1985

Lajittelulaitokseen investoidaan kolme miljoonaa markkaa sahapuutavaran käsittelyn parantamiseksi; lastaus- ja purkutiloja rakennetaan. Satamaan investoidaan yhteensä runsaat 10 miljoonaa markkaa vuoden mittaan.

Filippiiniläinen rahialus M/S General Aguinaldo (61 313 DWT) on suurin Kokkolan satamassa käynyt laiva. Se on 215 m pitkä ja 32 m leveä. Teollisuussatamaan puretaan 36 000 tonnia kivihiiltä.

Jakob Linesin matkustajaluvut ovat myönteisiä. Kokkolan-Skellefteån linjalla kulkee kesäkuukausien aikana 46 343 matkustajaa.

#### 1986

Kokkolan satama on toimintansa puolesta kaksijakoinen. Satamassa on ensi sijassa Outokummun ja Kemiran käyttämä teollisuussatama sekä toisaalta kunnallinen satama. Satamakuvaan

sataman siihenastisen historian suurin alus. Syväsatamaan hinattu alus oli nimeltään M/S Mosel N, ja se oli saapunut Kokkolaan Gdanskista. Alus oli 266 metriä pitkä, 40,5 metriä leveä ja sen syväys oli 15,4 metriä. Siihen mahtui 120 000 tonnin rahti. Alus ei kuitenkaan voinut ottaa täyttä lastia 13 metrin väyläsyvyyden takia. Alukseen lastattiin Kokkolassa noin 94 000 tonnia rautapellettejä, jotka oli tuotu rautateitse Kostamuksesta.

Italialaisen Ansaldo Reggiane -toimittajayrityksen ja Kokkolan satamalaitoksen kaksi vuotta jatkunut kiista joka sään terminaalin uudesta nostokurjesta saatiin ratkaistua osapuolten välisellä sopimuksella. Sitkeä ja pitkittynyt juttu koski vuonna 2003 tilatun modernin nosturin ohjaustoimintoja sekä nosturin nopeutta ja tehokkuutta. Nosturi maksoi 2,4 miljoonaa euroa.

Kokkolan satama jätti vuoden aikana hakemuksen väylän syventämisestä 14 metriin. Väylää oli syvennettävä, jotta satama voisi jatkaa kehittymistään toiminnan edellyttämään suuntaan. Satamalaitoksen investoinnit olivat 8,6 miljoonaa euroa vuoden aikana. Valtaosa eli 3,8 miljoonaa euroa käytettiin syväsataman laiturin pidentämiseen sadalla metrillä.

Rahtiliikenteen määrä oli vuoden aikana 5,5 miljoonaa

I slutet av oktober lastas det största fartyg som besökt Karleby hamn. Det är M/S Mosel N som kommer till Karleby från Gdansk och bogseras in till djuphamnen. Fartyget är 266 meter långt och 40,5 meter brett och 15,4 meter djupt och kan lasta 120 000 ton. Farleden på 13 meter tillåter inte att fartyget tar full last. I hamnen i Karleby lastar fartyget ca 94 000 ton järn pellets som kommer per järnväg från Kostamus.

Efter två års kamp löses tvisten kring den nya kranen i allvadersterminalen genom ett avtal mellan den italienska leverantören Ansaldo Reggiane och Karleby hamnverk. Den segslitna affären gäller en avancerad lyftkran som beställdes år 2003. Tvisten rör styrfunktionerna, kranens hastighet och effektivitet. Kranen kostade 2,4 miljoner euro.

Under året inlämnar Karleby hamn en ansökan om att farleden fördjupas till 14 meter. Detta är en förutsättning för att hamnen skall kunna utvecklas i den riktning som verksamheten förutsätter. Hamnverkets investeringar uppgår till 8,6 miljoner euro under året. Merparten eller 3,8 miljoner euro går till en förlängning av kajen i djuphamnen med 100 meter.

Godstrafiken uppgår under året till 5,5 miljoner ton,



Satamajohtokunnan kokoonpano v. 2008. Vasemmalta Britt-Mari Sahlberg, Carita Rönqvist (liikennepäällikkö), Eila Typpö, Vesa Pohjola, Vuokko Kalliokoski (talouspäällikkö, sihteeri), Hemming Renlund (puheenjohtaja), Marja-Leena Salmela, Jyrki Roukala (kehityspäällikkö), Aulis Hakala, Torbjörn Witting (satamajohtaja), Juhani Sandström (varajäsen). Kuvasta puuttuvat johtokunnan jäsenet Auli Hakala, Juha Koittola, Esa Lindholm ja Hannu Viitala.

Hamndirektionens sammansättning år 2008. Från vänster Britt-Mari Sahlberg, Carita Rönqvist (trafikchef), Eila Typpö, Vesa Pohjola, Vuokko Kalliokoski (ekonomichef, sekreterare), Hemming Renlund (ordförande), Marja-Leena Salmela, Jyrki Roukala (utvecklingschef), Aulis Hakala, Torbjörn Witting (hamndirektör), Juhani Sandström (suppleant). På bilden saknas medlemmarna Auli Hakala, Juha Koittola, Esa Lindholm och Hannu Viitala.

tonnia, kun se edellisvuonna oli ollut 5,7 miljoonaa tonnia. Kauttakululiikenne kasvoi 2,6 miljoonaan tonniin, mikä oli ennätys omassa lajissaan. Kokkolan osuus maan kaikkien satamien kauttakululiikenteestä oli 42,3 prosenttia. Satamassa kävi vuoden aikana 484 alusta ja siellä käsiteltiin 4 675 konttia. Kannattavuudenkin osalta vuosi oli satamalaitoksen siihenastisen historian paras.

**2010** Satamien jäätilanne oli hankala, ja jäänmurtajien puute aiheutti suuria ongelmia satamalaitokselle. Kaiken kukkuraksi satamaa koetteli noin sataa ahtaajaa koskenut lakko, jonka vuoksi liikenne pysähtyi lähes täysin. Tämän seurauksena Boliden Kokkola alkoi lastata sinkkituotteita kuljettavia aluksia omalta laituriltaan AKT:hen kuulumattomien ahtaajien avulla.

Pari viikkoa kestänyt lakko päättyi 19. maaliskuuta. Osa ahtaajista palasi työhön jo perjantaina kello 16, vaikka he olisivat itse asiassa voineet odottaa tiistaihin asti. Vesa Pohjola, Kokkolan Ahtaajat ry:n puheenjohtaja, oli hyvin tyytyväinen osapuolten päästyä sovintoon.

Myös satamajohtaja Torbjörn Witting ja Rauanheimon toimitusjohtaja Joakim Laxåback saattoivat hengähtää helpotuksesta. Aikataulujen pitämiseen tottuneet venäläiset suurasiaakkaat olivat olleet harmistuneita ja lakolla olisi voinut olla kohtalokkaat seuraukset Kokkolan satamalle, sillä sataman kautta kulki 48 prosenttia koko Suomen kauttakululiikenteestä.

Torstaina 25. maaliskuuta järjestettiin pistelakko vastalauseena sille, että satamat olivat käyttäneet rikkureita satamalakon aikana. Pistelakkoon osallistui 90 vakinaista ahtaajaa Kokkolan satamasta. Ulosmarssi tuli yllätyksenä ja keskeytti työt satamassa. Ahtaajat palasivat työhönsä jo seuraavana päivänä.

Luotsipula alkoi aiheuttaa ongelmia Suomen ja erityisesti Perämeren satamissa. Satamajohtaja Torbjörn Witting oli silminnähdessä huolissaan tilanteesta. Kahden suuren aluksen oli vastikään täytynyt odottaa pääsyä Kokkolan satamaan ja sieltä pois luotsipulan takia. Suurten alusten odotuttaminen maksoi 60 000 dollaria vuorokaudelta. Lopulta kaksi luotsia palasi vapaaviikoltaan työhön pelastaen tilanteen. Tilanne on kuitenkin ajan mittaan kestävämpi, Witting huomautti.

Pohjanmaan kauppakamarin puheenjohtaja Bengt Jansson ehdotti heinäkuussa, että Kristiinankaupungin, Kaskisten, Vaasan, Pietarsaaren ja Kokkolan satamat muodostaisivat yhteisen satamayhtiön, Pohjanmaan sataman. Ajatus ei kuitenkaan vakuuttanut satamajohtaja

mot 5,7 miljoneen året innan. Transittrafiken ökar till 2,6 miljoneer ton och det är rekord i sitt slag. Karleby hamn svarar för 42,3 procent av den totala transittrafiken i våra hamnar. 484 fartyg besöker hamnen under året och 4 675 containers hanteras. Också lönsamhetsmässigt är året det mest framgångsrika i hamnverkets historia.

**2010** Isläget är besvärligt i hamnarna och bristen på isbrytare blir ett stort problem för hamnverket. Till råga på allt kommer hamnstrejken som berör ca 100 stuvare och leder till att trafiken nästan helt stannar av. Detta leder till att Boliden Kokkola börjar lasta fartyg med zinkprodukter från egen kaj med stuvare som inte hör till AKT.

Strejken som pågår ett par veckor avblåses den 19 mars. Redan klockan 16 på fredagen återvänder en del av stuvarna till arbetet trots att de egentligen kunnat vänta till tisdag. Vesa Pohjola, ordförande för stuvarfacket i Karleby, är mycket nöjd med att parterna kunnat enas om ett avtal.

Hamndirektör Torbjörn Witting och Rauanheimos VD Joakim Laxåback kan också andas ut. Storkunderna i Ryssland som varit vana vid att tidtabellerna håller var bekymrade och strejken kunde ha fått ödesdigra följor för verksamheten i Karleby hamn som svarar för 48 procent av den finländska transittrafiken.

Som protest mot att hamnarna använder sig av strejkbrytare under hamnstrejken, anordnas torsdagen den 25 mars en punktstrejk. I den deltar 90 fastanställda



**Parivaljakko Joakim Laxåback ja Torbjörn Witting.  
Parhästarna Joakim Laxåback och Torbjörn Witting.**

joner mark i en sorteringsanläggning, lastnings- och lossningsutrymmen byggs. Totalt investeras drygt 10 miljoneer mark i hamnen under året.

Det filippinska lastfartyget M/S General Aguinaldo på 61 313 DWT är det största fartyg som anläpt Karleby hamn. Fartygets längd är 215 meter och bredden 32 meter. 36 000 ton stenkoll lossas i industrihamnen.

Jakob Lines visar upp positiva passagerarsiffror. På linjen Karleby-Skellefteå noterades under sommarmånaderna 46 343 passagerare

## 1986

Verksamhetsmässigt är Karleby hamn tudelad. Den består dels av en industrihamn som i första hand utnyttjas av industrierna Outokumpu och Kemira, dels av den kommunala hamnen. Med i hamnbilden är också Neste med sina oljetransporter till och från sitt reservlager.

Av den totala varuströmmen på två miljoneer ton hanteras och dirigeras via den kommunala hamnen och Shipping Yxpila 450 000 ton bulkvaror. Exporten av trävaror dvs. sågade varor och sparrar, uppgår till

kuuluu myös Neste varavarastoon ja –varastolta suuntautuvine öljykuljetuksineen.

Kunnallinen satalma ja Shipping Yxpila käsittelee ja ohjaa 450 000 tonnia bulkkitavaraa kaikkiaan kahden miljoonan tonnin tavaravirrasta. Puutavaran eli sahatavaran ja parujen vientimäärä on 300 000 kuutiometriä. Rauanheimolla on 100 vakinaista työntekijää. Tilapäisesti työllistämme kolminkertaisen määrän, Kristian Teir toteaa tiedottaessaan toiminnasta. Teir työskentelee Oy M. Rauanheimo Ab:n (Shipping Yxpilan) toimitusjohtajana vuoteen 1988. Ykspihlajan pituuslaittelulaitos tuhoutuu tulipalossa elokuussa.

### 1987

Ruoppaustyöt valmistuvat syksyllä. Väylä on syvennetty 9,5 metristä 11 metriin. Valtio maksaa 30 miljoonan markan investoinnin. Syvämmän väylän ansiosta Kokkolan satamaan pääsee nyt kaksi kertaa suurempia aluksia.

Kemiran 500 miljoonan markan monituotetehdas vihitään käyttöön.

Syväsataman uusi laiturirakennetaan.

Eero Mäki astuu 1.



**Port Tower on rakennettu uuden satamatien varrelle. Port Tower har byggtts intill den nya hamnvägen.**

Torbjörn Wittingiä. Hänen mielestään Pohjanmaan satamat sijaitsivat liian kaukana toisistaan, jolloin jokainen satama tarvitsi oman henkilöstönsä ja omat vastuuhenkilönsä. Hänen mielestään synergiedut jäisivät vähäisiksi.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi kaupungin Port Tower-yhtiön rakennushankkeen. Hanke herätti kuitenkin paljon epävarmuutta ja sen tiimoilta vaadittiin kaksi äänestyskertaa ennen kuin sille näytettiin vihreää valoa. Hankkeen arvioitiin maksavan noin kahdeksan miljoonaa euroa.

Iranin valtioon yhdistetty alus yritti saapua Kokkolaan lokakuussa, mutta se käännettiin ulkoasiainministeriön kehotuksesta Tankarin edustalta kahden vuorokauden jälkeen. Maltalaisen aluksen osakkaiden katsottiin edistävän Iranin ydinaseiden kehittelyohjelmaa. Aluksen oli tarkoitus lastata rautamalmia Kokkolassa.

stuvare i Karleby. Utmarschen kommer överraskande och innebär att arbetet ligger nere i hamnen. Följande dag är stuvorna i arbete igen.

Lotsbristen börjar ställa till problem för hamnarna i Finland och speciellt i Bottenviken. Hamndirektör Torbjörn Witting är märkbart bekymrad över den rådande situationen. Nyligen fick två stora fartyg vänta på att komma till och från hamnen i Yxpila. Det kostar 60 000 dollar per dygn att låta så stora fartyg vänta. Två lotsar kommer slutligen i jobb från sin lediga vecka och räddar situationen. Men detta blir ohållbart i längden, påpekar Witting.

I juli föreslår Österbottens handelskammars VD Bengt Jansson, att Kristinestad, Kaskö, Vasa, Jakobstad och Karleby bildar ett gemensamt hamnbolag, Österbottens hamn. Hamndirektör Torbjörn Witting är inte tilltalad av tanken. Han anser att hamnarna i Österbotten ligger så långt ifrån varandra och att varje hamn behöver



Suurin syväsatamassa vierailut rahtialus, M/S Golden Huaxin, saapui satamaan 11. marraskuuta. Huaxin Maritim Inc -yhtiön omistamaan laivaan lastattiin 128 600 tonnia rautapellettejä. Laivan kuollut paino (DWT) oli 145 235 tonnia, ja sen mitat olivat 293 x 44,6 metriä ja syväys 15 metriä.

Joulukuussa vihittiin käyttöön Nora-nosturi, jonka nostokapasiteetti oli 20 tonnia. Uusi nosturi oli Kokkolan sataman neljästoista raskaan lastin käsittelylaite. Sitä oli tarkoitus käyttää ensisijaisesti Boliden Kokkolan sinkkirikasteen käsittelyyn. Nosturia pystyi suuruusluokkansa puolesta käyttämään myös suurten Panamax-alusten lastaamiseen. Nostokurki maksoi 2,9 miljoonaa euroa.

