Historia

Keskiajalla
Kautta vuosisatojen satamatoiminta on ollut tärkeä osa Naantalia. Jo keskiajalla Naantali kävi kauppaa eri kaupungien kanssa mm. Tukholman kanssa.

1930-luku
Naantalin satama-alueen merenranta uinui 30-luvulla lähes koskemattomana luontoäidin helmassa. Rantakivien ja kalliolohkareiden välissä kulki kapea hiekkatie. Kasvillisuus ulottui rantaan.
1940-luku
Tupavuoren kallioon louhittiin vuonna 1944 sotatarpeiden seurauksena polttoainevarasto, mikä oli lopullinen sysäys sataman pidon kehittämiselle. Joulukuun 22. vuonna 1946 oli historiallinen päivä. Tällöin saapui ensimmäinen tankkilaiva, norjalainen James Hawson, purkamaan 8000 tonnin polttoöljylastia.

Historiallinen näkymä on vuodelta 1941, jolloin Kopen rannassa viinaprännin ja sahan edessä oli yhtä aikaa ankkuroituneena sukellusvene, kolme jäänmurtajaa ja matkustaja-alus (kuva 1).

1950
Vuosikymmen oli taloudellisen kasvun aikaa, suurteollisuus syntyi sataman alueelle. Pienen valssimyllyn rinnalla aloittivat nyt toimintansa Juurikassokeri Oy:n sokeritehdas ja Rymättylän Saha - vuosi oli 1953.
1957
Jatkoa seurasi hyvin pian. Neste Oy:n jalostamo ja Mobil Oil Oy käynnistivät toimintansa vuonna 1957, ja kymmenluvun loppupuolella olivat toiminnassa myös Valtion Viljavarasto ja Imatran Voima Oy. Kaksi viimeksi mainittua rakennuttivat satamaan 230 m pitkän laiturin nostureineen.
1965
Joulukuussa 1965 Silja Linen autolautta m/s Holmia lähti toiveikkaana neitsytmatkalleen Naantalista Tukholmaan. Matka onnistui hyvin, mutta Silja Linen aika Naantalissa jäi lyhyeksi.
1967
Kaksi vuotta myöhemmin Viking Line aloitti matkustajaliikenteen Ruotsin Kapellskäriin autolautoillaan m/s Kapella ja m/s Apollo. Yhtiön ensimmäinen alus, höyrylaiva s/s Viking liikennöi Naantalissa kolmena kesänä. Sataman ja Viking Linen yhteistyötä kesti lähes kolme vuosikymmentä.

1967
Junalauttaliikenne (s/s Starke) Tukholmaan käynnistyi ensimmäisenä Suomessa keväällä 1967.
1974
Liikennemäärä kasvoi yhä 1970-luvun alussa ja vuonna 1974 rakennettiin matkustajaliikennettä varten uusi terminaali. Kuitenkin jo seuraavana vuonna öljykriisin seurauksena sataman kokonaisliikenne koki miltei miljoonan tonnin romahduksen.
1975
Kokonainen liikennemuoto loppui Naantalin satamassa vuonna 1975: Suomen ja Ruotsin valtionrautatiet päättivät lakkauttaa junalauttaliikenteen. Samana vuonna alkoi Naviren telakkatoiminta Luonnonmaalla. Viking Linen uusia lauttoja varten tarkoitetun ns. suurlauttalaiturin rakennustyöt alkoivat vuonna 1979.
1980
1980-luku oli kaiken kaikkiaan laajennusten ja mittavien rakennustöiden aikaa. Naantalin Vapaavarasto Oy oli aloittanut toimintansa Luonnonmaalla jo vuonna 1980. Naantalin sahan toiminta sen sijaan loppui vuonna 1985.
1986
Naantali-Utö -syväväylän (13 m) ensimmäinen käyttäjä oli Neste Oy:n tankkeri Palva, joka toi 45 000 tonnia

raakaöljyä Naantaliin lokakuussa 1986.

1988

Sataman historian mittavimmat rakennustyöt aloitettiin vuonna 1988. Tuolloin laajennettiin laiturirakennelmia ja kenttäalueita Viking Linen ns. jumbolauttoja varten, ne eivät kuitenkaan koskaan aloittaneet reittiliikennettä Naantalista.

1996

Sataman liikennevalikoima muuttui. Viking Line lopetti elokuussa 1996 toimintansa Naantalin satamassa, minkä myötä koko matkustajaliikenne Naantalissa loppui. Saman vuoden joulukuussa Oy Finnlink Ab siirsi rekkalautta-liikenteensä Uudestakaupungista Naantaliin.

1997

Uusien laivojen myötä investoitiin jälleen laiturirakenteisiin. Sivulastausramppi valmistui vuonna 1997 ja ns. kaksikerrosramppi vuonna 1998.

Tänään

Naantali on Suomen kolmanneksi suurin kunnallinen satama Helsingin ja Kotkan jälkeen. Hyvien varastotilojen ja monipuolisten lisäarvopalvelujen ansiosta Naantalista on kehittynyt merkittävä irtolastisatama. Naantalin satamasta on kehittynyt merkittävä suuryksikköliikennesatama.