



Kronologia 1348-2000

Tästä pääset kronologian jaksoihin:

Varhaisvaiheet	Kaupunki syntyy	Vanha satama	Ykspihlajan esiinnousu	Kehitys suursatamaksi
1348-1620	1620-1730	1730-1895	1763-1884	1885-2000

Varhaisvaiheet

- 1348 Närpiön, Mustasaaren ja Pedersören asukkaille (siis alueella Kokemäen ja Kemin välillä) annettiin oikeus käydä keskenään kauppaa syötävillä tavaroilla - porvareilla ei ollut oikeutta tähän kauppaan. Porvareille jäi sen sijaan muu kauppa, kuten vuodat, rauta ja suola.
- 1375 Karleby-nimi esiintyy ensimmäisen kerran historiallisissa lähteissä.
- 1500-l:lla (Laittomia) satamia oli ilmeisesti useita: Kaustarinlahdella, Kvikantissa ja Perhojoen suulla - tähän viittaavat mm. kauppiastalonpoikien asuinpaikat. Tervanviennin käynnistyessä 1500-luvun lopulla pääasialliseksi lastauspaikaksi muodostui ilmeisesti Iso-Katajasaari eli Tervaholma.
- 1528 Kustaa Vaasa vahvisti 1348 annetut oikeudet. Samalla määrättiin, että näistä pitäjistä vietävät tavarat tuli toimittaa Tukholman linnaan ja tarjota ensiksi kuninkaan ostajalle: näin talonpoikaiskauppa tuli tavallaan kuninkaan suojelukseseen.
- 1533 Kustaa Vaasa kielsi talonpoikien kauppurjehduksen pohjoisiin satamiin - heidän tuli sen sijaan keskittyä maanviljelyyn ja kalastukseen. Kiellon vaikutukset jäivät kuitenkin vähäisiksi.
- 1546 Ensimmäinen maininta Karlebyn (laittomasta) satamasta. Käräjät pidettiin kirkolla, joten satamakin sijaitsi sen läheisyydessä.
- 1573 Johan III kieltää pohjalaisten talonpoikien kaupankäynnin. Ei vaikuta juurikaan Tukholmassa, mutta purjehdus pohjoisiin satamiin näyttää lakanneen.
- 1614-17 Kustaa II Aadolfin purjehdussääntö ja kauppaordinantia: kaikki talonpoikaissatamat kielletään. Kaupungit jaetaan maa- ja tapulikaupunkeihin, joista vain jälkimmäisillä on oikeus ulkomaankauppaan. Maakaupunkien tuli kohdistaa vientinsä tapulikaupunkeihin. Talonpojat saivat tuoda tuotteitaan kaupunkien lisäksi myös markkinoille.

Kaupunki syntyy

- 1620 Kustaa II Aadolf allekirjoittaa Kokkolan kaupungin perustamiskirjan 7.9.1620. Kokkolan kauppa-alue määrättiin perustamiskirjassa seuraavasti: "... Pyhäjoen, Kalajoen, Lohtajan, Kokkolan pitäjän ja Kruunupyyn rahvas on velvollinen viemään tavaransa kaupunkiin ja ne siellä porvaristolle myymään, eikä suinkaan ole sallittua, että muiden kaupunkien porvarit käyvät rahvaan kanssa kauppaa pitäjissä yleisiä markkinapaikkoja lukuun

ottamatta...Kukaan maaseudulla asuva talonpoika ei myöskään saa harjoittaa purjehdusta, niin kuin tähän saakka on tapahtunut, vaan hänen on mentävä tavaroineen lähimpään kaupunkiin ja ne siellä myytävä."