Akke-hinaaja siirtyi Kokkolasta uusiin tehtäviin Paraisille. Akke saapui Kokkolaan 1960-luvun alussa, ja sitä oli käytetty satamajäänmurtajana ja hinaajana.



**Kokkolan kaupungin kansliasihteeri Kaija Jestoi sai kunnian kastaa Nora-nosturin. Tässä kakkua ottamassa tehtävän suoritettuaan. Vasemmalla kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Stefan Anderson.**

**Karleby stads kanslisekreterare Kaija Jestoi hade äran att döpa kranen Nora. Här tar hon för sig av tårten efter slutfört uppdrag. Till vänster stadsfullmäktiges ordförande Stefan Anderson.**

egen personal och egna ansvarspersoner. Han tror att synergieffekterna blir få.

Port Tower som är ett av stadens bolag godkänns i stadsfullmäktige, men tveksamheten är stor och det krävs två omröstningar innan projektet som beräknas kosta drygt 8 miljoner euro får grönt ljus.

I oktober är ett fartyg med iranska intressen på väg till Karleby men avvisas efter två dygn utanför Tankar på uppmaning av Utrikesministeriet. Det maltesiska fartygets intressenter anses främja Irans program för utveckling av kärnvapen. Fartyget planerade lasta järnmalm i Karleby.

Den 11 november anlöper M/S Golden Huaxin, det största lastfartyg som besökt djuphamnen. Fartyget som ägs av Huaxin Maritim Inc. lastar 128 600 ton järnpellets. Fartyget på 145 235 DWT mäter 293 x 44,6 meter och har ett djup på 15 meter.

300 000 kubikmeter. Rauanheimo har en fast personal på 100 personer. Temporärt sysselsätter vi det tredubbla, konstaterar Kristian Teir när han informerar om verksamheten. Teir verkar som VD för Oy M. Rauanheimo Ab (Shipping Yxpila) fram till 1988.

I augusti brinner längdsorteringsverket i Yxpila.

### 1987

Under hösten är muddringsarbetena slutförda. Farledsdjupet har ökat från 9,5 meter till 11 meter. Det är staten som står för satsningen som uppgår till 30 miljoner mark. Genom det ökade farledsdjupet kan dubbelt större fartyg anlöpa hamnen i Karleby.

Kemiras mångproduktfabrik i 500-miljonersklassen invigs.

Den nya kajen i djuphamnen byggs.

Den 1 december tillträder Eero Mäki som hamndirektör. Han verkar på posten fram till sista februari 2004 då han går i pension.

### 1988

Den 26 februari övergår Oy M. Rauanheimo Ab som ägs av Oy Auto-Haro Ab i Botnia Shippings ägo, företaget ägs av Ab BS Finance. Fö-

joulukuuta satamajohtajan tehtävään. Hän toimii virassa 29. helmikuuta 2004 saakka, jolloin hän jää eläkkeelle.

### 1988

Oy Auto-Haro Ab:n omistama Oy M. Rauanheimo Ab siirtyy 26. helmikuuta Botnia Shippingille, jonka omistaja puolestaan on Ab BS Finance. Yritysosto tarkoittaa, että sama yritys hoitaa nyt toimintaa sekä Kokkolan että Pietarsaaren satamissa. Rauanheimon 85 työntekijän henkilökunta siirtyy uuden omistajan palvelukseen. Yhtiön liikevaihto on 16 miljoonaa markkaa.

Bror Granholm toimii yhtiön toimitusjohtajana vuosina 1988–1989.

Antti Ahonen toimii Rauanheimon paikallisjohtajana, kunnes jää eläkkeelle v. 2001.

### 1989

Ykspihlajaan aiotaan rakentaa saha. Esse Sawmill Ab haluaa asettautua satama-alueelle. Sahan arvelaan työllistävän 25 henkilöä. Hanke ei useista eri syistä toteudu.

Rahtiliikenteen määrä on 2,163 miljoonaa tonnia. Se on 142 000 tonnia enemmän kuin edellisvuonna. Satamassa

Vuodesta 1997 lähtien se oli ollut Oy Yxpila Hinaus – Bogsering Ab:n omistuksessa. Hinaajaa käytettiin aiemmin puutavaraproomujen hinaamiseen Ruotsin rannikolle, mutta tämä toiminta loppui vuonna 1981.

Satamalaitos investoi satamaan vuoden aikana 8,2 miljoonaa euroa. Valtaosa eli 5,6 miljoonaa euroa käytettiin kahden siirrettävän nostokurjen sekä raiteilla kulkevan Nora-nosturin hankintaan. Kannattavuuden osalta vuosi oli hyvä, ja satamalaitos pystyi tulouttamaan kaupungin kassaan 2,1 miljoonaa euroa. Satamalaitoksella oli vuoden lopussa 15,5 miljoonaa euroa pitkäaikaista lainaa, kun taas sen varat olivat noin 53,3 miljoonaa euroa.

Rahtiliikenteen määrä ylitti kuusi miljoonaa tonnia ja oli kaikkiaan 6 366 610 tonnia. Kauttakululiikenne lisääntyi 3,6 prosenttia 2,7 miljoonaan tonniin. Satama teki uudet ennätykset Suomen ja Venäjän kaivosteollisuuden ansiosta. Ykspihlajan satamassa kävi vuoden aikana 562 alusta.

**2011** Vaikea jäättilanne aiheutti ongelmia satamissa. Torbjörn Witting halusi tämän vuoksi lisätä jäänmurtajien määrää. "Tilanne

I december invigs kranen Nora som har en lyftkapacitet på 20 ton. Den nya kranen är den fjortonde tunga lasthanteringsutrustningen i Karleby hamn. Den skall i första hand användas för hantering av Boliden Kokkolas zinkkoncentrat. Kranen är i den storleksklassen att den även kan användas för lastning av stora Panamax-fartyg. Kranen kostar 2,9 miljoner euro.

Bogseringsbåten Akke lämnar Karleby för nya uppdrag i Pargas. Akke kom till Karleby i början av 1960-talet och har fungerat som hamnisbrytare och bogserbåt. Sedan 1997 har bogserbåten varit i Yxpila Hinaus-Bogserings ägo. Tidigare användes båten för bogsering av virkespråmar till svenska kusten, men den verksamheten upphörde 1981.

Under året investerar hamnverket 8,2 miljoner euro. Merparten eller 5,6 miljoner euro går till anskaffning av två mobila kranar samt rälskranen Nora. Lönsamhetsmässigt är året gott och hamnverket kan tillföra stadskassan 2,1 miljoner euro. Vid årets slut har hamnverket 15,5 miljoner euro i långfristiga lån, medan tillgångarna uppgår till drygt 53,3 miljoner euro.

Den totala godstrafiken passerar 6 miljoner ton och



Tunnelmakuva satamasta. Stämningbild från hamnen.



**Kaupunginjohtaja Antti Isotalus. Oik. liikenneministeri Merja Kyllönen. Hopeakiven satamaterminaalin vihkiäiset. Stadsdirektör Antti Isotalus. T.h. kommunikationsminister Merja Kyllönen. Invigning av Silverstenshamnens terminal.**

on kestävämmän emmekä voi antaa laivaliikenteen seisoa tyhjän panttina useita päiviä”, hän totesi. Suomella oli kahdeksan jäänmurtajaa. Kokkolassa oli viisi alusta odottamassa yhtä niistä. Aluksista neljä oli lähtövalmiina.

Huhtikuussa Ykspihlajan satamaan saapui M/S Sanko Orion, joka oli yksi maailman viidestä 1A-jäälukon Panamax-aluksesta. Tämän luokan alus vieraili Kokkolassa ensimmäistä kertaa. Liberialaisen laivan kuollut paino (DWT) oli 75 603 tonnia, sen mitat olivat 225 x 32 metriä ja syväys 14 metriä. Kokkolan satamassa otettiin tyytyväisyydellä vastaan tieto jäävähvistettujen ja talviliikenteeseen soveltuvien alusten rakentamisesta. Noin 75 000 tonnin Panamax-alus voi lastata kerrallaan 1 920 rekka-autokuormallista rahtia. M/S Sanko Orion otti 65 000 tonnia pyriittirikastetta Kiinan markkinoita varten.

Suurin Ykspihlajan syväsatamassa siihen mennessä vierailut rahtialus, M/S Genco Hadrian, saapui satamaan 25. toukokuuta. Laivan kuollut paino (DWT) oli 169 025 tonnia, sen mitat olivat 287,5 x 45 metriä ja syväys 17,7 metriä.

Alholmens Kraft -voimalaitoksella oli tuhkaongelmia. Pelastus löytyi kuitenkin Kokkolan satamasta, jossa EU-hankkeessa tutkittiin muiden sideaineiden korvaamista tuhalla.

M/S Sinbad (aiemmin Kemira) saapui Kokkolaan viimeistä kertaa. Alus teki ensimmäisen matkansa Ykspihlajaan vuonna 1981. Se oli rakennettu Norjassa erityisesti Kemiran tarpeita varten, ja se oli 30 vuoden ajan

uppgår till 6 366 610 ton. Transittrafiken ökar med 3,6 procent till 2,7 miljoner ton. Det är gruvindustrin i Finland och Ryssland som bidrar till att hamnen slår nya rekord. Under året besöker 562 fartyg hamnen i Yxpila.

**2011** Det svåra isläget ställer till problem i våra hamnar. Därför efterlyser hamndirektör Torbjörn Witting fler isbrytare. Situationen är ohållbar och vi kan inte tillåta att fartygstrafiken står stilla flera dagar, säger han. Finland har i dagens läge åtta isbrytare. I Karleby ligger fem fartyg och väntar på någon av dem. Fyra av fartygen är klara att segla ut.

I april anländer M/S Sanko Orion som är ett av världens fem Panamax-fartyg med god isklass hamnen i Yxpila. Det är första gången ett fartyg i denna klass besöker hamnen. Det liberianska fartyget på 75 603 DWT mäter 225 x 32 meter och har en djupgång på 14 meter. I Karleby hamn är man mycket nöjd över att man börjar bygga isförstärkta fartyg som lämpar sig för vintertrafik. Ett Panamax-fartyg på 75 000 ton kan lasta 1 920 långtradarlass per gång. M/S Sanko Orion lastar 65 000 ton inhemsk pyritrikning för den kinesiska marknaden.

Den 25 maj anländer M/S Genco Hadrian, det största fraktfartyg som besökt djuphamnen i Yxpila. Fartyget på 169 025 DWT mäter 287,5 x 45 meter och har ett djup på 17,7 meter.

Alholmens kraftverk har problem med sin aska. Men räddningen finns i Karleby hamn där man som EU-projekt testar om askan kan ersätta annat material som bindemedel.

retagsköpet betyder att samma företag framöver sköter verksamheten i hamnarna i Karleby och Jakobstad. Rauanheimos personal på 85 personer övergår i den nya ägarens tjänst. Företagets omsättning uppgår till 16 miljoner mark.

Bror Granholm verkar som shippingbolagets VD 1988-89.

Antti Ahonen verkar som Rauanheimos platschef fram till sin pensionering år 2001.

## 1989

Yxpila skall få ett sågverk. Det är Esse Sawmill Ab som vill etablera sig i hamnområdet. Sågen i Yxpila beräknas sysselsätta 25 personer. Projektet kan av olika orsaker inte förverkligas.

Godstrafiken uppgår till 2,163 miljoner ton. Det är 142 000 ton mer än året innan. 438 fartyg besöker hamnen. Transittrafiken svarar för sju procent av den totala godsmängden. Hamnverket anskaffar en lastkran för tio miljoner mark.

Under perioden 1985-89 satsar Karleby stad 50 miljoner i hamnens utbyggnad.

## 1990

I början av årtiondet

käy 438 alusta. Transitoliikenne muodostaa 7 % rahdin kokonaismäärästä. Satamalaitos hankkii nosturin 10 miljoonalla markalla.

Kokkolan kaupunki investoi 50 miljoonaa markkaa sataman laajennustöihin vuosina 1985–1989.

### 1990

Vuosikymmenen alussa hankitaan pyriitin lastausjärjestelmä. Pyriitti on rikkihapon valmistuksessa käytettävä raaka-aine. Kustannukset ovat 8,5 miljoonaa markkaa. Kaupunki varaa kaikkiaan 20 milj. markkaa satamatoimintojen kehittämiseen.

Arkadia, suurin Kokkolan satamassa käynyt suomalaisrekisterissä oleva rahtialus, tulee satamaan heinäkuussa. Aluksen koko on 175 x 32 metriä ja sen vetoisuus 47 000 tonnia. Siihen lastataan pyriittiä vietäväksi Hollannin Rotterdamiin.

Maakunta tyhjenee heinäkuussa Lada-autoista, kun rahتيالus Jevgeni Vaktangovin ruumaan lastataan parisen sataa käytettyä Ladaa. Alus lähtee Mustanmeren alueelle, jossa toiveikkaista autonostajia on jonoksi asti.

Satama saavuttaa uuden ennätysten. Rahtiliikenne lisää-



**Ministeri Merja Kyllönen hoitaa kuuden miehen ympäröimänä Hopeakiven sataman avaamisen liikenteelle. Minister Merja Kyllönen omgiven av sex män ser till att Silverstenshamnen öppnas för trafik.**

vieraillut Kokkolan satamassa 30–50 kertaa vuodessa. Lokakuussa oli aika jättää hyvästit.

Kokkolan satamassa tehtiin laajennustöitä kilpailukyvyyn kehittämiseksi. Hopeakiven satamasta tuli kolmas tukipilari sataman palettiin. Laituria pidennettiin kaksinkertaiseksi 160 metristä 320 metriin. Sinne myös hankittiin uusi nostokurki. Satamalaitos investoi satamaan yhteensä 15,3 miljoonaa euroa vuoden aikana.

Hopeakiven satamasta tuli bulkkitavarasatama ja se osaltaan lisäsi Kokkolan sataman kapasiteettia. Investoinnit olivat osa sataman kehitystyötä, joka oli jatkunut jo 1980-luvulta asti. Syväsataman muutokset ja väylän ruoppaus sekä investoinnit joka sään terminaaliin olivat osaltaan lisänneet Kokkolan sataman kilpailukykyä.

Kauppalehden vuoden 2011 tilastoissa Kokkolan satama oli kaikkein kannattavin julkisen sektorin yritys.

Rahtiliikenteen määrä ylitti seitsemän miljoonaa tonnia ja oli kaikkiaan 7 887 362 tonnia. Kauttakululiikenteen osuus oli 2,8 miljoonaa tonnia. Myös se oli ennätys omassa lajissaan. Satamassa kävi vuoden aikana 588 alusta eli 26 laavaa enemmän kuin edellisvuonna. Niistä 52 kuului Panamax-luokkaan.

M/S Sinbad (tidigare Kemira) anlöper Karleby hamn för sista gången. Fartyget gjorde sin första resa till Yxpila år 1981. Det specialbyggdes i Norge för Kemiras behov och har under 30 års tid anlöpt Karleby hamn mellan 30 och 50 gånger årligen. I oktober är det tid för avsked.

Karleby hamn bygger ut för att bli mer konkurrenskraftig. Silverstenshamnen blir den tredje delen i hamnens palett. Kajen förlängs med det dubbla från 160 till 320 meter och får en ny lyftkran. Totalt investerar hamnverket 15,3 miljoner euro under året.

