

YRITTÄJÄT:

TERVAKAUPASTA
SUURTEOLLISUUTEEN



Kemiran tehdasaluetta 1950- ja 1960-luvun vaihteessa. Kokkolan kotiseutuarkisto.



TERVANPOLTTO

Tervanpolton taloudellinen merkitys on ollut Pohjanmaalla huomattava. Olosuhteet tervanpoltolle olivat täällä suotuisimmat kuin muualla Suomessa: täällä oli sopivia mäntymetsiä sekä tasainen maasto ja paljon jokia, mikä helpotti tervan kuljettamista.

Tervaa poltettiin myyntiin jo 1500-luvulla, mutta 1600-luvulla tervan kysyntä kasvoi Länsi-Euroopan merenkulun lisääntyessä ja laivanrakennuksen kehittyessä. Tervaa ja pikeä käytettiin mm. laivojen puuosien ja köysistöjen suojaamiseen sekä saumojen tilkitsemiseen. Jatkojalosteina tervasta saatiin pikeä ja tärpättiä.

Talonpojat toivat tervan rannikolle tarkastettavaksi ja myytäväksi kaupungin porvareille. Tervakauppaa valvottiin jo varhain erilaisin määräyksin. Vuonna 1648 päätettiin, että tervatynnyrillisen piti vastata 48 ”Tukholman kannua”.

Tervan laadun tarkastivat tervatorilla tervantarkastajat eli ”räkärit”. Räkärien tuli osata erottaa tervalaadut toisistaan – hieno, puolihieno ja paksuterva – ja heidän oli myös pystyttävä erottamaan tervan vesipitoisuus.

Hyväksytyn tervatynnyrin kylkeen leimattiin merkki, hylätyt tynnyrit hakattiin palasiksi.



Tervakiulu. K.H.Renlundin museo.

“

MONI TUSKIN USKOISI,
MILLÄ UUTTERUUDELLA
POHJALAISEMME
HARJOITTAVAT TÄTÄ AMMATTIA
JA MISSÄ MÄÄRIN TÄTÄ TAVARAA
VUOSITTAIN VIEDÄÄN MAASTA. --
TÄYTYY TODELLA OLLA
KAUHEAN SUURI MÄNTYMETSÄ,
JOKA EI MOISESTA
ANKARASTA HAKKUUSTA
KOKONAAN AUTIOITUISI.

”

Erik Juvelius, Tervanvalmistus
Pohjanmaalla, 1747

Tervaspuiden koloaminen hävitti tuottavimman osan metsän puustosta vuosikymmeniksi. Tervanpoltolle asetettiin erilaisia kieltoja ja rajoituksia, jotka eivät kuitenkaan juuri hillinneet tervanpolttoa Pohjanmaalla. Terva vaurastutti Keski-Pohjanmaata 1600-luvulta aina 1800-luvun puoleenväliin saakka.

Kokkolan merenkulku kasvoi 1700-luvulla voimakkaasti. Kaupungit kilpailivat ulkomaisista purjehdusoikeuksista ja kaupungin johto painautui satamaolojen kehittämiseen. Vuoden 1765 valtiopäivillä Alavetelin kappalaisen Anders Chydeniuksen ansiosta Kokkolalle, Vaasalle ja Oululle myönnettiin tapulioikeudet, jolloin ne saivat käydä ulkomaankauppaa itsenäisesti. Myöhemmin Chydeniuksesta tuli Kokkolan kirkkoherra.



“

TAVARAN KUNNOLLISUUS TUTKITAAN
PITKÄLLÄ RAUTATANGOLLA,
JOSSA ON MYÖS MERKIT KANNUMÄÄRIEN
KOHDALLA, JOKA TYÖNNETÄÄN
AUKOISTA JA KUN TERVA
ON TAKERTUNUT TÄHÄN TANKOON,
SE SEKOITETAAN PIENEEN
VESITILKKAAN TAI SYLKEEN.
JOS SE MUUTTAA VEDEN RUUSUNPUNAISEKSI,
SE ARVOSTELLAAN HYVÄKSI;
MUTTA JOS VESI VÄRJÄYTYY VALKOISEKSI
TAI MAIDONKARVAISEKSI,
VÄÄRENNETYKSI JA KELVOTTOMAKSI.