- 1622 Ilmeisesti 1622, kun ns. pikkutullia alettiin kantaa Kokkolassa, rakennettiin tullitupa myös merelle päin. Sen sijoituspaikka oli Puurokari, kaupungin pohjoispuolella sijaitseva kallioluoto. Asetuksen mukaan tullitupien rakentaminen oli ympäröivien pitäjien vastuulla, ja Suntin varrella sijaitsevan tuvan pystyttivät Kälviän ja Kokkolan talonpojat.
- 1647 Ryövärinkarille perustetaan pikiruukki.
- 1663-1668 Norlannin kaupungeilla oikeus purjehtia Tallinaan. Kokkolasta purjehdittiin sinne tämän jälkeenkin (laittomasti), samoin Riikaan ja Pärnuun.
- 1664 Tulipalo tuhoaa kaupungin.
- 1669 Kahdelle porvarille annettiin tehtäväksi ylläpitää kahta reimaria kaupungin ulkopuolella.
- 1674 Uusi merimerkki Kätöskataniin (vuonna 1679 paikaksi ilmoitetaan: "Heinä perämunn"... "jämnt åt Thiöck öön" = Remmargrundet?)
- 1724 Kokkolan porvarit saavat aikaan Kruunupyyn ja Kälviän talonpoikien Ison vihan aikana perustamien satamien kieltämisen.
- 1724 Kaupunki palkkasi rantaratsastajia eli -vartijoita, joiden tehtävänä oli estää muiden kaupunkien porvarien Kokkolan alueella harjoittama kauppa sekä talonpoikien kanssa käyty laitton kauppa eli maakauppa.
- 1727 Myös raahelaisille oikeus käyttää Kalajokea lastauspaikkana.



- 1730 Hankittiin nostokurki ruoppaamista varten: Suntia ruopattiin nyt ensimmäistä kertaa. Työ tehtiin yleensä syksyllä jäältä käsin. 1730-l:n alussa Suntia pitkin pääsi tuskin enää pienellä lastiveneellä; ennen Pohjan sotaa täydessä lastissa olevat laivat olivat purjehdineet satamaan. Aikalaiset pitivät ongelman syynä aaltojen tuomaa hiekkaa sekä Suntiin laskevien purojen maatumista: "vedenvähenemisen" todellista syytä ei vielä tiedetty. 1700-luvulla Suntia syvennettiin useaan otteeseen, ja tarkoitusta varten perustettiin erityinen ruoppauskassa.
- 1740 Porvarit rakensivat tunnusmajakan Trullögrundille.
- 1740-l. Syvennettiin Linnusperästä Suntiin laskevaa puroa.
- 1742 Suunnitelma majakan rakentamisesta Nyhamniin (= Norra Hamnskäret?). Lisäksi suunniteltiin kiinnitysrenkaita talvisatamaa varten.
- 1747 Valtiopäivillä Pyhä- ja Kalajoki määrättiin pelkästään Kokkolan lastauspaikoiksi.
- n. 1750 Kartassa meritulli on siirtynyt Ryövärinkarille. Mahdollisesti tämä osoittaa sataman siirtyneen pois keskustasta.
- n. 1750 Tankariin rakennetaan tunnusmajakka. (Tieto on mahdollisesti väärä, koska majakkaa ei ole vuoden 1763 kartassa)
- 1760 Kaupunki palkkasi kaksi vakinaista luotsia. Tätä ennen luotsin tehtäviä olivat hoitaneet muutamat Tankarin kalastajat.
- 1763 Satama ja purjehdusreitit kartoitetaan ja mitataan syvyys.
- 1770 Kaupunki palkkasi kolme luotsia ja rakennutti luotsituvan Tankariin.
- 1813 Kauppiaiden toimesta ryhdyttiin ruoppaamaan ja paaluttamaan Suntia, ja määrärahojen hankkimiseksi perittiin laivoilta pieni maksu. 1800-luvun alussa ruoppausta varten hankittiin myös erityinen ruoppauskone.
- 1815 Ensimmäinen satamajärjestys, jonka avulla pyrittiin ennen kaikkea estämään pohjalastin

purkaminen satama-alueelle.