Silverstenshamnen blir en hamn för bulkvaror och bidrar till att öka Karleby hamns kapacitet. Investeringen är ett led i utvecklingen av hamnen som pågått sedan 1980-talet. Satsningen i djuphamnen och muddringen av farleden samt investeringarna i allvädersterminalen är investeringar som bidragit till att öka Karlebyhamnens konkurrenskraft.

I Kauppalehtis statistik för 2011 är Karleby hamn mest lönsam bland företag inom den offentliga sektorn.

Den totala godstrafiken överstiger sju miljoner och uppgår till 7 887 362 ton. Transittrafiken uppgår till 2,8 miljoner ton. Även det ett rekord i sitt slag. Under året besöker 588 fartyg hamnen, det är 26 fler än året innan. Av fartygen är 52 av Panamax-klass.





**Rauanheimon laivauspäällikkö Mirja Hihnala kastaa 50-tonnisen satamanosturin Sveniksi. Rauanheimos skeppningschef Mirja Hihnala döper hamnkranen i 50-tonsklassen till Sven.**

**2012** Kokkolan sataman menestystarina on vertaansa vailla. Väylän syventäminen ja ruoppaustyöt nielivät miljoonia markkoja 1990-luvulla. Valtio vastasi kustannusten valtaosasta. Se herätti aika lailla arvostelua. Nyt kukaan ei voi kiistää, etteikö rahoille olisi saatu vastinetta. Sataman liikennemäärien valtava kasvu on suurelta osin sataman syväväylän ansiota.

Liikenne on kaksinkertaistunut kymmenen viime vuoden aikana ja sataman painoarvo ja merkitys Kokkolan kaupungille kasvaa koko ajan. Nykyään satamaan saapuvat todella suuret Panamax-alukset ovat tärkeä osa liikennettä. Ainoa haittapuoli on, etteivät Panamax-alukset voi saapua satamaan täydellä lastilla, mikä heikentää varustamoiden taloutta.

Voidakseen paremmin palvella suuria Capesize-luokan aluksia Kokkolan satama investoi 50-tonniseen satamanosturiin, jonka ulottuvuus on 40 metriä. Oy M. Rauanheimo Ab:n laivauspäällikkö Mirja Hihnala suoritti nosturin virallisen kasteen 8. maaliskuuta. Ruotsista ostetun nosturin nimeksi tuli Sven.

”Jotta Kokkolan satama voisi vaalia kilpailukykyään ja jatkaa kehitystään, valtiovallan on näytettävä vihreää

**2012** Karleby hamn är en framgångshistoria av stora mått. Under 1990-talet fördjupades farleden och muddringsarbetena slukade miljoner. Staten svarade för merparten av kostnaderna. Detta väckte en hel del kritik. Nu kan ingen förneka att man fått valuta för pengarna. Det är till stor del tack vare djupfarleden som trafiken till och från hamnen kunnat redovisa ett formidabelt uppsving.

Under det senaste decenniet har trafiken fördubblats och hamnens egenvikt och betydelse för Karleby stad växer hela tiden. Ett väsentligt inslag i trafiken är de riktigt stora Panamax-fartygen som idag anlöper hamnen. Kruket är bara att de inte kan göra det fullastade och det betyder sämre ekonomi för rederierna.

För att bättre kunna betjäna den stora Capesize-klassen investerar Karleby hamn i en hamnkran i 50-tonsklassen med en räckvidd på 40 meter. Det officiella dopet förrättas den 8 mars av Mirja Hihnala som är skeppningschef på Oy M. Rauanheimo Ab. Kranen som inköpts från Sverige får namnet Sven.

”För att Karleby hamn skall kunna slå vakt om sin konkurrenskraft och fortsatta utveckling är det viktigt att statsmakten ger grönt ljus för en fördjupning av

anskaffas ett lastnings-system för pyrit, ett rå-material som används för tillverkning av svavelsyra. Kostnaderna uppgår till 8,5 miljoner mark. Totalt reserverar staden 20 miljoner för utvecklandet av hamnfunktionerna.

I juli anlöper Arkadia, det största finländskt registrerade lastfartyg som besökt Karleby hamn. Fartyget på 175 x 32 meter med en lastkapacitet på 47 000 ton, lastar pyrit för transport till Rotterdam i Holland.

Under juli månad töms landskapet på Ladabilar då lastningsutrymmet i fraktfartyget Jevgeni Vaktangov fylls med ett par hundra begagnade bilar och tar sikte på Svarthavsområdet där förväntansfulla bilköpare står i kö.

Nya rekord nås i hamnen under året. Godstrafiken ökar med 26,8 % till 2,7 miljoner ton. Transittrafiken har fördubblats och uppgår till drygt 603 000 ton.

Under året ingår hamnverket ett tioårigt avtal med Outokumpus gruva i Pyhäsalmi. Avtalet innebär att pyritanrikningskoncentrat från gruvan transporteras via hamnen i Karleby. På årsbasis rör det sig om 400 000 ton.

Stadens invånarantal uppgår till 34 563

tyy 26,8 % kaikkiaan 2,7 miljoonaan tonniin. Transitoliikenteen määrä on kaksinkertaistunut ja on nyt runsaat 603 000 tonnia.

Satamalaitos solmii 10-vuotisen sopimuksen Outokummun Pyhäsalmen kaivoksen kanssa. Sopimuksen nojalla kaivoksen pyriititirikaste kuljetetaan Kokkolan sataman kautta. Vuositasolla se tarkoittaa 400 000:ta tonnia.

Kaupungin asukasluku on 34 563.

Kokkola Zinc Oy ja OMG Kokkola Chemicals Oy muodostetaan Outokummun tehdessä yritysjärjestelyjä.

### 1991

Kokkolan satama on vaarassa kärsiä miljoonatappioita, jos Neuvostoliittoon suuntautunut transitoliikenne lakkaa, koska venäläiset eivät ole maksaneet velkojaan Valtion Rautateille. Maksuja on erääntynyt yhteensä 300 miljoonaa markkaa. Satamakapteeni Hans Biskop ja asemapäällikkö Eero Toivonen ovat huolissaan. Onneksi asia ratkeaa.

Kokkolan kaupunki myöntää satamalaitokselle 10 miljoonaa markkaa pneumaattisen imukuljettimen hankki-

valoa väylän syventämiselle 13 metristä 14 metriin. Hankkeen arvioidaan maksavan 65 miljoonaa euroa. Viime kädessä tässä ei kuitenkaan ole kyse pelkästään Kokkolan vaan koko Suomen edusta”, totesi ÖB:n päätoimittaja Börje Hästbacka.

Oy M. Rauanheimo Ab aloitti toiminnan Kotkan-Haminan satamassa.

EU-parlamentti päätti 11. syyskuuta suurella enemmistöllä hyväksyä rikkidirektiivin, joka astuu voimaan vuonna 2015. Direktiivillä voi olla tuhoisat vaikutukset Kokkolan satamalle, sillä direktiivin myötä Itämeren liikenteelle asetetaan paljon ankarammat päästörajoitukset kuin Välimeren ja Atlantin liikenteelle. Kuljetusten hinnannousu koskee kaikkia satamia, mutta rikkidirektiivin vaikutukset ovat Suomessa tuhoisia erityisesti Kokkolan satamalle. Satamajohtaja Torbjörn Wittingin mielestä päätöksen tehneet henkilöt eivät ole oikein ymmärtäneet päätöksensä seurauksia.

Kokkolan satama nousi samana vuonna Suomen kolmanneksi suurimmaksi satamaksi. Liikenteen kokonaismäärä oli 7,4 miljoonaa tonnia, kun edellisvuoden ennätyksenä oli 7,9 miljoonaa tonnia. Suomen satamaliigaa johti Kotkan/Haminan satama

farleden från 13 till 14 meter. Projektet uppskattas kosta 65 miljoner euro. Sist och slutligen handlar det inte enbart om Karlebyns fördel utan om ett nationellt intresse, konstaterar Öb:s ledarskribent Börje Hästbacka.”

Oy M. Rauanheimo Ab inleder verksamhet i Kotka-Fredrikshamn.

Hamnen i Karleby kan bli en av förlorarna när EU-parlamentet den 11 september med bred majoritet godkänner svaveldirektiven som träder i kraft 2015. Beslutet innebär att Östersjön får mycket strängare utsläppsregler än Medelhavet och Atlanten. Alla hamnar drabbas av dyrare transporter, men en av de stora förlorarna bland hamnarna i Finland blir Karleby. Hamndirektör Torbjörn Witting anser att beslutet fattats av folk som inte riktigt insett konsekvenserna av beslutet.

Karleby hamn stiger till tredje plats bland de allmänna hamnarna i Finland. Totaltrafiken uppgår till 7,4 miljoner ton mot 7,9 miljoner ton rekordåret innan. Hamnligan leds av Fredrikshamn/Kotka hamnen (14,5 miljoner ton) före Helsingfors hamn (10,8 miljoner ton). När det gäller transittrafiken ligger Karleby hamn på andra plats.

Under året trafikerar 612 fartyg hamnen och det är



Risteilyalus Amadean vieraili v. 2012 Kokkolan satamassa. År 2012 besøkte kryssningsfartyget Amadea Karleby hamn.

(14,5 miljoonaa tonnia) ennen Helsingin satamaa (10,8 miljoonaa tonnia). Kokkolan satama oli toisella sijalla kauttakululiikenteen vertailussa.

Satamassa kävi 612 alusta eli 24 alusta enemmän kuin edellisvuonna. Vuosi oli liiketaloudellisesti menestys. Myynti ylitti ensimmäisen kerran 20 miljoonaa euroa. Katetuotto oli 69,5 prosenttia.

**2013** Satamakonttorissa järjestettiin juhlavastaanotto satamajohtaja Torbjörn Wittingin 50-vuotisjuhlan kunniaksi 8. maaliskuuta. Witting oli tullut satamakonttoriin 17 vuotta aiemmin. Hän oli toiminut satamajohtajana yhdeksän viime vuoden ajan. Ennen tätä Witting työskenteli Kokkolan sataman talous- ja markkinointipäällikkönä.

Yksipihlajan lähiympäristön vieraat alueet kartoitettiin kesän aikana ja alueelta löydettiin useita magneettisia kohteita. Kokkolan satama on suunnitellut syventävänsä laivaväylää vuonna 2016 ja tutkimus tehtiin osana valmistelutöitä. Tutkimuksessa paljastui useita satoja

24 fartyg fler än året innan. Affärsmässigt är det gångna året framgångsrikt. Försäljningen överstiger för första gången 20 miljoner euro. Täckningsbidraget uppgår till 69,5 procent.

**2013** Den 8 mars anordnas en festmottagning i hamnkontoret med anledning av att hamndirektör Torbjörn Witting fyllt 50 år. Witting kom till hamnkontoret för 17 år sedan. De senaste nio åren har han arbetat som hamndirektör. Före det verkade han som Karleby hamns ekonomi- och marknadsföringschef.

Många magnetiska föremål hittas vid kartläggningen av okända områden kring Yxpila under sommaren. Undersökningen görs med tanke på den tilltänkta fördjupningen av farleden till Karleby hamn år 2016. Flera hundra magnetiska föremål ger utslag i undersökningen och dessa skall undersökas grundligare. I och med sommarens magnetundersökning har hela hamnområdet kartlagts.

personer.

Kokkola Zinc Oy och OMG Kokkola Chemicals Oy bildas när Outokumpu omstrukturerar verksamheten.

### 1991

Karleby hamn riskerar att drabbas av miljönförkluster ifall transittrafiken till Sovjetunionen avstannar på grund av att ryssarna inte betalt sina skulder till VR. De förfallna räkningarna uppgår till 300 miljoner mark.

Hamnkaptens Hans Biskop och stationschef Eero Toivonen är bekymrade. Lyckligtvis får saken sin lösning.

Karleby stad beviljar hamnverket 10 miljoner mark för anskaffning av en pneumatisk suglossningsanordning och för byggandet av en lagerbyggnad för bulkvaror som mellanlagras i hamnen. Beslutet i fullmäktige fattas efter en lång diskussion.

Jakob Lines vill ha kompensation för reseskatten. Men Karleby vill inte slopa hamnavgiften som uppgår till 150 000 mark.

Den totala godstrafiken uppgår till 2,7 miljoner ton och transittrafiken ökar med 11,4 procent till 0,7 miljoner ton.



Oy M. Rauanheimo Ab ja Severstal ovat allekirjoittaneet sopimuksen. Vasemmalta Pauliina Saari, Oxana Datsyuk, Violetta Krutova, Yuri Kim, Juha Petäjäniemi, Torbjörn Witting, Joakim Laxåback, Petri Leino, Sergey Starodubtsev ja Natalina Semenova.

Avtalet mellan Oy M. Rauanheimo Ab och Severstal har undertecknats. F.v. Pauliina Saari, Oxana Datsyuk, Violetta Krutova, Yuri Kim, Juha Petäjäniemi, Torbjörn Witting, Joakim Laxåback, Petri Leino, Sergey Starodubtsev och Natalina Semenova.

miseen ja varaston rakentamiseen satamaan välivarastoon jäävälle bulkkitavalle. Kaupunginvaltuusto päättää asiasta pitkällisen keskustelun jälkeen.

Jakob Lines haluaa korvausta matkaveron takia. Mutta Kokkola ei halua poistaa satamamaksua, joka on 150 000 markkaa. Rahtiliikenteen määrä on kaikkiaan 2,7 miljoonaa tonnia, ja transitoliikenne kasvaa 11,4 % yhteensä 0,7 miljoonaan tonniin.

### 1992

Rahtiliikenteen määrä ylittää kolme miljoonaa tonnia, ja transitoliikenne kasvaa lähes miljoonaan tonniin.

Ykspihlajalaiset ovat huolissaan alumiinipölystä ja vaativat ympäristötoimia.

Jakob Linesin matkustajaluvut ovat myönteisiä. Toim. joht. Taito Rintala uskoo 180 000 matkustajan rajapyykin rikkoutuvan tänä vuonna. Edellisvuonna matkustajia on ollut 164 000.

### 1993

Ykspihlajasta viedään Suomen ensimmäisenä satamana puutavaraa Japaniin. Ensimmäinen 40 000 tonnin koe-erä rautapellettejä saapuu. Venäläisviranomai-

magneettisia kohteita, joita täytyy vielä tarkastella perusteellisemmin. Satama-alue on nyt kesän magneettitutkimuksen myötä kartoitettu kokonaan.

Valtiovarainministeri Jutta Urpilainen otti heinäkuun alussa järjestetyn Chydenius-seminaarin yhteydessä esiin väylämaksut, joita hänen mielestään tulisi alentaa Suomen viennin virkistämiseksi uuden rikkidirektiivin astuessa voimaan kahden vuoden kuluttua. Satamajohtaja Torbjörn Wittingin mielestä järjestelmä on toiminut tähän asti hyvin, mutta uuden rikkidirektiivin myötä tänne saapuminen käy laivoille liian kalliiksi, jolloin Itämeren ympäröivät maat menettävät erittäin merkittävän osan maailmanmarkkinoiden kaupastaan.

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto vieraili satamassa elokuussa.