”

Erik Juvelius, Tervanvalmistus Pohjanmaalla, 1747



Kokkolasta muodostui yksi valtakunnan merkittävimmistä tervasatamista. Keski- ja Pohjois-Pohjanmaan sisämaa-alueet olivat 1700-luvulla Suomen tärkeimpiä tervantuotantoalueita, joista tervaa vietiin Kokkolaan ja Ouluun. Pohjanmaan tervaa laivattiin esimerkiksi Välimeren ja Englannin satamiin.

Terva oli Kokkolan tärkein vientituote vielä 1800-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä.

Kaupungin oman merenkulun huippuvuodet ajoittuvat 1820–40-luvuille kaupungin kauppalaivaston ollessa tuolloin maan suurimpia. Vuosisadan jälkimmäisellä puoliskolla tervakauppa hiipui. Krimin sodan jälkeen Kokkolan oma kauppalaivasto ei palannut entiselleen ja 1870-luvun jälkeen se kuihtui entisestään. Kaupungin satamaan purjehtivat muualla rekisteröidyt alukset. 1910 vietiin viimeiset tervatynnyrit maailmalle.



“

JOKAINEN TALONPOIKA, JOKA TÄSSÄ
 MAASSA POLTTAA TERVAA, OSAA
 ITSE TEHDÄ TYNNYRINSÄ,
 NIIN ETTEI HÄNEN SIINÄ TARVITSE
 TURVAUTUA TOISTEN APUUN. --
 HE VALITSEVAT OKSATTOMIA JA SUORIA
 KUUSIA, JOTKA EIVÄT OLE KIERTYNEET,
 JONKA HELPOSTI TUNTEE IRTI HAKATUSTA
 OKSASTA SILLÄ ELLEI OKSA KIERRY,
 VOI VARMASTI PÄATELLÄ,
 ETTÄ RUNKO ON SAMANLAINEN.
 JOTKUT TEKEVÄT MYÖS TERVATYNNYRINSÄ
 HONGASTA, MUTTA SÄÄSTÄÄKSEEN
 MÄNTYMETSÄÄ MUUHUN KÄYTTÖÖN
 USEIMMAT KÄYTTÄVÄT TÄHÄN KUUSIMETSÄÄ.

”

Erik Juvelius,
 Tervanvalmistus Pohjanmaalla, 1747

KAUPUNGIN SATAMAT JA LASTAUSPAIKAT

Tervaholma (Tjärholmén) Kirkonmäellä oli lastaus- ja kauppapaikka jo 1500-luvulla ennen Kokkolan kaupungin perustamista. Tervanpolton ja laivanrakennuksen ansiosta Pohjanmaan taloudellinen merkitys kasvoi. Kaupan keskittämiseksi valtio perusti Pohjanmaalle uusia kaupunkeja, joista yksi oli Kokkola. Kirkonmäen satama alkoi olla jo liian matala, joten Kokkola perustettiin pienelle harjanteelle lahden suuhun. Laivat purjehtivat torin välittömässä yhteydessä

olevaan satamaan, jossa laivat myös lastattiin. Lastauspaikka sijaitsi Torikadun päässä, nykyisen Seurahuoneen edessä. Paikkaa kutsuttiin 1800-luvulla Donnerin rannaksi. Myöhemmin rakennettiin toinen lastauslaituri Pakkahuoneenkadun päähän. Kokkolan kaupankäyntiin liittyvät toiminnot, kuten tullit, varasto- ja lastauspaikat sijoittuivat 1800-luvun lopulle saakka pääasiassa kaupunginsalmen ja Vanhan-satamanlahden rannoille.