- 1829 Keisarillinen Ylitullijohtokunta vaati pakkahuoneen siirtämistä Suntin suulle. Maistraatti kuitenkin torjui ajatuksen vetoamalla siihen, että lastiveneet pääsivät edelleen vaivattomasti purjehtimaan "sisäsatamasta" (=Halkokarin edustalta) pakkahuoneen laituriin asti. Väitettyä uudelleen lastaamista ei siten maistraatin ilmoituksen mukaan jouduttu tekemään; ainoastaan suolalastissa olevat laivat jouduttiin purkamaan Trullevin niemen edustalla.
- 1850 Pakkahuone siirrettiin Tervatorin rantaan (nyk. Englanninpuisto). Nyt laivoilta tulevat lastiveneet eivät ilmeisesti enää kulkeneet pidemmälle, vaan kuljetus kaupunkiin hoidettiin pienemmillä veneillä.
- 1855 Suoritettiin Suntin perinpohjainen ruoppaus kauppias Anders Wiklundin johdolla.
- 1866 Uusi satamajärjestys.
- 1875 Tervatorille rakennettiin pärekatos kaupunkiin vietäviä tavaroita varten.
- 1882 Pakkahuone siirrettiin Ykspihlajaan
- 1887 Rautatientori määrättiin tervan säilytyspaikaksi.
- 1888 Halkokarin tervamakasiinit siirrettiin Kolumäen viereen, jonne tervatori siirtyi (Ykspihlajan radan varteen).
- 1890 Elban, Mustakarin, Halkokarin ja Suntinsuun tervamaa poltettiin uudestaan tervaksi.
- 1895 Vanhan tervatorin alueelta Suntin varresta poistettiin paksu tervakerros ja siitä tehtiin Englanninpuisto.

Ykspihlajan esiinnousu

- 1763 Väylä merkitty karttaan
- 1700-l. Ykspihlaja toimii talvisatamana
- 1818 Luotsi Dahlstedt esitteli Nyhamnin eli Vita-Furusjärvin mahdollisena satamapaikkana merikapteeni Blomsterille, joka merkitsi väylän sinne (huom. jo 1763 kartassa). Paikka kuului Kruunupyyn Knivsundin kylään, jonka asukkaiden kanssa kauppaneuvos Donner kävi neuvotteluja. Jostakin syystä hankkeesta luovuttiin.
- 1823 Ensimmäiset varastorakennukset rakennetaan, tien kunnostus
- 1824 A Roos ja A Donner anoivat aluetta vientitavaroiden varastoa varten (Potin ympärillä)
- 1830-l. Roos rakennutti Y:ssä ainakin yhden laivan. Laivan saamiseksi pois Potista piti salmea syventää. Varvia perustaessaan Roos teki myös uuden suoran tien Ykspihlajaan (Yxpila rakvägen). Varvin rakennus oli sittemmin pitkään Gustaf Lithénin huvilana, myöhemmin paikalle rakennettiin asemapäällikkö Palanderin huvila.
- 1833 Laivojen mittaaja palkataan
- 1848 Luotsiasetuksessa mainitaan väylä Tankarista ja Trullögrundista Ykspihlajaan.
- 1857 A. Donner sai luvan perustaa laivanrakennuspaikan
- 1866 Satamajärjestys
- 1868 Yhteinen laituri
- 1869 Keisarillinen tullijohtokunta pyysi selvitystä, milloin Ykspihlaja on julistettu Kokkolan satamaksi.
- 1869 Kokkolan laiva- ja veistämöyhtiö anoi tonttia pajalle ja hiilivarastolle.
- 1873 J. Löwenmark pyysi tonttia laivatelakalle
- 1873 Alue kartoitettiin ja laadittiin ensimmäinen asemakaava (alikapteeni Maximov), jossa oli määritelty mm. torin ja makasiinien sijoittelu.