Jaosto sai vierailunsa aikana ihailua M/S Navios Lumenia, suurinta Kokkolan satamassa siihen mennessä vierailutta alusta. Se pystyy ottamaan jopa 180 000 tonnin rautapellettilastin silloin, kun väyläsyvyys ylittää 18 metriä. Aluksen mitat ovat 292 x 45 metriä. Ykspihlajan 13 metriä syvän väylän takia lastialusten täytyi seurata M/S Navios Lumenia, kunnes se oli ohittanut Vaasan ja Uumajan välillä sijaitsevan Nordvalenin. Nordvalenin kohdalla alukseen sitten lastattiin lisää rautapellettejä, sillä väylän syvyys on siitä eteenpäin yli 15 metriä. Amsterdamista saapunut alus vei rautapellettejä Kokkolasta Turkkiin.

Satamalaitos investoi satamaan 7,3 miljoonaa



**Ankkuri on palannut satamaan . Torbjörn Witting ja Hemming Renlund ovat tyytyväisiä. Skeppsansaret är återbördat till hamnen. Torbjörn Witting och Hemming Renlund är nöjda.**

I samband med Chydeniusseminariet i början av juli lyfter finansminister Jutta Urpilainen fram farledsavgifterna, som hon anser bör sänkas för att stimulera den finländska exporten då de nya svaveldirektiven träder i kraft år 2015. Hamnkapten Torbjörn Witting tycker att systemet hittills fungerat bra, men när de nya svaveldirektiven träder i kraft blir det för dyrt för fartygen att komma hit och östersjöländerna mister en väldigt stor del av sin handel på världsmarknaden.

I augusti är statens finansutskotts trafikdelegation på besök.

Under besöket kan delegationen beundra M/S Navios Lumen som är det största fartyg som besökt hamnen i Karleby. Fartyget som mäter 292 x 45 meter kan lasta 180 000 ton järnpellets, men då måste farledsdjupet ligga på mer än 18 meter. Eftersom farleden till Yxpila är 13 meter djup följer lastbåtar med fartyget tills det passerat Nordvalen som ligger mellan Vasa och Umeå. Där lastar man ytterligare järnpellets eftersom djupet



**Satamajohtokunta kaudella 2013–2014. Vas. Johan Nyberg, Katja Kojola, Jorma Kauppila, Riitta Rahkola, Pekka Nokso-Koivisto (puh.joht.), Irma Keiski, Seppo Tastula (kaupunginhallituksen edustaja) ja Sari-Kaarina Vähämäki (varajäsen). Kuvasta puuttuu varapuheenjoht. Juhani Autio.**

**Hamndirektionen för perioden 2013–2014. Från vänster Johan Nyberg, Katja Kojola, Jorma Kauppila, Riitta Rahkola, Pekka Nokso-Koivisto (ordförande), Irma Keiski, Seppo Tastula (stadsstyrelsens representant) ja Sari-Kaarina Vähämäki (suppleant). På bilden saknas viceordföranden Juhani Autio.**

euroa vuoden aikana. Kantasatamaan pystytettiin verstasrakennus, nostokurkia modernisoitiin ja laitureita ja liikenneväyliä korjattiin. Toiminta tuotti 9,5 miljoonaa euroa ylijäämää. Rahtiliikenteen kokonaismäärä oli 7,5 miljoonaa tonnia. Kauttakulkuliikenteen osuus siitä oli 2,9 miljoonaa tonnia.

**2014** Sataman myönteinen kehitys jatkui. Kaikki merkit viittasivat siihen, että Kokkolan satamassa rikottaisiin taas uusia ennätysiksi. Myötätuulesta huolimatta satamassa tarvitaan kipeästi parannuksia. Nykyinen 13 metriä syvä väylä ei riitä. Yksi lisämetri kasvattaisi huomattavasti sataman kilpailukykyä, sillä suuret alukset voisivat silloin ottaa vähintään 10 000 tonnia enemmän lastia. Valtion on suunniteltu sijoittavan Liikenneviraston kautta 56 miljoonaa euroa suunniteltuihin ruoppaustöihin, jolloin sataman osuudeksi jää seitsemän miljoonaa euroa. Tavoitteena on, että ruoppaus toteutetaan kolmena kesä kautena vuodesta 2016 alkaen.

Yhden päivän lakko sulki Suomen satamat keskiviikkona 11. kesäkuuta. Satamajohtaja Torbjörn Wittingin mielestä on kohtuutonta, että yksi Torniossa saarrettuna oleva alus voi lamauttaa koko Suomen satamaliikenteen. Vaikka lakko kesti vain päivän, se kävi Suomelle kalliiksi ja sen seurauksena aikataulun viivästymiset aiheuttavat ongelmia, Witting huomautti. Myös EK:n toimitusjohtaja Jyri Häkämies piti lakkoa täysin vastuuttomana.

## Kokkolan satamalla ennätysvuosi

Kokkolan satamalle vuosi 2014 oli kaikkien aikojen huippuvuosi. Sataman kokonaisliikennemäärä kasvoi 9,2 prosenttia ja oli 8,6 miljoonaa tonnia. Tästä liikennemäärästä ulkomaan liikenne oli 8,1 milj. tonnia. Myös transitoliikenne oli ennätyselliset 3,6 miljoonaa tonnia. Satamassa kävi 582 alusta, joista 72 kpl oli ns. Panamax-luokan aluksia. Sataman investoinnit olivat lähes 6,7 milj. euroa, edellisenä vuonna investoinnit olivat 7,3 milj. euroa. Myöskin kannattavuus oli hyvä vuonna 2014.

söder om passagen är över 15 meter. Fartyget som kommer från Amsterdam skall ta järnpellets från Karleby till Turkiet.

Hamnen investerar 7,3 miljoner euro under året. En verkstadsbyggnad uppförs i stamhamnen, lyftkranar moderniseras, kajer och trafikleder ses över. Verksamhetens överskott stiger till 9,5 miljoner euro. Den totala godstrafiken uppgår till 7,5 miljoner ton. Av den summan svarar transittrafiken för 2,9 miljoner ton.

**2014** Den positiva utvecklingen fortsätter i hamnen. Allt tyder på att Karleby hamn går mot ett nytt rekordår. Trots att det går bra för hamnen är behovet av förbättringar stort. Det nuvarande farledsdjupet på 13 meter är inte tillräckligt. En meter till ger hamnen ökad konkurrenskraft och betyder för stora fartyg minst 10 000 ton mer last. I planen för muddringen står staten genom Trafikverket för 56 miljoner euro och hamnen för 7 miljoner euro. Målet är att muddringen sker tre sommarperioder från och med år 2016.

Onsdagen den 11 juni stänger en endagsstrejk hamnarna i Finland. Enligt hamndirektör Torbjörn Witting är det orimligt att ett fartyg i blockad i Torneå kan lamslå all hamntrafik i hela landet. Trots att strejken pågår endast ett dygn blir den dyr för landet och följderna med fördröjningar i tidtabeller ställer till problem, påpekar Witting. Även EK:s vd Jyri Häkämies anser strejken vara helt ansvarslös.

## Karleby hamn uppvisar rekordår

År 2014 blev alla tiders toppår för Karleby hamn. Den totala godstrafiken ökade med 9,2 procent till 8,6 miljoner ton. Av den summan svarade utrikestrafiken för 8,1 miljoner ton. Även transittrafiken ökade rekordartat till 3,6 miljoner ton. Under året besöktes hamnen i Karleby av 582 fartyg av vilka 72 fartyg var av s.k. Panamax-klass. Under året uppgick hamnens investeringar till 6,7 miljoner euro mot 7,3 miljoner euro året innan. Även lönsamhetsmässigt var 2014 ett gott år.

### 1992

Den totala godstrafiken överstiger tre miljoner ton och transittrafiken uppgår till nästan 1 miljoner ton.

Invånarna i Yxpilä är bekymrade över aluminiumdammet och kräver miljöåtgärder.

Jakob Lines uppvisar positiva passagersiffror. VD Taito Rintala tror på 180 000 passagerare detta år. Året innan uppgick passagerantalet till 164 000.

### 1993

Som första hamn i Finland skeppas via Karleby trävaror till Japan.

Den första provsatsen på 40 000 ton järnpellets anländer. De ryska myndigheterna är beredda att exportera 2,5 miljoner ton järnpellets under de kommande åren.

Kajen i djuphamnen förlängs med 220 meter. Det betyder att kajens längd fördubblas. Lagerområdet på ett par hektar asfalteras och strålkastarmaster byggs. Totalt satsas 21,5 miljoner mark i hamnen under året.

Under året stiger den totala godstrafiken till 3,3 miljoner ton. Det är rekord i hamnens historia. Transittrafiken uppgår till drygt 0,9 miljoner ton.



Kokkolan satamasta tulee osakeyhtiö 1.1.2015 alkaen. Vas. kaupungin kehitysjohtaja Jonne Sandberg, kaupunginlakimies Ben Weizmann, kaupunginjohtaja Antti Isotalus ja satamajohtaja Torbjörn Witting.

Från 1.1.2015 blir Karleby hamn aktiebolag. Från vänster stadens utvecklingsdirektör Jonne Sandberg, stadsjuristen Ben Weizmann, stadsdirektör Antti Isotalus och hamndirektör Torbjörn Witting.

## Kokkolan satama yhtiöitetään

Kokkolan kaupunginvaltuusto päätti marraskuun 2014 kokouksessa satamalaitoksen yhtiöittämisestä. Samalla päätettiin, että Kokkolan Satama Oy:llä on hallitus, jossa on oltava logistiikan, kansainvälisen kaupan, juridiikan, taloushallinnon ja liiketoiminnan osaamista.

## Karleby hamn bolagiseras

Karleby stadsfullmäktige beslöt vid sitt möte i november att hamnverket bolagiseras. Samtidigt beslöts att Karleby Hamn Ab skall ha en styrelse som har kunskande i logistik, internationell handel, juridik, ekonomiförvaltning och affärer.

Ylimääräisessä yhtiökokouksessa päätetään muun muassa osakeannista Kokkolan kaupungille ja valitaan osakeyhtiölle varsinainen hallitus. Hallituksessa tulee olla vähintään viisi ja enintään seitsemän jäsentä. Virkamiehet toimivat kaupungin edustajina ylimääräisessä yhtiökokouksessa.

Satama on tulouttanut huomattavia summia kaupungin kassaan. Tavoitteena on, että kaupunki voi saada myös tulevaisuudessa tuottoa satamasta. Esityksen mukainen järjestely tuottaisi kaupungille verotonta tuloa vuokrien ja takausprovision muodossa sekä yhtiölle vähennyskelpoisia menoja noin kaksi miljoonaa euroa vuodessa. Summa riippuu kiinteistöveron lopullisesta määrästä.

Varainsiirtoveroasia on edelleen avoinna. Mahdollinen varainsiirtovero on kahden ja kolmen miljoonan euron välimaastossa sen mukaan, minkä omaisuuden katsotaan kuuluvan varainsiirtoveron piiriin.

Liikelaitoksen henkilökunnan kanssa on käyty yhteistoimintaneuvotteluja. Sataman kaikki 28 vakinaisessa virka- ja työsuhteessa olevaa työntekijää siirtyvät osakeyhtiön palvelukseen ns. vanhoina työntekijöinä. Yhtiöittämissuunnitelman mukaan osakeyhtiön toiminta alkaa 1.1.2015.

Vid den extra bolagsstämman beslutes bland annat om aktieemissionen till Karleby stad och utses en ordinarie styrelse för aktiebolaget. Styrelsen skall bestå av minst fem och högst sju ledamöter. Vid den extra bolagsstämman representeras staden av tjänstemän.

Hamnen har bidragit med betydande summor till stadens kassa. Målet är att staden även i framtiden skall erhålla intäkter från hamnen. Enligt förslaget skall arrangemanget ge staden en skattefri inkomst i form av arrende och borgensprovision samt avdragsgilla utgifter på ca två miljoner euro per år. Beloppet är beroende på den slutliga fastighetsskatten.

Frågan om överlåtelseskatten är fortfarande öppen. Den eventuella överlåtelseskatten uppgår till något mellan två och tre miljoner euro beroende på vad som anses vara egendom som omfattas av överlåtelseskatt.

Samarbetsförhandlingar har förts med affärsverkets personal. Alla hamnens 28 anställda i ordinarie tjänste- och anställningsförhållande övergår i aktiebolagets tjänst som gamla arbetstagare. Enligt bolagiseringsplanen inleder bolaget sin verksamhet 1.1.2015.



Pekka Nokso-Koivisto



John Hagnäs



Jorma Kauppila



Tom Niemi



Osmo Sippola

### **Pekka Nokso-Koivisto johtaa satamayhtiön hallitusta**

Kokkolan Satama Oy:n ylimääräinen yhtiökokous valitsi 15. tammikuuta 2015 pitämässään kokouksessa hallituksen puheenjohtajaksi Pekka Nokso-Koiviston. Hallituksen muiksi jäseniksi valittiin John Hagnäs, Jorma Kauppila, Tom Niemi ja Osmo Sippola.

### **Pekka Nokso-Koivisto leder hamnstyrelsen**

Vid Karleby Hamn Ab:s extra bolagsstämma den 15 januari 2015 valdes Pekka Nokso-Koivisto till styrelsens ordförande. Till övriga styrelsemedlemmar valdes John Hagnäs, Jorma Kauppila, Tom Niemi och Osmo Sippola.

# Maalta satamaan

Sain ensikosketuksen Kokkolan satamaan vuoden 1987 keväällä. Niin kuin oikeilla kaupunkilaisilla oli tapana käydä sunnuntaiajelulla Ykspihlajan satamassa, niin ajatteli maalta kaupunkiin muuttanut nuoriparikin tehdä. Ajelimme mieheni kanssa kohti satamaa, lähestyimme satama-aluetta, havaitsin liikennemerkkin Satama-alue, Tulli "Asiaton oleskelu kielletty". Eihän meillä mitään asiaa satamaan ollut, kunhan vain ajelimme. Sanoin miehelleni, "Äkkiä pois täältä".

Lähdimme takaisin kaupunkiin. Kului muutama päivä ja postiluukusta kolahti ruskea kirjekuori. Lähettäjänä oli Kokkolan satamakonttori. Olin järkyttynyt, ajattelin että kuoressa on jokin sakko tai rangaistus siitä, että olimme viikonloppuna ajelleet luvottomasti satamassa. Kuoresta löytyi kuitenkin kutsu työpaikkahaastatteluun.

Olin kyseisenä keväänä valmistunut Kokkolan kauppaopistosta laskentatoimen merkonomiksi ja hakenut kaupungilta töitä. Satamakonttorissa oli tarve kesätyöntekijälle.

Tuolloin ei ollut juurikaan kännyköitä, joten tasku täyteen kolikoita ja puhelinkopista soittamaan satamakapteeni Hans Biskopille. Sovimme Biskopin kanssa, että tulen esittäytymään ja niinhän siinä kävi, että kesätyöpaikka oli minun. Ensimmäinen työpäivä Satamakonttorissa oli 11.6.1987. Eipä olisi tuolloin uskonut, että kahden kuukauden kesätyöstä tulee minulle vakituinen työpaikka, työvuosia satamaan on kertynyt tähän mennessä 27.

## Kirjoituskoneesta PC- aikakauteen

Satamakonttorissa oli toimistotyössä tuolloin kaksi toimistotyöntekijää ja satamakapteeni. Ensimmäisten työvuosien tärkeimpiä työvälineitä olivat sähkökirjoituskone, jossa oli muutaman lauseen muisti sekä nauhalaskin. Muistikuva kopiokoneesta on spriin tuoksuinen. Kylläkin aika pian konttoriin hankittiin uusi kopiokone, jolla pystyi ottamaan mustavalkoisia kopioita. Myös telex oli ahkerassa käytössä alusten ja sataman välisessä yhteydenpidossa.