Vielä 1800-luvun alussa tervakuormat ajettiin torille tai suoraan kauppiaiden pihoille. 1830-luvulta alkaen terva alettiin viedä ns. Tervatorille Pakkahuoneenkadun päähän, lastaussillan ja pakkahuoneen läheisyyteen. 1850 pakkahuone ja Tervator siirrettiin nykyisen Englannin puiston eteläpäätyyn. Nykyisen puistoalueen maa oli paksun tervakerroksen peitossa. Tervatorin laidassa oli tervahoviksi kutsuttuja liiteri- ja varastorakennuksia. Rantaviivassa on jäljellä laivojen kiinnittämi-

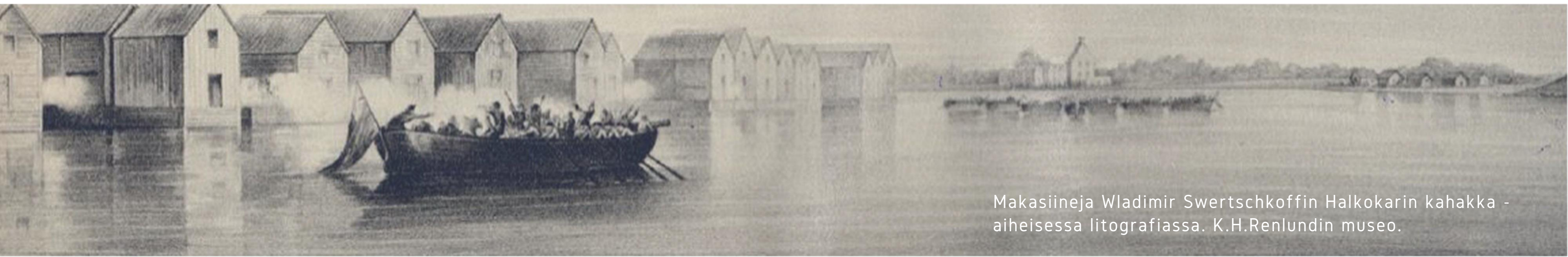
seen tarkoitettu kivetty syväne. 1871 tervakauppa siirrettiin paloturvallisuussyistä Suntinsuun itäpuolelle nykyisen nk. Punaisen sillan kohdalle. Talvella tervaa kuitenkin sai edelleen myydä tervatorilla.

Pohjanlahden voimakas maankohoaminen on ollut jatkuva ongelma. Rantojen madaltuessa ja vesiväylien kulkukelpoisuuden heikentyessä lastaus- ja varastointipaikkoja oli siirrettävä lähemmäksi merta.

Esimerkiksi Suntain ruoppaus ei ole mikään uusi ilmiö; jo 1730 hankittiin nostokurki "heijareineen" Suintinsuun syventämiseksi. "Vedenvähenemisen" syytä ei tuolloin vielä tiedetty ja syynä arveltiin olevan esimerkiksi aaltojen tuoma hiekka ja Suntiin laskevien purojen maatuminen. Vähitellen suuremmat alukset eivät enää päässeet kaupunkiin asti. Kaupunginsalmen mataloiduttua liikaa varsinaiseksi satama-alueeksi muodostui

Halkokarin edusta Vanhansatamalahdella. Tavaraliikenne satamaan ankkuroituneiden alusten ja lähempänä kaupunkia sijainneiden lastauspaikkojen välillä hoidettiin proomujen avulla.

Halkokari oli 1800-luvulla myös tärkeä tervan varastointipaikka. Vanhojen makasiinien perustat sijaitsevat nykyisen uimarannan alueella.