- 1874 Kauppiasyhdistys anoi lupaa tukkien hakkaamiseen höyrylaiva- ja lastauslaiturien päällystämistä varten.
- 1870-l:lla Höyrylaiva "Kokkola" liikennöi Pietariin ja Etelä-Suomeen.
- 1874 Hotelli Hietala rakennettiin
- 1878 Puhelinlinja kaupunkiin.
- 1877 Suunnitelma hevosradasta
- 1870-l. Porvarit alkavat rakentaa huviloita Ykspihlajaan (mm. Löfhjelm, Löwenmark)
- 1870-l. Ensimmäinen rantalaituri
- 1880 Rakennetaan tavarasuoja, jossa tilat tullausta varten, sekä tullivahtimestareiden talo
- 1880 Kaksi lyhtyä asennetaan valaisemaan satamaa
- 1881 Kaupunki osti Hotelli Hietalan
- 1882 Tieto tulevasta radasta johti toimenpiteisiin: laituria pidennettiin 25 sylvä, pakkahuone siirrettiin Ykspihlajaan, kaivettiin kaivo, uudet puhelinkoneet, tietä kaupunkiin parannettiin. Kaupunki anoi uusia pookeja ja majakkaa Tankariin.
- 1882-83 Valtuusto ei käsitellyt uusia huvila- ja varastorakennusten tonttiantomuksia, ennen kuin sataman rakentamisesta oli laadittu suunnitelma.
- 1883 Keisari vahvisti valtiopäivien päätöksen radan rakentamisesta reitille Seinäjoki-Kokkola-Oulu.
- 1884 Satama-alueen kaavoitus valtuustossa. Rantahietikko varattiin satamatoiminnoille, ja huvilat piti sijoittaa metsänreunaan sekä Potin rantaan. Tervahovi suunniteltiin sijoitettavaksi satamalaiturin pohjoispuolelle. Lopulta 1889 tervahovi sijoittui Kolumäen kupeeseen Ykspihlajaan vievän radan varteen.

Kehitys suursatamaksi

- 1885 Rautatie valmistui
- 1885 Valtio rakensi rautatielaiturin. Kaupunki ylläpiti sitä ehdolla, että sai kantaa kaikki laituri, lastaus- ja purkumaksut. Oulun suunnasta tulevilta rahdeilta ei peritty laiturimaksua.
- 1885 Trutklippaniin ja Hungrobärgetiin pienet majakat (johtoloistot).
- 1885 Eräässä mietinnössä todettiin satamaa uhkaava mataloituminen: syvyys laiturien vieressä 12-13 jalkaa. Ei toimenpiteitä.
- 1886 Satamakonttori valmistui.
- 1886 Määrättiin makasiinien paikat
- 1888 Uusi satamajärjestys
- 1888 Veljekset Nobelin edustajan, vaasalaisen Carl Finnilän petroolissäiliö (40000 kannua eli n. 100 000 l) sijoitettiin Kokkolaan, koska Vaasan satama liian matala yhtiön säiliölaivalle.
- 1889 Tankarin majakka valmis, Koöklackeniin kaasujylamppu, Trutklippanin ja Hungrobärgetin pieniä majakoita (johtoloistot) parannettiin.
- 1890 Valtuusto päätti asentaa aallokkoa rajoittavia puomeja liettymisen ehkäisemiseksi.
- 1891 Hankittiin asiantuntijan lausunto mataloitumisesta: ehdotti uuden laiturin rakentamista hirsistä salvotun vanhan tilalle, pohjalastin ruoppaamista ja pohjalasti korvaamista parruilla. Valtuusto ei kuitenkaan tehnyt päätöksiä korkeiden kustannusten takia.
- 1893 Luotsitupa rakennettiin satamakonttorin eteläpuolelle.
- 1894 Esitettiin vanhan laiturin rakentamista hiekkapankin päälle. Satamamestari puolestaan esitti ruoppaamista ja aallonmurtajan rakentamista Koörnin kohdalle.