Toimistovirkailijan tehtäviin kuuluivat tuolloin pääasiassa myyntilaskujen tekeminen, ostolaskujen käsittely ja tavara- ja alusliikenteeseen liittyvä tilastointi. Myyntilaskut kirjoitettiin kirjoituskoneella laskulomakkeille, joissa oli 4-5 itsejäljentävää sivua. Sain tarkan perehdytyksen kaikkiin toimistotöihin silloiselta kanslistilta Kyllikki Latvalalta. Oli oltava tarkkana, ettei kirjoita laskuun vääriä kirjaimia tai numeroita, koska niitä ei voinut korjata itsejäljentäviin papereihin yhtä helposti kuin nyt, tekstin voi deletoida ja kirjoittaa uudelleen.

Ensimmäisen PC-tietokoneen saimme satamaan 1990-luvun alussa,

# Från landsbygden till hamnen

Min första bekantskap med Karleby hamn gjorde jag våren 1987. På den tiden var det vanligt bland riktiga stadsbor att på söndagarna besöka Yxpila hamn, och det skulle förstås jag och min man, lantisar båda två, också göra. Vi tog således en biltur i riktning mot hamnen, närmade oss hamnområdet och noterade trafikmärket Hamnområde, och Tull och en skylt med texten "Obehörig vistelse förbjuden".

Vi hade ju inget ärende i hamnen, vi körde bara omkring. Så jag sade till min man "Snabbt härifrån" och så åkte vi tillbaka till staden. Det gick några dagar och så damp det ner ett brunt kuvert genom brevluckan. Avsändare var hamnkontoret i Karleby. Jag blev orolig, kuvertet innehöll förstås böter eller något annat straff för att vi utan tillstånd åkt omkring i hamnen under veckoslutet. Men nej, vad jag fick var en kallelse till arbetsplatsintervju.

På våren hade jag utexaminerats som merkonom med inriktningen redovisning från Karleby handelsinstitut och direkt sökt jobb hos staden. Och hamnkontoret behövde en sommarjobbare.

På den tiden fanns knappt alls mobiltelefoner, så det var bara att stoppa fickan full med slantar och gå till en telefonkiosk och ringa hamnkaptan Hans Biskop. Vi överenskom om ett besök och så gick det så lyckligt att jag fick jobbet. Första arbetsdagen på Hamnkortet

var 11.6.1987. Inte kunde jag då ana att ett två månader långt sommararbete skulle bli mitt fasta jobb. Till dags dato har jag arbetat 27 år i hamnen.

## Från skrivmaskin till PC:s tidevarv

På hamnkortet jobbade vid den tiden två kontorsarbetare och en hamnkaptan. De viktigaste arbetsredskapen var en elskrivmaskin med ett minne som kunde lagra några meningar samt en räknemaskin med remsa. Kopieringsmaskinen associerar jag med en doft av sprit. Snart nog anskaffades dock en ny kopieringsmaskin som kunde producera svartvita kopior. Också telex användes flitigt, närmast i kommunikationen mellan fartygen och hamnen.

Till uppgifterna för en kontorsanställd hörde huvudsakligen att upprätta försäljningsfakturor, hantera inköpsfakturor och sköta statistikföringen i anslutning till gods- och fartygstrafiken. Försäljningsfakturorna skrevs ut på skrivmaskin på fakturablanketter som hade 4-5 självkopierande ark. Jag fick en ordentlig orientering i alla kontorsuppgifter av den dåvarande kanslisten Kyllikki Latvala. Man fick vara noga med att inte skriva felaktiga bokstäver eller siffror på fakturan, för det gick inte att korrigerera dem på de självkopierande arken lika lätt som idag då texten kan "deletas" och skrivas på nytt.



**Talouspäällikkö/Ekonomichef  
Vuokko Kalliokoski.**



muistaakseni vuonna 1991. Samoihin aikoihin kaupunki otti käyttöön laskutusjärjestelmän, jossa satamakin oli mukana. Kirjoituskone säilytti kuitenkin asemansa toimistossa vielä pitkään. Erilaiset lomakkeet, kirjekuoret ja mm. talousarvio kirjoitettiin kirjoituskoneella, kun ensin oli moneen kertaan tarkistettu nauhalaskinta hyödyntäen, että budjettisummat täsmäivät.

Satama sai uuden johtajan joulukuussa 1987, kun Eero Mäki vastaanotti satamajohtajan viran. Mäki oli hyvä ”kynämies”. Hän kirjoitti käsin, lyijykynällä lukuisat lausunnot, hakemukset ja perustelut eri viranomaisille ja päättäjille mm. väylän syventämiseen liittyen. Kirjoitin usein nämä luonnokset sähkökirjoituskoneella puhtaaksi. Nämä vuodet olivat minulle erittäin opettavia. Hänen tekstejä puhtaaksi kirjoittamalla opin paljon satamasta, toiminnasta viranomaisten ja yhteistyökumppaneiden suhteen.

Muistan hyvin kun hän perusteli esimerkiksi väyläsyvennyshakemuksiin, että Kokkolan sataman tavaraliikenne tulee kasvamaan seitsemään miljoonaan tonniin. Tuolloin tavaraliikenne oli noin kaksi miljoonaa tonnia. Ajattelin, että onpa utopistisia ajatuksia. Mutta vuosien ja vuosikymmenien aikana olen oppinut, että tulee olla mahdottomaltakin tuntuvia tavoitteita - niin työssä kuin yksityiselämässä. Tämä seitsemän miljoonan tonnin tavaraliikenne saavutettiin vuonna 2011 Wittingin toimiessa satamajohtajana. Nykyiset tavoitteet tavaraliikenteessä on asetettu jo uusille kymmenille miljoonille.

1990- luvun puolen välin jälkeen sataman osaamista vahvistettiin palkkaamalla satamakonttoriin lisää henkilökuntaa, talous- ja markkinointipäällikkö, työpäällikkö ja toimistovirkailija. Lisäksi aloitettiin mm. nosturipalvelujen kehittäminen. Uusi henkilökunta toi mukanaan uusia näkemyksiä, tietoja ja taitoja, joita hyödynnettiin sataman kehittämisessä.

### **Muutto uuteen satamakonttoriin – uudet tuulet**

Vuoden 2000 syksyllä muutimme uuteen satamakonttoriin, tuolloin ei enää kirjoituskoneelle ollut selkeää paikkaa toimistossa. Tietotekniikka, sähköpostit jne. olivat siirtyneet uudelle vuosituohannelle ja syrjäyttäneet toimiston perinteiset työvälineet. Kännykät yleistyivät, sähköpostista tuli päivittäinen yhteydenpidon ja tiedonvälityksen työkalu. Samoin toimistoohjelmat kuten Word, Excel ja PowerPoint alkoivat olla jokaisen toimistotyöntekijän päivittäisessä käytössä.

2000-luvun alkuvuodet olivat muutoksen aikaa. Kahden vuoden aikana eläköityi satamalle merkittäviä henkilöitä, mm. satamaoperaattorin toimitusjohtaja, satamajohtaja ja satamakapteeni. Jäädessään eläkkeelle satamajohtaja Mäki sanoi minulle ”Olen tilannut sinulle uuden Kuntalaki-kirjan, siitä on sinulle vielä paljon hyötyä” ja tämän voin kyllä vahvistaa.

Sataman organisaatiota kehitettiin paremmin nykytilaa vastaavaksi.

Den första PC:n fick vi i början av 1990-talet, år 1991 vill jag minnas. Vid samma tid tog staden i bruk ett faktureringsystem som också hamnen kom att använda. Skrivmaskinen behöll dock sin position i kontoret länge ännu. Olika blanketter, kuvert och bl.a. budgeten skrevs fortfarande med skrivmaskin, efter att man först många gånger med hjälp av räknemaskinen kontrollerat att budgetsummorna stämde.

Hamnen fick en ny direktör i december 1987 då Eero Mäki tillträdde tjänsten som hamndirektör. Mäki var en riktig pennans man. För hand, med blyertspenna, skrev han utlåtanden, ansökningar och motiveringar till olika myndigheter och beslutsfattare, bl.a. i anslutning till fördjupningen av farleden. Jag fick ofta renskriva dessa utkast, på elskrivmaskin förstås. De här åren var mycket lärorika. Samtidigt som jag renskrev hans texter lärde jag mig mycket om hamnen och om kontakterna med myndigheter och samarbetspartner.

Jag minns till exempel hur han motiverade en fördjupning av farleden med argumentet att godstrafiken via Karleby hamn kommer att öka till sju miljoner ton. Godstrafiken uppgick då till ca två miljoner ton. Jag tyckte det lät utopistiskt. Men under årens och årtiondenas lopp har jag insett att man måste sätta mål som till och med kan verka omöjliga att uppnå, i arbetet såväl som i privatlivet. Nämnda sju miljoner ton uppnåddes år 2011 då Witting fungerade som hamndirektör, och i dag är siktet inställt på en godstrafik som överstiger tio miljoner ton.

Under senare delen av 1990-talet förstärktes hamnens kunnande genom att man anställde mer folk: en ekonomi- och marknadsföringschef, en arbetschef och en kontorsarbetare. Man började bl.a. också utveckla krantjänster. Den nya personalen förde med sig nya synpunkter, nytt kunnande och nya färdigheter som utnyttjades i utvecklingen av hamnen.

### **Flytt till nytt hamnkontor – nya vindar**

Hösten 2000 flyttade vi in i ett nytt hamnkontor. Nu fanns det inte längre någon bestämd plats för en skrivmaskin i kontoret. Med datatekniken, e-posten osv. gick vi in i ett nytt årtusende och den traditionella kontorsutrustningen försvann efterhand. Allt fler skaffade sig mobiltelefon och e-post blev det dagliga redskapet för kontakter och information. Att jobba med kontorsprogram som Word, Excel och PowerPoint blev så småningom vardagsmat för varje kontorsarbetare.

2000-talets första år kan betecknas som en förändringarnas tid. Inom loppet av två år pensionerades flera personer som var viktiga för hamnen, bl.a. hamnoperatörens verkställande direktör, hamndirektören och hamnkaptenen. Då hamndirektör Mäki gick i pension sade han till mig ”Jag har beställt en bok åt dig, Kommunallagen, som du kommer att ha mycket nytta av ännu”. Idag kan jag konstatera att han hade rätt.

Hamnens organisation uppdaterades för att bättre motsvara nuläget. Våren 2004 utsågs ekonomi- och marknadsföringschef Torbjörn Witting till tjänsten som hamndirektör. Hösten ledigförklarades en ny tjänst som

Keväällä 2004 satamajohtajan virkaan valittiin sataman talous- ja markkinointipäällikkö Torbjörn Witting. Syksyllä 2004 palkattiin uuteen tehtävään kehityspäällikkö ja entinen satamakapteenin virka muutettiin liikennepäällikön viraksi. Satamassa aiemmin käynnistynyttä johtoryhmätyöskentelyä tehostettiin. Johtoryhmään kuuluvat edelleen satamajohtaja, talouspäällikkö, tekninen päällikkö, kehityspäällikkö ja liikennepäällikkö. Koen johtoryhmätyöskentelyn merkittäväksi sataman kehittämisessä. Aktiivinen johtoryhmätyöskentely ja toimiminen satamajohtokunnan sihteerinä on mahdollistanut oman osaamisen kehittämisen laaja-alaisesti.

Vuosien kuluessa työtehtävät muuttuivat, sain uusia vastuualueita hoidettavakseni. Kanslistin tehtävänimike muuttui toimistonhoitajaksi ja myöhemmin taloussihteeriksi ja vuodesta 2006 alkaen talouspäälliköksi. Sataman suunnitelmallisen kehittämisen seurauksena tavaraliikenne kasvoi ja samanaikaisesti minulla eli haaveitsemi kehittämistä.

Syksyllä 2007 kun sataman tavaraliikenne oli kasvanut kahdesta miljoonasta tonnista viiteen miljoonaan tonniin, aloitin hallintotieteiden opiskelut avoimessa yliopistossa, pääaineena julkisjohtaminen, ja sivuaineena talousoikeus. Alkupalvesta 2014 valmistuin Vaasan yliopistosta hallintotieteiden maisteriksi.

Vuonna 2005 sain pronssisen Kokkola –kunniamitalin tunnustukseksi ansiokkaasta työstä kotikaupungin hyväksi. Kuntaliiton hopeisen ansiomerkin 20-vuotisesta ansiokkaasta palvelusta kunnallishallinnon hyväksi sain vuonna 2008. Nämä ansiomerkit ovat osoitus siitä, että työtäni on arvostettu.

Olen toisinaan miettinyt mikä on saanut minut maalaistytön jäämään kaupunkiin ja satamaan, ehkä juuri se, että olen saanut kehittyä ja kasvaa yhdessä sataman kanssa, vaihtelevat, mielenkiintoiset ja monipuoliset työtehtävät, hyvä työyhteisö ja sataman kansainvälinen ilmapiiri, sekä ennen kaikkea: Satamassa on tekemisen meininki ja täällä työskentelevillä on asenne kohdallaan! Näillä mennään kohti uusia haasteita, liikelaitoksesta osakeyhtiömaailmaan.

VUOKKO KALLIOKOSKI  
Talouspäällikkö

utvecklingschef och den tidigare tjänsten som hamnkapten ändrades till en tjänst som trafikchef. Ledningsgrupparbetet, som startat redan tidigare i hamnen, effektiviserades. Till ledningsgruppen hör fortfarande hamndirektören, ekonomichefen, tekniska chefen, utvecklingschefen och trafikchefen. Jag upplever det arbete som ledningsgruppen utför som mycket viktigt för hamnens utveckling. Ett aktivt ledningsgrupparbete och agerande som hamndirektionens sekreterare har gett mig goda möjligheter att utveckla mitt eget kunnande.

Med åren förändrades arbetsuppgifterna och jag fick allt fler ansvarsområden att sköta. Uppgiftsbenämningen för kanslist ändrades till kontorsföreståndare och senare till ekonomisekreterare, och från och med år 2006 till ekonomichef. Ett resultat av den planmässiga utvecklingen av hamnen var att godstrafiken ökade.

Själv hade jag en dröm om att vidareutvecklas och hösten 2007, då godstrafiken i hamnen vuxit från två miljoner ton till fem miljoner ton, inledde jag studier i förvaltningsvetenskap med huvudämnet offentligt ledarskap och biämnet offentligt rätt vid Öppna universitetet. På förvintern 2014 utexaminerades jag som magister i förvaltningsvetenskaper från Vasa universitet.

År 2005 tilldelades jag Karleby stads hedersmedalj i brons som erkännande för förtjänstfullt arbete för hemstadens bästa. År 2008 fick jag kommunförbundets förtjänsttecken i silver för 20 års förtjänstfullt arbete inom kommunalförvaltningen. Dessa förtjänsttecken är ett bevis på att mitt arbete uppskattas.

Ibland har jag funderat över vad det var som fick mig, lantflickan, att stanna kvar i staden och jobba i hamnen. Kanske var det möjligheten att utvecklas och växa i takt med hamnen, att få arbeta med omväxlande, intressanta och mångsidiga arbetsuppgifter tillsammans med trevliga arbetskamrater i

en internationell atmosfär. Och en avgörande faktor var nog hamnens vitalitet och den positiva inställningen hos dem som jobbade där. Nu går vi vidare mot nya utmaningar, från statusen som affärsverk in i aktiebolagsvärlden.