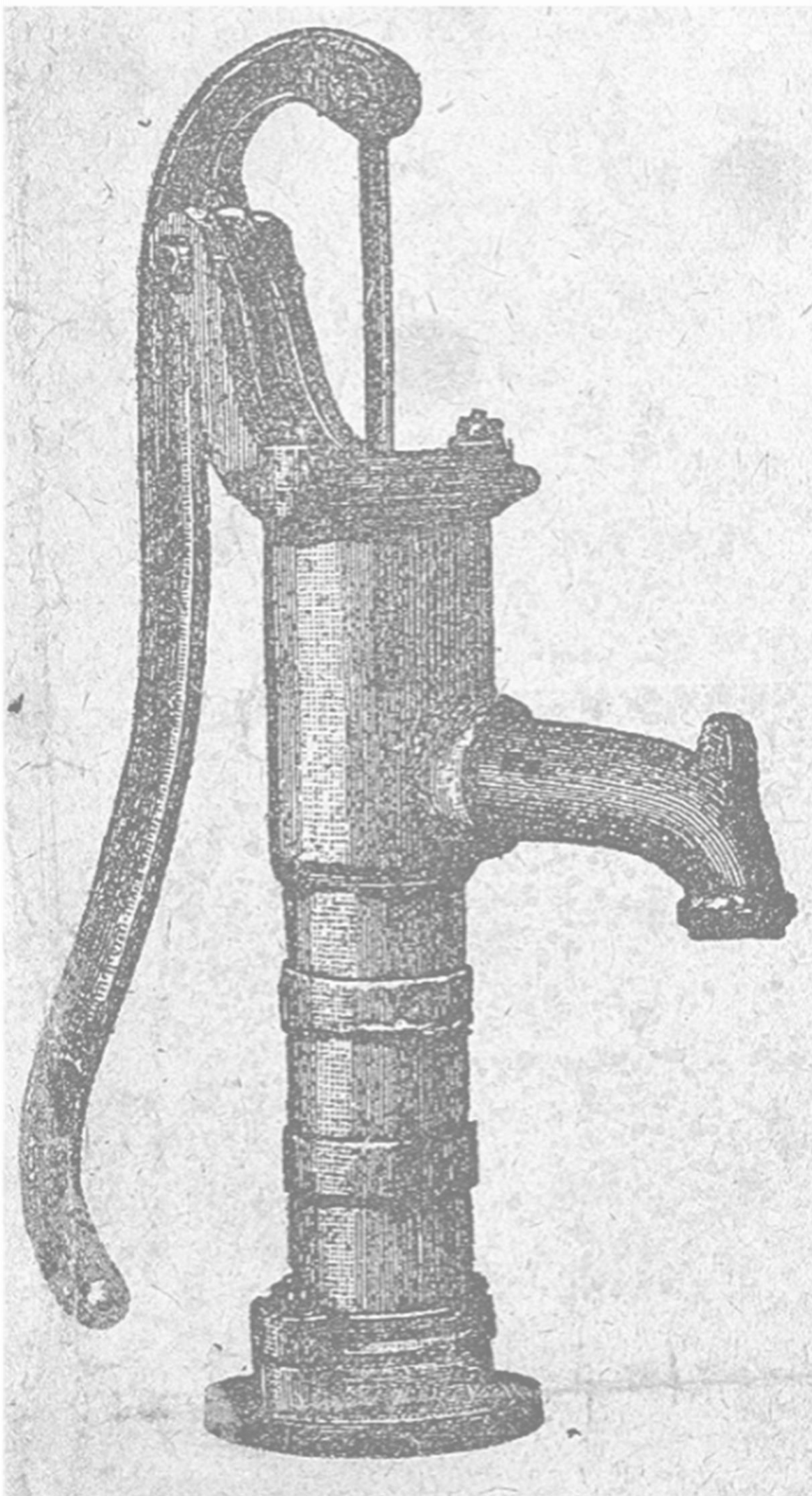


Makasiineja Vladimir Swertschkoffin Halkokarin kahakka -aiheisessa litografiassa. K.H.Renlundin museo.