- 1895 Veljekset Friisin konepaja aloitti toimintansa.
- 1896 Hotelli Hietala kunnostettiin, mm. rakennettiin uusi suuri veranta.
- 1896 Hotelli Hietalan anniskelu oikeudet tuottivat kaupungille huomattavaa tuloa. Veljekset Friis valittiin valtuustolle, että anniskelu turmeli tehtaan työläisiä. Valtuusto kielsi anniskelun talviaikaan.
- 1898 Friisit pyrkivät saamaan anniskelu oikeudet itselleen voidakseen kontrolloida tilannetta: valtuusto ei kuitenkaan hyväksynyt heidän tarjoustaan, joka oli korkein.
- 1898 Kaupunki hankki ruoppaajan omin varoin.
- 1899 Uusi satamajärjestys ja -taksa: kaupunki sai oikeuden periä maksuja nyt myös Nyhamnissa ja Möllersvikissä lastaavilta aluksilta. Varsinkin Schauman oli tällä tavalla välttänyt satamamaksuja puutavaralasteilleen.
- 1900 Gustaf Strömbäck satamakapteeniksi (-1933)
- 1900-l:n alussa säännöllinen höyrylaivalinja Luulajaan
- 1902 Hotelli Hietala muuttui raittiusravintolaksi. (Kaupunki oli ostaessaan sitoutunut pitämään kestiekvaria, mikä jatkui 1912 asti. Asiakkaita anniskelun loputtua kuitenkin vähän.)
- 1903 Valtuusto päätti rakentaa uuden laiturin rautatielaiturin pohjoispuolelle.
- 1903 Väylät tutkittiin kaupungin pyynnöstä, koska eräs laiva oli saanut pohjakosketuksen väylällä. Nyt käytettävissä 3 virallista väylää: Pohjoiseen Trullögrundetin ohi, etelää Tankarin ohi (12 m syvä), Pietarsaareen saaristöväylä (3,6 m) (ns. Stockösundetin väylä).
- 1905 Sahan palo.
- 1907 Satamakapteenin aloitteesta päätetään leventää vanhaa rautatielaituria, jolloin siihen voidaan sijoittaa kolme raidetta kahden sijasta.
- 1907 2 Lux-lamppua asennetaan vanhalle laiturille.
- 1909 Veljekset Friis perustaa laivatelakan.
- 1911 Satamamestari ehdotti aallonmurtajan rakentamista, jonka uloin piste olisi Koöklacken. Kustannusten suuruuden takia asiaa tutkinut komitea ehdotti vain osan rakentamista.
- 1912 Päätös aallonmurtajan rakentamisesta.
- 1913 Hotelli Hietala kansakouluksi
- 1913 Satama saa sähkövalon, joka tulee Velj. Friisin voimalasta.
- 1916 Päätös Ylivieska-lisalmi radasta synnytti odotuksia liikenteen lisääntymisestä, ja valtuusto asetti erityisen liikennekomitean. Sen esityksestä Allmänna Ingeniörbyrå H.G.Torulf sai 1917 tehtäväkseen sataman kehittämissuunnitelman laatimisen.
- 1917 Liikennekomitean esityksestä Allmänna Ingeniörbyrå H.G.Torulf sai tehtäväkseen sataman kehittämissuunnitelman laatimisen.
- 1914-17 I maailmansodan aikana suuria tavaramääriä kuljetettiin Narvikista Venäjälle Kokkolan kautta. Koska junavaunuja ei ollut tarpeeksi, jouduttiin tavaraa varastoimaan taivasalle.
- 1918 Allmänna Ingeniörbyrån esitys, joka sisälsi mm. uusia laitureita, teollisuus- ja varastotonttien varaamisen. Liikennekomitea piti liian suurisuuntaisena; varsinkin vastustettiin esitystä Potin täyttämisestä.
- 1917-20 Gamlakarleby Rederi Ab rakentaa Ykspihlajassa viisi apumoottorilla varustettua kuunaria: Mars, Mercurius, Anders Chydenius, Tankar, sekä viimeisenä Yxpila, joka oli suurin Kokkolassa käytössä ollut purjelaiva.
- 1920 Allmänna Ingeniörbyrån esitys laajennussuunnitelmasta Pottiin. Kaupunki oli kuitenkin tyytymätön suunnitelmaan, ja Vaasan piirin piiri-insinööri sai tehtäväkseen laatia uuden suunnitelman. Kaupunki ei kuitenkaan halunnut toteuttaa niitä ilman valtionapua.
- 1925 Valtion satamakomitea esitti 10 milj. markan korottoman lainan myöntämistä sataman laajennustöitä varten. Komitea esitti myös uusien laajennussuunnitelmien laatimista TVH:n

ja Merenkulkuhallituksen kanssa. Sotien välisenä aikana ei kuitenkaan suuria laajennustöitä.