**Kermakakku maistuu aina.  
Gräddtårta smakar alltid.**

VUOKKO KALLIOKOSKI  
Ekonomichef

# Liikennepäällikkö / Trafikchef Carita Rönnqvist

Vietettyään kaksi vuosikymmentä merillä kapteeni Carita Rönnqvist (synt. 1957) katsoi ajan olevan kypsä kiinteälle maaperälle siirtymiseen. Hän haki Kokkolan satamalaitokseen perustettua uutta liikennepäällikön virkaa ja tuli valituksi 14 ehdokkaan joukosta. Hän astui virkaansa syksyllä 2004 satamakapteeni Hans Biskopin jäädessä eläkkeelle. Viran muuttuminen liikennepäälliköksi merkitsi uusia työtehtäviä.

– Suunnittelin hakeutuvani maihin ennen kuin täytän 50 vuotta, ja tämänkaltaisia virkoja ei tule avoimeksi tuhka tiheään eikä ainakaan kotinurkilla, sanoo Carita, paljasjalkainen pietarsaarelainen. Pendelöinti Kokkolaan ei tunnu ollenkaan työläältä.

Carita Rönnqvist kuuluu harvinaiseen joukkoon, sillä hän on Suomessa yksi kolmesta naispuolisesta merikapteenista, jotka myös toimivat satamakapteenin tehtävissä. Hän lähti merille v. 1984, suoritti perämiestutkinnon v. 1988 ja merikapteenin tutkinnon v. 1998. Hän on tutustunut eri alusten perämiehenä Itämereen ja myrskyävään Pohjanmereen ja purjehtinut Atlantin yli lännen kultamaille.

Rönnqvist kertoo työskennelleensä suomalaisilla ja ruotsalaisilla varustamoilla sekä purjehtineensa Bahaman lipun alla. Kokkolan sataman liikennepäällikön virassaan hänellä on suurta hyötyä 15 vuoden perämieskokemuksesta, ja hän tuntee olevansa oikea nainen oikealla paikalla.

– Minä kannan viime käden vastuun satamaliikenteestä ja satamaan saapuvista aluksista, Carita sanoo. Lisäksi toiminnon sataman turvallisuuspäällikkönä ja kannan vastuun sataman ympäristöjärjestelmän merellisestä osuudesta, mutta en maalle rakennettavasta infrastruktuurista.

Satamien turvallisuusvaatimuksia kiristettiin USA:han suunnattujen terroristihökkäysten jälkeen. Caritan mittavimpina turvallisuushankkeina olivat aitauksen rakentaminen satama-alueen ympärille sekä satamaan saapuvien lupamenettelyn laatiminen. Hän on liikennepäällikkönä suoraan yhteydessä satamaan saapuviin aluksiin. Merellä vietetyt vuodet ovat siinä suureksi hyödyksi.

– Tiedän, miten merielämä toimii, ja minun on helpompi keskustella alusten henkilöstön kanssa ja ratkaista mahdollisia ongelmia. Tähän mennessä vastaani ei ole tullut mitään isompia ongelmia. Mutta ongelmathan on tehty ratkaistaviksi. Kun syntyy korvausvaatimuksia, minun tehtävänäni on olla yhteydessä varustamoihin, lakimiehiin, vakuutusyhtiöihin ja muihin asianosaisiin.

Carita Rönnqvist sanoo, että satamassa vallitsee myönteinen henki vuonna 2015 voimaan astuvasta rikkidirektiivistä huolimatta ja että yhteistyö operaattoreiden kanssa sujuu hyvin.

– Olen saanut olla mukana sataman upeassa kehityksessä. Liikenne on lähes kolminkertaistunut 10 vuoden aikana, liikennepäällikkö Carita Rönnqvist toteaa ylpeyttä äänessään.

Efter 20 år på sjön fann sjökaptens Carita Rönnqvist f. 1957 tiden vara mogen att få fast mark under fötterna. Hon sökte den nyinrättade tjänsten som trafikchef vid hamnverket i Karleby och fick den bland 14 medtävlande och tillträdde hösten 2004 då hamnkaptens Hans Biskop gick i pension. Omändringen av tjänsten till trafikchef betydde nya arbetsuppgifter.

– Jag planerade att söka mig iland innan jag fyllde 50 år och sådana tjänster som den här duggar inte tätt, och dessutom inte i hemknutarna, säger Carita som är född och bosatt i Jakobstad, men säger att pendlandet till Karleby inte känns jobbigt.

Carita Rönnqvist är unik eftersom hon är en av de tre kvinnliga sjökaptener i Finland som innehar en befattning som hamnkaptens. Hon gick till sjöss år 1984, avlade styrmansexamen 1988 och sjökaptensexamen 1998. Som styrman på olika fartyg har hon bekantat sig med Östersjön, den stormiga Nordsjön och seglat över Atlanten till det stora landet i väster.

Rönnqvist berättar att hon varit anställd av finländska och svenska rederier samt seglat under Bahama-flagg. Som trafikchef i Karleby har hon stor nytta av sina 15 år som styrman och känner att hon är rätt kvinna på rätt plats.

– Jag har det yttersta ansvaret för hamntrafiken och för de fartyg som anlöper hamnen, säger Carita. Därtill verkar jag som hamnens säkerhetschef och bär ansvaret för hamnens miljösystem vad som gäller den marina delen, men inte när det gäller byggandet av infrastruktur på land.

Kravet på säkerhet i hamnarna ökade i samband med terrorattackerna i USA. Det första säkerhetsprojektet Carita fick åta sig var stängslet runt hamnområdet samt uppbyggandet av tillståndsförfarandet till hamnen. Som trafikchef har hon direkt kontakt till de fartyg som besöker hamnen. Här har hon stor nytta av åren på sjön.

– Jag känner till hur sjölivet fungerar och kan lättare diskutera med fartygens personal och lösa problem som kan uppstå. Hittills har jag inte stött på några större problem. Men problem är till för att lösas. När ersättningskrav uppstår är det min sak att vara i kontakt med rederier, jurister, försäkringsbolag och andra som berörs av saken.

Trots svaveldirektivet som träder i kraft från år 2015 säger Carita Rönnqvist att det råder en positiv anda i hamnen och samarbetet med operatörerna är gott.

– Personligen har jag fått vara med om en fantastisk utveckling i hamnen. Under en tioårsperiod har trafiken nästan tredubblats, konstaterar trafikchefen Carita Rönnqvist stolt.



# Satamavalvoja / Hamnövervakare Raimo Toivola

Raimo Toivola (synt. 1947) lähti merille 15-vuotiaana ja paiski raskaita meritöitä aina messipojasta pursimieheen asti. Toivola ei ole purjehtinut kaikilla seitsemällä merellä, mutta hän on seilannut Itämerellä ja Atlantilla sekä vierailut monissa Euroopan satamissa. Pääasiassa Englannin satamissa sekä myös Välimerellä asti. Toivola ei ehtinyt ylittää Atlanttia kahtenatoista merimiesvuotenaan, mutta hän on vierailut Yhdysvalloissa muissa merkeissä. Hänen poikansa nimittäin asuu Yhdysvalloissa ja tytär Englannin Liverpoolissa.

– Nuorena miehenä merimieselämä sopi minulle hyvin, mutta 27-vuotiaana aloin kaivata kuivaa maata jalkojeni alle. En kuitenkaan koskaan unohda merta, Raimo Toivola sanoo ja kertoo kymmenmetrisestä puuveneestään, joka on kesäisin Mustakarin laiturissa. Hän on tehnyt veneellä lukemattomia matkoja Suomen ja Ruotsin rannikoita pitkin aina Suomenlahden Loviisaan ja Itämeren satamiin.

Vene on hänen silmäteränsä, rakennettu omin käsin männystä ja reelingit vahvistettu Oregon-männyllä. Täyteen lastattuna se painaa seitsemän tonnia, ja veneestä löytyy hytti, keitonurkkaus ja sauna. Voiko olla mitään parempaa kuin päästä eläkeläisenä lähtemään merelle milloin haluaa, miettii tämä entinen satamavalvoja Kokkolan Möllerintie 300:ssa.

Raimo Toivola palkattiin Ykspihlajan satamavalvojaksi hänen siirryttyään kuivalle maalle. Hän viihtyi työssään erittäin hyvin, ja hänellä on monia kertomuksia satamavuosistaan. Toivola on tavannut paljon ihmisiä ja käsitellyt lukemattoman määrän köyisiä huolehtiessaan siitä, että alukset on voitu kiinnittää turvallisesti satamalaitureihin. Satamavalvojan tehtäviin kuului myös makean veden saatavuudesta huolehtiminen. Tämän lisäksi hän auttoi alusten erilaisissa hankinnoissa ja muissa palveluissa.

– Satamavalvojan työ oli kiinnostavaa ja satamalaitos on ollut hyvä työnantaja. Minulla on ollut hyvät työkaverit ja minulle on myös annettu tilaisuuksia kehittyä työssäni. Olen tavannut monia mielenkiintoisia ihmisiä ja luonut loppuelämän kestäviä suhteita. Lisäksi olen saanut olla mukana sataman uskomattomassa kehityksessä, Toivola kertoo.

Raimo Toivola oli Ykspihlajan satamavalvojana 35 vuotta, joten hän ehti toimia usean satamakapteenin ja satamajohtajan alaisuudessa – Fredrik Strömbäckistä Torbjörn Wittingiin.

– Kokkolan satamaan on onnistuttu löytämään taitavia ihmisiä, jotka ovat eri tavoin auttaneet satamaa kehittymään Suomen kärkisatamien joukkoon, kertoo Toivola, joka toimii johtavana satamavalvojana ennen eläkkeelle jäämistään.

Raimo Toivola on ollut Merimies-Unionin aktiivijäsen jo 46 vuotta. Hänelle on myönnetty Merimies-Unionin kultainen ansiomerkki ja Kokkolan kaupungin ansiomerkki monivuotisesta toiminnasta.



Raimo Toivola (f.1947) gick till sjöss som 15-åring och har provat på det hårda sjömansjobbet, allt från mässpojke till båtsman. På de sju haven har han inte seglat, men han har seglat på Östersjön, Atlanten och besökt olika europeiska hamnar. Främst hamnar i England men också hamnar i Medelhavet. Atlanten hann han inte krossa under sina 12 år på böljan den blå, men USA har han besökt i andra sammanhang. Där bor hans son medan dottern är bosatt i Liverpool i England.

– Som ungarl trivdes jag med sjömanslivet, men som 27-åring kändes det bra med fast mark under fötterna. Men sjön glömmar jag aldrig, säger Raimo Toivola och berättar om sin 10 meter långa träbåt som sommardag är förankrad i hamnen i Mustakari. Otaliga är de resor han gjort längs Finlands och Sveriges kuster till Lovisa i Finska viken och hamnar i Östersjön.

Båten som är hans ögonsten har han egenhändigt byggt i furu och förstärkt relingarna med Oregon Pine. Fullastad väger den sju ton och bjuder på "tre rum och kök samt bastu". Kan man ha det bättre när man som pensionär styr ut till havs, undrar den pensionerade hamnövervakaren på Möllersvägen 300 i Karleby.

När Raimo Toivola återvände till landbacken fick han anställning som hamnövervakare i Yxpila. Det var ett jobb han trivdes med och han har mycket att berätta från åren i hamnen. Otaliga är de personer han mött och otaliga trossar har han hanterat och sett till att fartygen tryggt kunnat fästas intill kajerna i hamnen. Till hamnövervakarens uppgifter hör dessutom färskvattenförsörjningen. Dessutom skall han hjälpa till med olika anskaffningar och annan service till fartygen.

– Det har varit ett intressant och stimulerande arbete och hamnverket har varit en bra arbetsgivare. Jag har haft goda arbetskamrater och getts möjligheter att utvecklas i mitt arbete. Jag har träffat många intressanta människor och skapat kontakter för livet. Dessutom har jag fått vara med om en fantastisk utveckling i hamnen, säger Toivola.

Raimo Toivola fick uppleva flera hamnkaptener och hamndirektörer under sina 35 år som hamnövervakare i Yxpila, allt från Fredrik Strömbäck till Torbjörn Witting.

– Karleby hamn har lyckats engagera duktiga personer som på olika sätt medverkat till att hamnen utvecklats till en av Finlands främsta hamnar, säger Toivola som under de sista åren fungerade som ledande hamnövervakare.

Raimo Toivola har varit aktiv medlem i Sjömansunionen i 46 år. Han har tilldelats Sjömansunionens förtjänsttecken i guld och stadens förtjänsttecken för mångårig verksamhet.

## Suomen suurimmat satamat v. 2013

Sköldvikin öljysatama on kirkkaasti suurin satama Suomessa. Yleisistä satamista ensimmäisellä sijalla on satamatilastojen mukaan Kotka/Hamina, toisella Helsingin satama ja kolmantena Kokkolan satama. Kokkolan satama on Suomen suurin bulkksatama ja toiseksi suurin kauttakulkusatama.

## De största hamnarna i Finland år 2013

Oljehamnen i Sköldvik är den klart största hamnen i Finland. Bland de allmänna hamnarna ligger Kotka/Fredrikshamn på första plats, Helsingfors hamn på andra plats och Karleby hamn på tredje plats i hamnstatistiken. Karleby hamn är Finlands största bulkhamn och landets näststörsta transithamn.



set ovat valmiita viemään 2,5 miljoonaa tonnia rautapellettä tulevien vuosien aikana.

Syväsataman laituria pidennetään 220 metrillä eli laiturin pituus kaksinkertaistuu. Parin hehtaarin varastoalue asfaltoidaan ja valonheitinmastot ja rakennetaan. Satamaan investoidaan yhteensä 21,5 miljoonaa markkaa vuoden mittaan.