YKSPIHLAJAN SATAMA

Halkokarin edustan sataman madaltuessa Ykspihlajan suojaisesta lahdesta, jota käytettiin talvisatamana jo 1700-luvulla, tuli vähitellen myös lastaus - ja laivanrakennuspaikka. 1887 tervakauppiat saivat luvan tervan varastointiin rautatien-
torilla. Halkokarin tervamakasiinit siirrettiin Ykspihlajaan menevän rautatien varteen Kolumäelle vuonna 1888 satamatoiminnan siirtyessä

vähitellen kokonaan Ykspihlajaan. Ennen rautatien rakentamista satama toimi myös henkilöliikenteen välittäjänä. Sataman kehitystä hidasti pitkä välimatka kaupunkiin, vaikka puhelinyhteys sinne saatiin jo vuonna 1878. Rautatien valmistuminen vuonna 1885 paransi tilannetta ja satama alkoi siirtyä uudelle aikakaudelle.



Varsinaisen teollisen aikakauden voidaan sanoa alkaneen Kokkolassa vuonna 1895, jolloin Friisin veljekset aloittivat teollisen toiminnan Ykspihlajassa. Friisin tehtaat oli kaupungin ensimmäinen suuren mittakaavan teollinen laitos.

Weljekset Friisin Konepaja oli saanut alkunsa Kalajoella, mutta huonojen kulkuyhteyksien takia toiminta siirtyi vähitellen kokonaan Ykspihlajaan, sataman ja rautatien läheisyyteen.

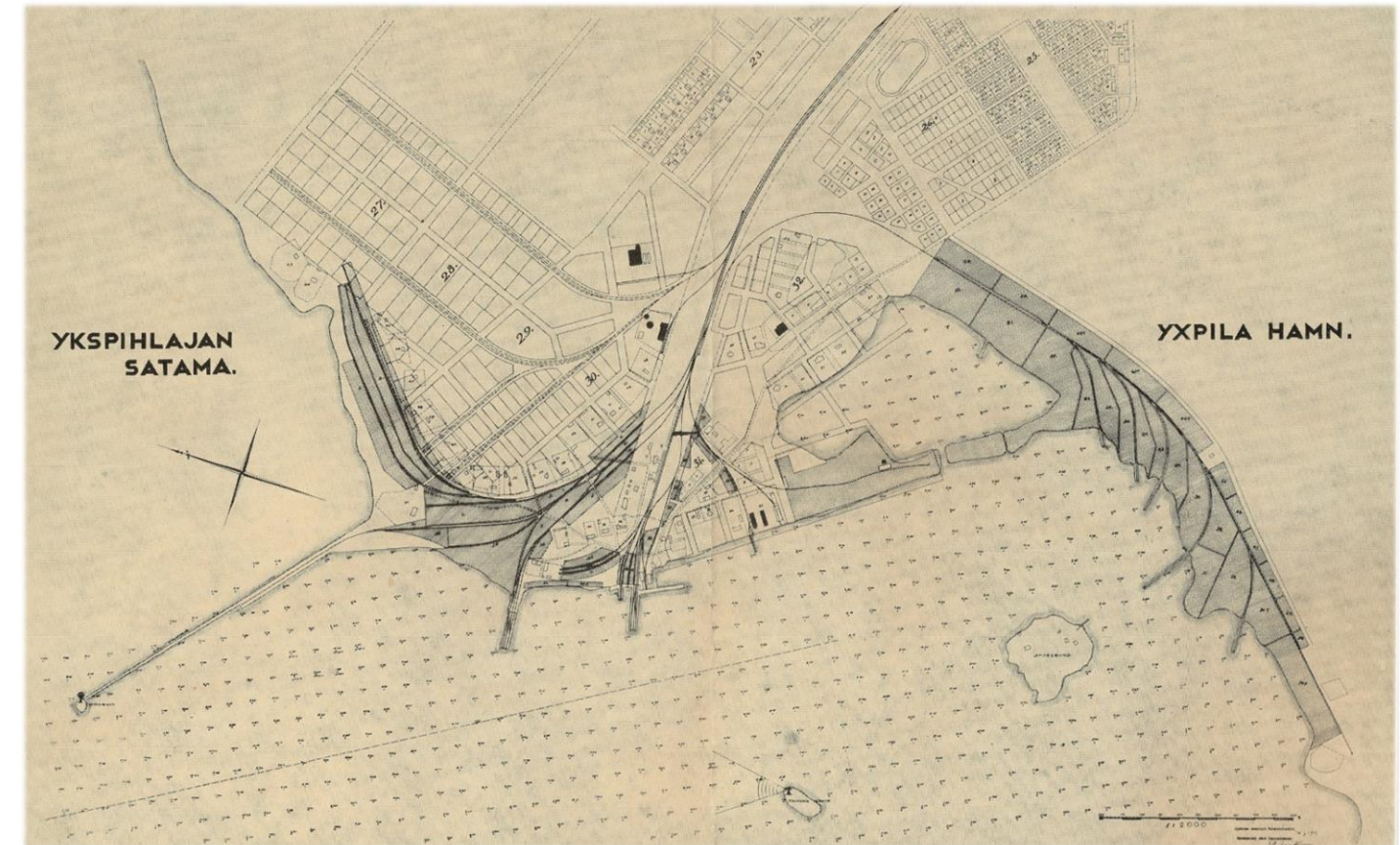
VAS.: Vesipumppu, Weljekset Friisin esite