- 1925 Aallonmurtajan pituus 70 m.
- 1926 Uusi satamaohjesääntö, jonka mukaan sataman johdossa oli 9-jäseninen valtuuston asettama satamahallitus. Johtavat virkamiehet olivat: satamakapteeni, satamakamreeri ja satamainsinööri.
- 1926 Ylivieska-Iisalmi -radan valmistuminen aiheutti lisäyksen liikennemäärissä.
- 1926 Ykspihlaja maan toiseksi suurin ei-sahatun puutavaran vientisatama
- 1920-l. Rakennettiin sivuraide, ns. Storgrundetin raide satamalahden pohjukkaan, jonne muodostui puutavaran varastoalue.
- 1928-29 Suuri satamalakko.
- 1928 Työntekijöitä satamassa 475
- 1928 Aallonmurtajasta rakennettu $\frac{3}{4}$, valtiolta anottiin lisärahoitusta
- 1934 Aallonmurtajan pidennyksen viimeinen vaihe alkoi (1,25 km)
- 1934 Ensimmäisiä neuvotteluja Rikkihappo- ja Superfosfaattitehtaan perustamisesta Kokkolaan.
- 1940 Rikkihappo- ja Superfosfaattitehtaat Oy:n (sittemmin Kemira Oy) päätös tehtaan rakentamisesta Kokkolaan
- 1941-44 Jatkosodan aikana Ykspihlaja tärkeä Saksasta tuotujen tarvikkeiden purkupaikka.
- 1942 Sataman laajennussuunnittelu alkaa. Rikkihappo- ja Superfosfaattitehtaalte oli luvattu satamaolojen parantamista.
- 1945 Valtion budjettiin huomattava summa laajennusta varten.
- 1945 Rikkihappotehdas käynnistyi.
- 1947-50 Laajennustyö + ruoppaus (väylä 9,25 m)
- 1950-51 Vanhan laiturin muuttaminen betonirakenteiseksi
- 1954 Lannoitetehdas aloitti toimintansa.
- 1960 Venesatama satamakonttorin edessä täytettiin, pienvenesatama Pottiin.
- 1960-l:lla Aallonmurtaja myytiin Essolle, joka käytti sitä öljysatamana.
- 1960-62 Perustettavalle Outokummun rikkitehtaalte rakennettiin oma satama; kaupunki osallistui kustannuksiin puoliksi. Myös rikkihappotehdasta laajennettiin.
- 1960-l:n alussa linja Skellefteån Rederi Ab Bottenviken - Varustamo Oy Perämeren m/s Bothnialla. Linja ei kuitenkaan kannattanut ja varustamon toiminta loppui 1966. M. Rauanheimo Oy aloitti liikenteen uudestaan m/s Coccolitalla, mutta se loppui kolmen vuoden kuluttua.
- 1960-65 Rantalaiturin rakentaminen.
- 1966 Ensimmäiset nosturit hankittiin.
- 1967 Satama ensimmäistä kertaa auki läpi vuoden.
- 1972 Aallonmurtaja ostettiin takaisin kaupungille
- 1973 Uusi öljylaituri
- 1974 Nosturi Outokummun satamaan
- 1975 Väylän syväys 9,5 metriä
- 1980 Kemiralle oma laituri
- 1987 Uusi syväsataman laituri
- 1987 Väylä syvennetty 11 metriin.
- 1990-l:n alussa hankittiin rikkihapon raaka-aineen pyriitin lastausjärjestelmä.
- 1995 Syväväylän ruoppaushanke käynnistyi (syvennys 13 metriin)

2000 Syväväylä valmistui

[Kronologian alkuun](#)

[Varhaisvaiheet](#)

[Kaupunki syntyy](#)

[Vanha satama](#)

[Ykspihlajan esiinnousu](#)

[Kehitys suursatamaksi](#)

1348-1620

1620-1730

1730-1895

1763-1884

1885-2000

[Ajassa taaksepäin](#)

[Alkuun](#)

[Ajassa eteenpäin](#)

[Varhaisvaiheet](#)

[Kaupunki syntyy](#)

[Vanha satama](#)

[Ykspihlajan esiinnousu](#)

[Kehitys suursatamaksi](#)

[Kuvagalleria](#)

[Sataman sivuille](#)

[Kronologia](#)