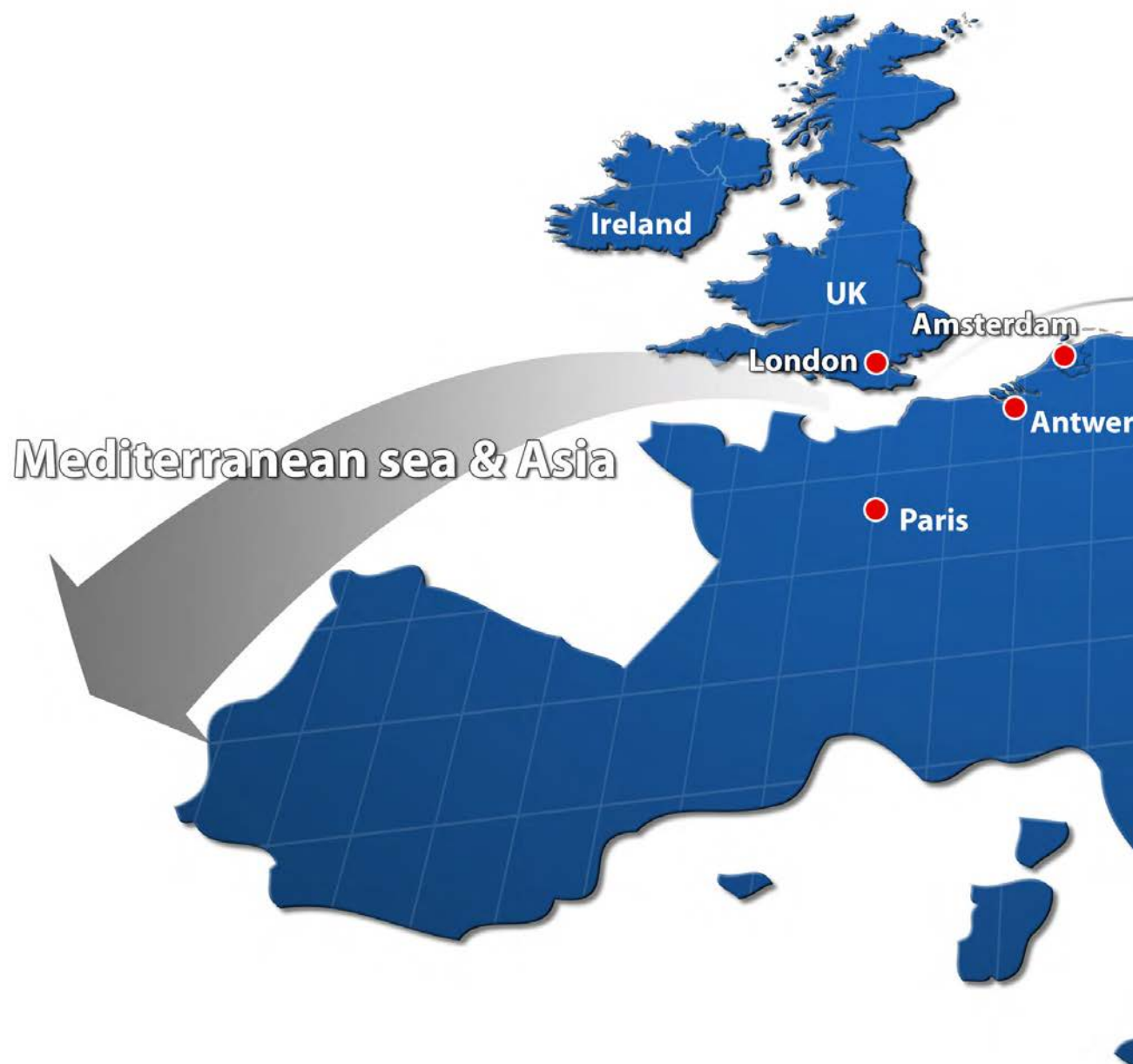
Rahtiliikenteen kokonaisuus nousee 3,3 miljoonaan tonniin. Se on sataman historian ennätys. Transitoliikennettä on runsaat 0,9 miljoonaa.

#### 1994

Liikenneministeriön kansliapäällikkö Juhani Korpela vihkii Kokkolan uuden syväsataman virallisesti käyttöön 9. toukokuuta.

Kokkolassa 22.–23. heinäkuuta järjestetty Chydenius-seminaari on suuri menestys. Se kerää paikalle huippupoliitikkoja, yritysjohdajia, diplomaatteja, akateemikkoja, kansainvälisiä vaikuttajia ja toimittajia. Pääministeri Esko Aho saa tapahattunsa. EU-komission puheenjohtaja Jacques Delors ja presidentti Mauno Koivisto ovat kunniavieraita.

## Kokkolan sataman globaali markkina-alue Karleby hamns globala marknadsområde





#### 1994

Den 9 maj inviger Juhani Korpela, kanslichef på trafikministeriet officiellt den nya djuphamnen i Karleby.

Chydeniusseminariet som anordnas 22-23 juli i Karleby blir en stor framgång för arrangörerna. Det samlar toppolitiker, företagsledare, diplomater, akademiker, internationella påverkare och journalister. För statsminister Esko Aho är evenemanget en fjäder i hatten. EU-kommissionens ordförande Jacques Delors och president Mauno Koivisto är hedersgäster.

#### 1995

Den första januari blir Finland medlem i EU. Därmed börjar en ny epok i Finlands historia.

I februari blir det klart att farleden till Yxpilå fördjupas från 11 till 13 meter. Medel för ändamålet upptas i statsbudgeten. Sjöfartsstyrelsen svarar för muddringen.

Karleby hamn ligger med 2,5 miljoner ton på tionde plats i hamnstatistiken.

# Kokkolan Satama Oy • Karleby Hamn Ab

## Toimitusjohtaja • Verkställande direktör

Talous & hallinto • Ekonomi & förvaltning  
Taluspäällikkö • Ekonomichef  
Vuokko Kalliokoski

Satamasihteerit • Hamnsekreterare

Laskutus • Fakturering

Raportointi • Rapportering

Tilastot • Statistik

Palkanlaskenta • Löneräkning

Myynti- ja ostoreskontra • Försäljnings- och inköpsreskontra

Myynti ja markkinointi •  
Försäljning och marknadsföring  
Satamajohtaja ja markkinointiagentit •  
Hamndirektören och  
marknadsföringsagenter

Palvelutuotanto / kehityspäällikkö  
Tjänsteproduktion / utvecklingschef  
Jyrki Roukala

H  
E  
N  
K  
I  
L  
Ö  
T

Käyttömestari • Driftmästare

Vastaava nosturinkuljettaja  
Ansvarig kranförare  
Nosturinkuljettajat • Kranförare  
- omat / egna  
- Mecarlos

T  
E  
H  
T  
Ä  
V  
Ä  
T

Kotimaa • Hemlandet

Itä • Öst

Länsi • Väst

Suursasiakkaat • Storkunder

Sidosryhmäsuhteet • Intressegrupper

Tiedotusvälineet • Media

Maaliliikenne • Landstrafik  
- Raideliikenne / järnvägstrafik  
- Maantieliikenne / landsvägstrafik

Turvallisuus • Säkerhet

Laatu • Kvalitet

Nosturit • Kranar

Kuljettimet • Transportanordningar

Varastointi • Lagring

AWT, RWTT, ALU-terminaalit,  
tuotannon kehittäminen  
AWT, RWTT, ALU-terminaler,  
produktionsutveckling



## Hallitus / Styrelsen

Torbjörn Witting

**Tekniset palvelut / tekninen päällikkö**  
**Tekniska tjänster / teknisk chef**  
**Tapio Lampinen**

**Aluspalvelut / fartygstjänster**  
**Liikennepäällikkö / trafikchef**  
**Carita Rönnqvist**

**Koneet ja laitteet**  
• Maskiner och anläggningar

**Työnjohtaja • Arbetsledare**  
- koneet ja kalusto / maskiner och inventarier

**Ulkoistettu huolto • Utlagd service**

**Kunnossapito • Underhåll**  
- talvi KP / vinterunderhåll  
- kesä KP / sommarunderhåll

**Vakuutukset • Försäkringar**

**Ympäristö • Miljö**

**Työnjohtaja • Arbetsledare**  
- rakentaminen • byggverksamhet

**Tekninen henkilöstö • Teknisk personal**

**Siivooja / monitoimityöntekijä**  
Städare / all-around arbetare

**Tekninen huolto • Teknisk service**  
- koneet ja laitteet • maskiner och anläggningar  
- varastot • lager  
- laiturit • bryggor  
- tiet / rautatiet • vägar / järnvägar  
- kentät • fält  
- satama-altaat / väylät  
• hamnbassänger / farleder

**Hankinnat • Anskaffningar**  
- vuosi-investoinnit / årsinvesteringar  
- hankinnat / anskaffningar

**Aluspalvelu • Fartygsservice**  
Vastaava valvoja • Ansvarig övervakare: Satamavalvojat  
• Hamnövervakarna

**Meriliikenne • Sjötrafik**

- kiinnitys • förtöjning  
- vedenanto • vattendistribution  
- aluspalvelut • fartygstjänster

**Berthing order**  
ISPS  
IMO / ESPO  
Virka-asiat • Tjänsteärenden

P  
E  
R  
S  
O  
N  
A  
L

U  
P  
P  
G  
I  
F  
T  
E  
R

## 1995

Suomesta tulee Euroopan unionin jäsenvaltio 1. tammikuuta. Siitä alkaa Suomen historiassa uusi aikakausi.

Helmikuussa varmistuu Ykspihlajan väylän syventäminen 11 metristä 13 metriin. Valtion talousarvioon varataan sitä varten määrärahat. Merenkulkuhallitus vastaa ruoppauksesta.

Kokkolan satama on 2,5 miljoonan tonnin rahtimäärällä 10. sijalla satamatilastossa.

## 1996

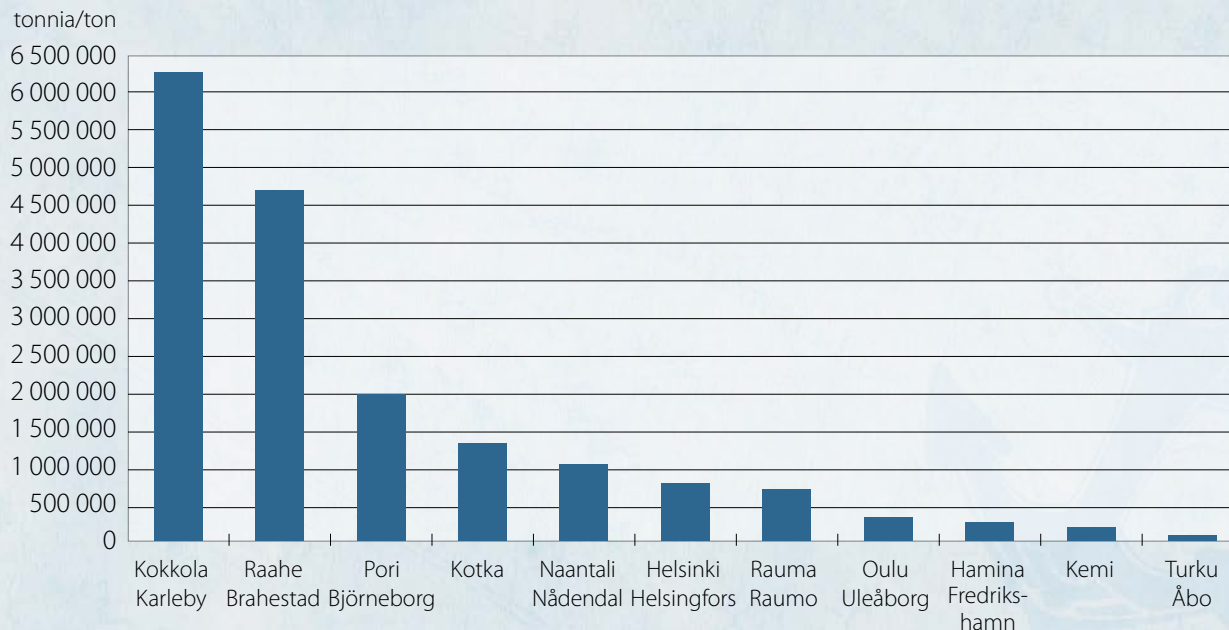
Satamassa riittää vilskettä. Puutavaraa laivataan joka puolelle maailmaa kuin liukuhihnalta. Puutavaraa viedään Egyptiin, Algeriaan ja Englantiin. Italiaan ja Turkkiin laivataan pystypuita. Zairesta tuotua kobolttirikastetta on suursäkeissä syväsataman laiturilla. Satamaan rakennetaan 8 000 neliömetrin varastohalli raaka-ainesten käsittelyn helpottamiseksi.

Suomen historian suurin ruoppaushanke alkaa.

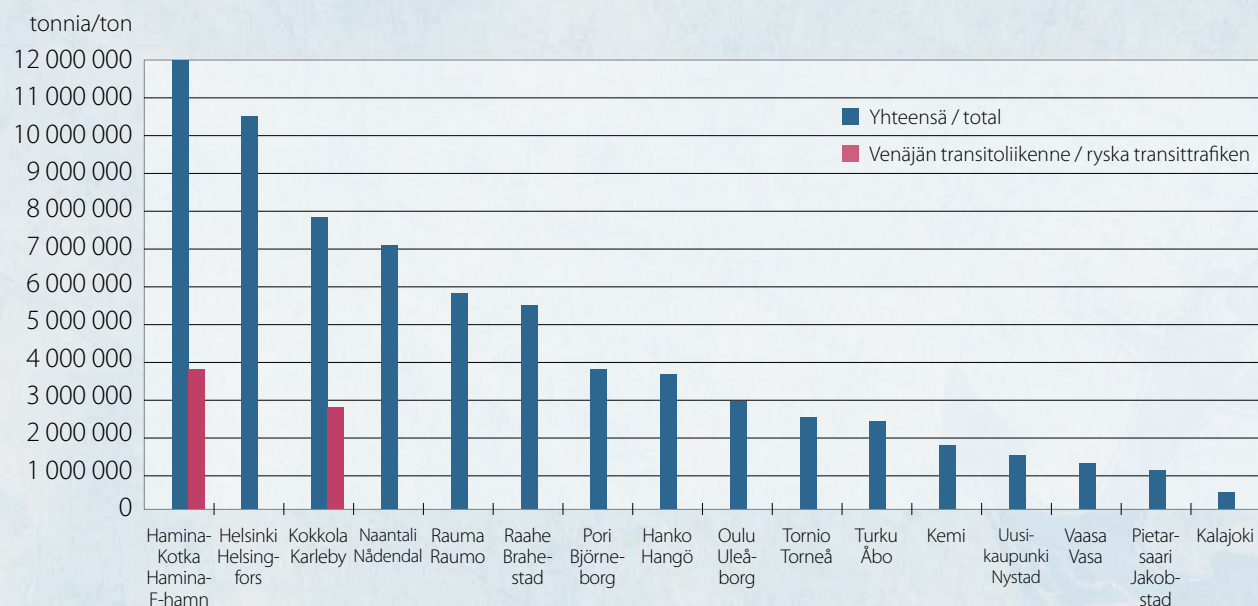
## 1997

Mutta siinä syntyy ongelmia. Merestä löydetään ruoppauksissa lentopommeja ja kranaatteja. Sa-

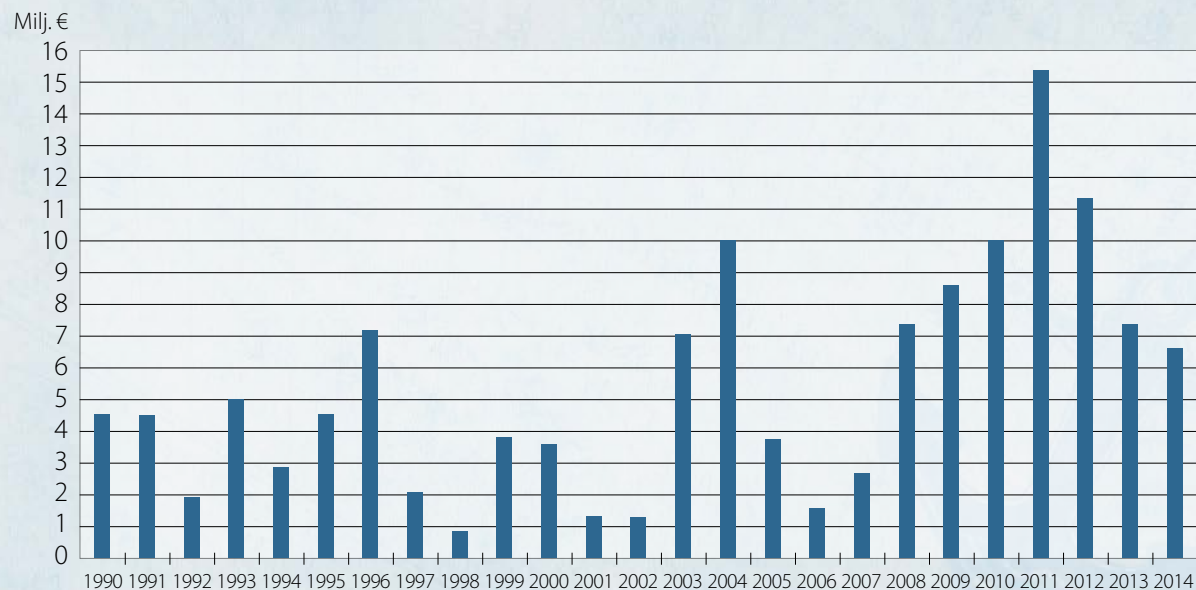
## Suomen suurimmat bulk-satamat vuonna 2013 Finlands största bulkhamnar år 2013



## Suomen suurimpien satamien tavaraliikenne 2013 Godstrafiken i Finlands största hamnar 2013



## Investoinnit vuosina 1990–2014 Investeringar åren 1990–2014



### 1996

Det sjuder av liv i hamnen. Virke skeppas på löpan- de band. Fartyg är på väg till Egypten, Algeriet och Eng- land. Stolpar skep- pas till Italien och Turkiet. Koboltan- rikning från Zai- re ligger i storsäck- ar på kajen i djup- hamnen. För att underlätta råvaru- hanteringen byggs en 8 000 kvadrat- meter stor lag- ringshall.