OIK.: Luettelo käytetyistä ja uusista koneista, Weljekset Friisin konepaja.

N:o 26	Riippulaakeria 4 kpl. läpim. akseli mm. Hinta samoin 120 mm., akselin kunnossa.
N:o 50	
N:o 51	Rauta-akselia, 80 metr hyvin rasvat piä kgr.
N:o 52	samoin 2 120 mm., Hinta 50 pi
N:o 53	Kinnatuslaakeria 4 mm. akselia
N:o 55	Rullaushone 76 rullalla Hinta pyyde
N:o 56	Etulämmittäjiä 2 kpl seisovat 600 putket sisäll
N:o 68	Köysipyörä 1 kpl. 162 ä 50 mm. mm. Hinta
N:o 84	Sippukoneita, uusia, 9 taan puolest
N:o 85	Huraa 25 kpl. uu
N:o 86	Rullakarhia 14 "
N:o 87	Vieterijestä 8 " samoin 140 hystä.
N:o 88	Hevoskierros, uusi, v maalausta, sivu 69. H
N:o 89	Olkiköyden kehruuk varten. Hir
N:o 112	Keittäjä paperimassa atm. paine korjausta.
N:o 113	Lajittelijoita, 4 kpl. massalle, ka täessä.
N:o 121	Collermylly, kivein lä 400 mm., al Täydessä k essä.
N:o 122	Dabvin kuivauskone pim, 1200, kunnossa.
N:o 123	Hollandari, 150 kgr. pyydetäessä
N:o 124	Dabvinleikkauskone Hinnat pyyde
N:o 126	Liinapyörää 3 kpl. 2000 mm. li

SUURTEOLLISUUS

1920-luvulle mennessä Ykspihlajasta oli kehittynyt yksi Suomen suurimmista puutavarasatamista. Puutavara olikin sataman tärkein vientitavara 1960-luvun alkupuolelle asti. Neuvotteluja rikkihappo- ja superfosfaattitehtaiden perustamisesta Kokkolaan käytiin 1930-luvun puolivälistä alkaen. Vuonna 1940 Rikkihappo- ja Superfosfaattitehtaat Oy (myöh. Kemira) päätti tehtaan rakentamisesta Kokkolaan. Kokkolan hyvä satama vaikutti päätöksen syntymiseen.



Ykspihlajan satama 1931.



Ykspihlaja 1961. Peter Slotte. K.H.Renlundin museo.



Rikkihappotehdas käynnistyi 1945. Satamassa toteutettiin laajennus 1947-50 väyläsyvyyden lisääntyessä 9,25 metriin. Rikkihappotehtaan tuotannossa syntynyt kuparipitoinen pasutusjäte kiisu oli sataman toiseksi tärkein vientituote ennen 1960-lukua.

Myös 1960-62 toteutettiin suuri laajennus, kun perustettavalle Outokummun rikkitehtaalle rakennettiin oma satama. Outokumpu perusti metallurgisia tehtaita useille rannikkopaikkakunnille suomalaisista kaivoksista louhittujen metallien jalostamiseksi kotimaassa.

Rikkihappotehdas aloitti toimintansa Kokkolassa 1962, kobolttitehdas 1967 ja sinkkitehdas 1969. Rikki ja rikkihap-
po nousivat 1960-luvun loppupuolella ensimmäiselle sijalle vientituotteiden joukossa syrjäyttäen puutavaran. Kemiran ja Outokummun myötä Ykspihlajan satamasta muodostui tärkeä teollisuussatama.

Esimerkiksi Outokummulla oli vuonna 1975 1800 työntekijää. Alueen tehtaiden työntekijät tarvitsivat

asuntoja, joita rakennettiin nopealla tahdilla esimerkiksi Koivuhakaan.

Tehtailla on ollut vaikutusta myös alueen ympäristöön. Esimerkiksi rikkipäästöt aiheuttivat menneinä vuosikymmeninä metsäkuolemaa tehtaiden lähiympäristössä.

Outokummun rikin tuotanto jouduttiin lopettamaan öljykriisin ja tuotantokustannusten nousun myötä 1977.

Myös polttonesteiden kuljetuksesta tuli yksi tärkeä osa sataman toimintaa. Ulkomaalaisille öljy-yhtiöille oli myyty varastoalueita Ykspihlajasta jo 1930-luvulta alkaen. Öljyn osuus kaikesta tuonnista on ollut huomattava. Muita tuontituotteita ovat olleet esim. lannoitteet, suola, kalkkikivi ja rikasteet. Sataman syvyyttä lisättiin 1970- ja 80-luvuilla. Vuonna 1987 Kokkolasta tuli Perämeren syvin satama 11 metrin väyläsyvyydellään. 1980-luvulta alkaen pyrittiin palvelemaan



Outokumpu 1961. Peter Slotte.
K.H.Renlundin museo.

etenkin Venäjältä tapahtuvaa massatuotteiden kauttakuljetusta. Vuonna 2000 väyläsyvyys saavutti 13 metrin. 2018 aloitettiin ruoppaustyöt väylän syventämiseksi 14 metriin. Satama jakautuu nykyisin Syväsatamaan, Kantasatamaan ja Hopeakiven satamaan. Kantasatamassa on Euroopan suurin ja Pohjoismaiden ainoa joka sään terminaalit (AWT), jossa laivoja voidaan lastata ja purkaa sisätiloissa. Syväsatamassa taas on Suomen ainoa junavaunun kaatolaite.

1990-LUVULLA SUOMEN VALTIO PÄÄTTI SUPISTAA
TEOLLISUUSOMISTUSTAAN, MIKÄ VAIKUTTI MYÖS KOKKOLAN
TEOLLISUUSALUEESEEN. KEMIRA MYI KEINOLANNOITETUOTANTONSA:
2004 SE MYI EUROOPAN SUURIMMAN KALSIUMKLORIDITEHTAANSA TETRA
CHEMICALS EUROPELLE JA 2007 LANNOITEVALMISTAJA KEMIRA GROWHOWN
NORJALAISOMISTEISELLE YARALLE.