Muddringspro- jektet som är det största i Finlands historia påbörjas.

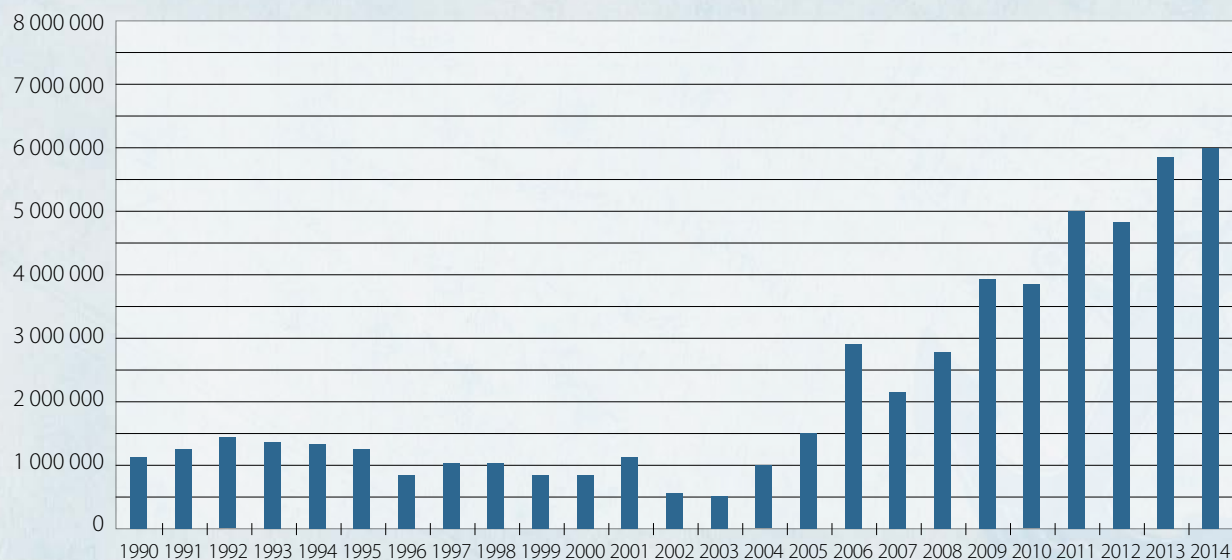
### 1997

Men det uppstår problem. Flyg- bomber och gra- nater påträffas vid muddringen. Sa- neringen fördrö- jer och fördyrar projektet. Ett par hundra projektiler plockas upp och saneringen kos- tar statsmakten 50 miljoner mark (8,3 milj. euro).

### 1998

Den 26 maj las- tar det första farty- get järnpellets från Kostamus i ham- nen i Karleby. Un- der året kommer 300 000 ton pellets att transiteras via Karleby hamn. Det motsvarar nästan ettusen långtradar- laster.

## Rautatieliikenne Kokkolan sataman kautta 1990–2014 Järnvägstrafiken via Karleby hamn 1990–2014





Huoltomestari/Servicechef Lars Byström ja/och  
Käyttömestari/Driftschef Teemu Petäjävuori.



Nosturikäyttäjät/Kranförarna Boris Pollari ja/och Niko Kipponen.



Satamasihteerit vasemmalta/Hamnsekreterarna fr.v.: Niina Gerards,  
Milla Vierimaa, Aulikki Kulmala-Niemelä, Lea Uusikartano sekä/samt  
taluspäällikkö/ekonomichef Vuokko Kalliokoski.



Satamavalvojat/Hamnövervakarna Mikael Lahtinen,  
Peter Nylund ja/och Mikael Rainosalo.



**Vanha satamakonttori/Gamla hamnkontoret.**



**TJ/VD Torbjörn Witting ja/och meripelastajat/  
sjöräddarna Anders Fredriksson ja/och Pekka Erkkilä.**



**Eläkeläiset/Pensionärerna Eero Mäki, Heikki Antti-  
roiko, Eero Tervonen, Erkki Niemi, Pekka Suvanto,  
Tuomo Tammiainen ja/och Kyllikki Latvala.**



**Pentti Anias, Carita Rönqvist, Pekka Nokso-Koivisto, Elsi Hautaniemi, Torbjörn Witting  
ja/och Hemming Renlund.**



**Tekninen päällikkö/Teknisk chef  
Tapio Lampinen.**

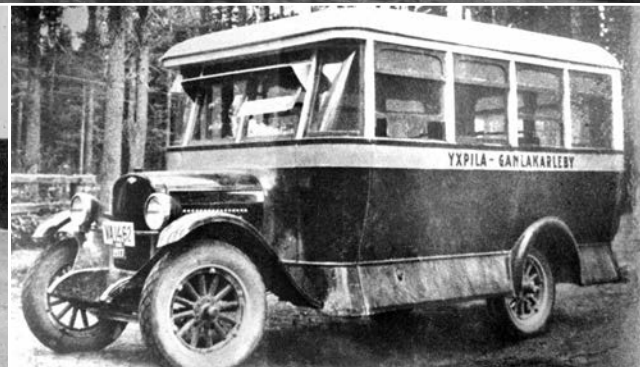


**Aulis Hakala, Torbjörn Witting ja/och Vuokko Kalliokoski.**



**Kehityspäällikkö/Utvecklingschef  
Jyrki Roukala.**

# Kuvagalleria



# Bildgalleri



neeraus viivästyttää hanketta ja lisää kustannuksia. Merestä kerätään pari sataa ammusta, ja saneeraus maksaa valtiolle 50 miljoonaa markkaa (8,3 milj. euroa).

### 1998

Kostamuksesta tuotuja rautapellettejä lastataan ensimmäistä kertaa laivaan Kokkolan satamassa 26. toukokuuta. Vuoden aikana Kokkolan sataman kautta kuljetaan 300 000 tonnia pellettejä. Määrä vastaa liki tuhatta rekkautokuormallista.

### 1999

Kolmatta vuotta jatkunut linjaliikenne kehittyi myönteiseen suuntaan. Säännöllisessä liikenteessä on neljä alusta: Kokkolan ja Englannin Imminghamin, Saksan Hampurin, Belgian Antwerpenin ja Hollannin Rotterdamin välillä.

Rahdin kokonaismäärä nousee 3,2 miljoonaan tonniin, josta kauttakulurahdin osuus on 226 000 tonnia.

# Kuvagalleria





# Bildgalleri



## 1999

Linjetrafiken som pågår tredje året i rad utvecklas i positiv riktning. Fyra fartyg går i regelbunden trafik mellan Karleby och Immingham i England samt Hamburg i Tyskland, Antwerpen i Belgien och Rotterdam i Holland.

Den totala godstrafiken stiger till 3,2 miljoner ton, varav transittrafiken utgör 226 000 ton.



## Lähteet ja viitteet

### PAINETUT LÄHTEET:

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

### MUUT LÄHTEET:

Veikko Vennosen yhteenveto sataman kehityksestä, Österbottningen-lehden arkisto, Keskipohjanmaa-lehden arkisto, Kokkola-lehden arkisto, Kokkolan sataman arkisto, Oy M. Rauanheimo Ab:n arkisto, Kokkolan kaupungin arkisto, Kokkolan kotiseutuarkisto, Brages pressarkiv -sanomalehtiarkisto Helsingissä, Vaasan maakunta-arkisto, tutkija Pertti Hyttisen verkkoversio Kokkolan sataman kehityksestä, Nils V. Mattsonin jälkeläiset, Anna Souranderin / ÖT artikkeli / Heiermann, Ole Granholmin ja muiden arkistot sekä haastattelut.

### KUVAT JA KUVITUKSET:

Kokkolan kaupungin arkisto, Kokkolan sataman kuva-arkisto, Oy M. Rauanheimon kuva-arkisto, K.H. Renlundin museon kuva-arkisto, Kokkolan kotiseutuarkisto, Vi Neristassbor -yhdistyksen kuva-arkisto, Heikki Anttiroikon kokoelmat, Österbottningen-lehden kuva-arkisto, Keskipohjanmaa-lehden kuva-arkisto, Eugen Söderström, Ole Granholmin kuva-arkisto sekä muiden yksityiset kuva-arkistot.



## Källor och hänvisningar

### TRYCKTA VERK:

Karleby stads historia I–IV

Gamlakarleby stads historia 1879 – 1919 – J.F. Sandelin – Gamlakarleby 1920

Stadsfullmäktige i Gamlakarleby 1879 – 1979 – Wiirilinna – Järvi – Jakobstad 1979

Oy Otto Rodén Ab och dess efterföljare – Krister Kurtén – Karleby 1984

Ett familjerederi i Lovisa 1926 – 1970 – Nordströmkoncernen - Keuru 2007

Märkvärdigt vatten – Seija Johnson – K.H. Renlunds museum Vasa 2011

Porträtten berättar – Sällskapsklubben i Gkby 180 år – Ole Granholm – Karleby 2008

Historiska nedslag – Ab Österbottningen 125 år – Ole Granholm - Vasa 2008

Ett företagsamt folk – Yritteliästä väkeä – Ole Granholm – Vasa 2009

Ett sekel i utveckling – Karlebynejdens Sb 1874–1974 – Karleby 1974

Märkesmän och -kvinnor i Karlebynejden – Vasa 1999

Tuhannen purjelaivan kaupunki – Jari Ojala – Jyväskylän 1996

Ykspihlaja-kirja – Outi Airola – Kokkola 2004

Minnenas urklippsbok – Vi Neristassbor r.f. – Gamlakarleby 2001

### ÖVRIGA KÄLLOR:

Veikko Vennonens sammanställning över utvecklingen i hamnen, Österbottningens arkiv, Tidningen Keskipohjanmaas arkiv, Kokkola-lehtis arkiv, Karleby hamns arkiv, Oy M. Rauanheimo Ab:s arkiv, Karleby stads arkiv, Karleby hembygdsarkiv, Brages pressarkiv i Helsingfors, Landskapsarkivet i Vasa, forskare Pertti Hyttinens Webb-version över Karleby hamns utveckling, Anna Sourander / ÖT artikel / Heiermann, Ole Granholms och övriga personers arkiv samt intervjuer.

### BILDER OCH ILLUSTRATIONER:

Karleby stads arkiv, Karleby hamns bildarkiv, Oy M. Rauanheimos bildarkiv, K.H. Renlunds museums bildarkiv, Karleby hembygdsarkiv, Föreningen Vi Neristassbors bildarkiv, Heikki Anttiroikos samlingar, Österbottningens bildarkiv, Keskipohjanmaas bildarkiv, Eugen Söderström, Ole Granholms bildarkiv och övriga personliga bildarkiv.



Tanskalaisen taiteilijan Søren Christiansenin (1858-1937) öljyvärimaalaus Ykspihlajan sataman uudesta laiturista kauniina kesäpäivänä vuonna 1901. Taulun omistaa Elsbet Keto.

Tavlan som är målad i olja av den danske konstnären Søren Christiansen (1858-1937) tar oss till den nya kajen i Yxpila hamn en vacker sommardag år 1901. Tavlan ägs av Elsbet Keto.







**Kokkolassa on vuosien saatossa ollut monia eri satamia. Ensimmäinen sijaitsi lähellä Kaarlelan vanhaa pitäjänkirkkoa. Kun kaupunki perustettiin vuonna 1620, satama rakennettiin paikkaan, jossa Torikatu ylittää Suntin. Tuolloin Sunti oli pari sataa metriä leveä uoma.**

**Aluskoon kasvaessa 1700-luvulla satama siirrettiin Halkokarille. Pian myös Kaustarinlahti jäi liian matalaksi. Katseet siirtyivät Ykspihlajaan, jota oli käytetty talvisatamana jo 1700-luvulla. Vuonna 1825 annettiin lähtölaukaus nykyiselle Kokkolan Satama Oy:lle, joka kuuluu tänään Suomen tehokkaimpien satamien joukkoon ja täyttää tänä vuonna (2015) 190 vuotta.**

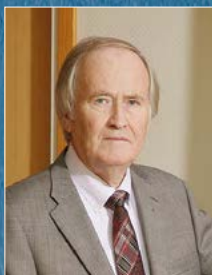
**Menestyvä satama vaatii tehokkaita operaattoreita. Viime vuonna (2014) 130-vuotisjuhliiaan viettänyt Oy M. Rauanheimo Ab on menestynyt hienosti 2000-luvulla. Yhdessä sisaryhtiöiden eli Oy Adolf Lahti Yxpila Ab:n, Oy Rodén Shipping Ab:n ja A. Jalander Oy:n kanssa yritysryhmä on saavuttanut vankan aseman logistiikka-alalla.**

**Karleby har under årens lopp haft många olika hamnar. Den första hamnen fanns i närheten av var Karleby sockenkyrka nu står. När staden grundades år 1620 byggdes hamnen där Torggatan korsar Stadssundet som på den tiden var ett par hundra meter brett.**

**När fartygen på 1700-talet blev större flyttade hamnen till Halkokari. Snart blev också Kaustarviken för grund. Då riktades blickarna mot Yxpila som redan på 1700-talet använts som vinterhamn. År 1825 gick startskottet för dagens Karleby Hamn Ab som utvecklats till en av Finlands mest effektiva hamnar och i år (2015) fyller 190 år.**

**En framgångsrik hamn kräver effektiva operatörer. Oy M. Rauanheimo Ab som år 2014 fyllde 130 år kan visa upp framgångsrika år under 2000-talet. Tillsammans med systerbolagen Oy Adolf Lahti Yxpila Ab, Oy Rodén Shipping Ab och A. Jalander Oy har företagsgruppen skaffat sig en stabil ställning inom logistikbranschen.**

Ole Granholm (s. 1943) on hankkinut kannuksia tietokirjailijana. Kokkolan Satama Oy:stä ja Oy M. Rauanheimo Ab:stä kertova kirja on hänen kymmenes paikallishistoriaa käsittelevä teoksensa.



Ole Granholm (f. 1943) har profilerat sig som facklitterär författare. Boken om Karleby Hamn Ab och Oy M. Rauanheimo Ab är hans tionde lokalhistoriska verk.