2010 KEMIRA LOPETTI KAIKEN TEOLLISUUSTUOTANTONSA KOKKOLASSA,
KUN RIKKIHAPPOTEHDAS MYYTIIN BOLIDENILLE.

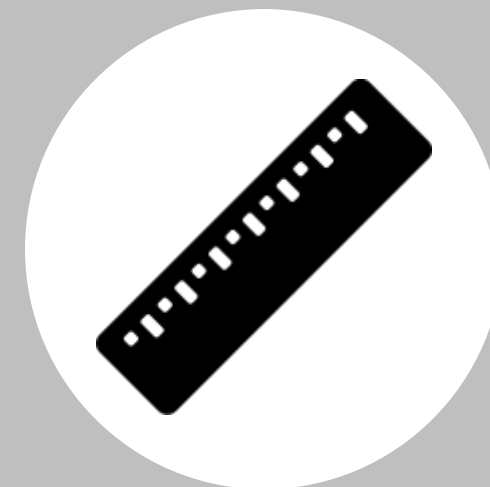
OUTOKUMMULLAKAAN EI OLE ENÄÄ TUOTANTOA KOKKOLASSA.
OUTOKUMMUN SINKINTUOTANTOA JATKAA BOLIDEN KOKKOLA JA
KOBOLTINTUOTANTOA FREEPORT COBALT JA UMICORE FINLAND OY.
MELKEIN KAIKKI ALUEEN TUOTANNOLLINEN TOIMINTA ON NYKYÄÄN
MONIKANSALLISTEN YRITYSTEN HALLUSSA.

TÄSTÄ HUOLIMATTA TEHTAITA EI OLE SULJETTU, VAAN
SUURTEOLLISUUSALUEELLA ON TEHTY MITTAVIA INVESTOINTEJA.

KOKKOLA INDUSTRIAL PARK TÄNÄÄN

Kokkolan suurteollisuusalue kehittyi kahden suomalaisen valtionyhtiön ympärille. Vuosien aikana Kemirasta ja Outokummusta kehittyi globaaleja ja markkinaehtoisia vientiyrityksiä.

Nykyisin suurteollisuusalue, Kokkola Industrial Park (KIP) on Pohjois-Euroopan suurin epäorgaanisen kemianteollisuuden keskittymä.



700
HEHTAARIA



17
TEOLLISUUS-
LAITOSTA



60
PALVELU-
YRITYSTÄ



2 250
TYÖNTEKIJÄÄ

Lähteet:

- Axelqvist, Nina 2003: Tervan tie, Suntin rannan historiallisten kohteiden inventointi, julkaisematon.
- Hyttinen, Pertti: Kokkolan sataman historia, osoitteessa <https://portofkokkola.fi/historia/suomi/index.html>
- Juvelius, Erik: Tervanvalmistus Pohjanmaalla, 1747
- K.H.Renlundin museon tutkimusarkisto
- Kanerva, Teuvo, Museovirasto - Musketti. Historian kuvakokoelma.
- Kemiran arkisto (kuvia), Kokkolan kotiseutuarkisto.
- Kokkola Industrial Parkin internet-sivut: kip.fi
- Kokkolan kaupungin historia, osa 4.
- Kokkolan kaupungin historia, osa 5
- Kokkolan sataman internet-sivut: PortofKokkola.fi
- Slotte, Peter (kuvia). K.H.Renlundin museo.
- Vienti-Suomea rakentamassa, Pohjanmaan kauppakamari
- Vi Neristassbor -yhdistyksen kuvakokoelmat, Kokkolan kotiseutuarkisto
- Weljekset Friisein esite: *Luettelo käytetyistä ja uusista koneista*, Kansalliskirjaston digitaaliset aineistot: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/pienpainate/binding/343855?page=1>
- Weljekset Friisein esite, Kansalliskirjaston digitaaliset aineistot: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/pienpainate/binding/343859?page=1>

