

IV. Satamahallitus.

Satamahallituksen vuodelta 1924 antama kertomus oli seuraava:

Hallituksen jäsenistö. Satamahallitukseen kuuluivat vuonna 1924 itse-oikeutettuina jäseninä satamalaitoksen johtaja O. W. E. Jaatinen ja rakennuskonttorin satamarakennusosaston työpäällikkö, insinööri S. S. Randelin sekä seuraavat kaupunginvaltuuston valitsevat jäsenet: satamatyöntekijä R. Kopra, varastotyöntekijä M. Korhonen, johtaja A. I. Lindfors, johtaja J. Pelin sekä filosofiantohtori C. H. W. Ramsay. Puheenjohtajana toimi johtaja Jaatinen sekä varapuheenjohtajana johtaja Lindfors.

Kokoukset y. m. Kertomusvuotena kokoontui hallitus 19 kertaa. Valiokuntia asetettiin käsittelemään erinäisiä kysymyksiä, jotka koskivat satamakannantakonttorin virkoja, satamatyöläisten ruokailuhuoneita, uusia satamaja liikennetaksoja, viisivuotis-budjettia ja talviliikennettä y. m. Nämä valiokunnat kokoontuivat yhteensä 5 kertaa.

434:stä vuoden varrella diaarioon viedystä asiasta ratkaistiin suurin osa. Hallitus lähetti kaikkiaan 280 kirjettä.

Hallituksen virkamiehet ja sen alaiset konttorit. Sittenkun varatuomari W. O. Becker, tultuaan nimitetyksi toiseen virkaan, oli anonut eroa sihteerintuomastaan, valitsi hallitus, viran oltua avoimeksi julistettuna, sihteeriksi varatuomari H. M. Hellströmin. Kaupunginvaltuuston päätöksen ¹⁾ mukaan korotettiin sihteerin toimi sivuvirkojen 5:stä 7:nteen palkkausluokkaan, sekä kanslia-apulaisen toimi 1:stä 3:nteen palkkausluokkaan.

Kokouksessaan lokakuun 28 p:nä päätti hallitus vakinaisesti täyttää 14 yhteismäärärahoista palkattua virkaa satamakannantakonttorissa. Samana päivänä päivätyssä kirjelmässä teki hallitus kaupunginvaltuustolle ehdotuksen että v. t. satamakamreeri I. F. Liljeros nimitettäisiin vakinaiseksi sanottuun toimeen, minkä ehdotuksen valtuusto hyväksyi ²⁾.

Hallitus päätti kokouksessaan joulukuun 30 p:nä anoa kaupunginvaltuustoa perustamaan apukamreerinviran, joka luettaisiin 20:nteen palkkausluokkaan.

Kaupunginvaltuuston päätöksen ³⁾ mukaisesti avattiin satamakannantakonttorin haaraosasto Länsisatamassa, Helsingin makasiiniosakeyhtiön rakennuksessa, ja aloitti se toimintansa lokakuun 1 p:nä.

Matka-apurahat ja opintomatkat. Toukokuun 13 p:nä myönsi rahatoimikamari satamalaitoksen johtaja Jaatiselle 7,000 markan matka-apurahan satamaolojen tutkimista varten ulkomailla ja kokouksessaan kesäkuun 12 p:nä määräsi hallitus käyttövaroistaan samaa tarkoitusta varten 3,000 markkaa.

¹⁾ Valt. pöytäk. 19. 12. 1923 22 §. — ²⁾ Valt. pöytäk. 10. 12. 16 §. — ³⁾ S:n 11. 6. 14 §.

Satamalaitoksen johtaja Jaatinen teki sittemmin mainitussa tarkoituksessa elokuussa matkan Skandinavian maihin.

Satamahallituksen kolmannen toimintavuoden aikana on sille satamaliikenteen järjestelyssä tuottanut melkoisia helpotuksia jo aikaisempina vuosina alotetut ja kertomusvuonna osittain valmistuneet satamalaitosten parannukset. Niinpä on liikenne sen vilkkaimmillaan ollessakin voinut jatkaa ilman mainittavampia häiriöitä. Tosin tuottaa tilanpuute satamissa toisinaan vaikeuksia, kun on purettava erinäisiä lajeja tukkutavaraa, kuten esimerkiksi kivihiiltä, mutta huomattavimmat tämäntapaiset epäkohdat tulevat kuitenkin lähimmässä tulevaisuudessa korjatuiksi. Suurta helpotusta etenkin sellaisen tukkutavaran maahantuonnissa joka heti oli saatava katoksen alle, tuotti myöskin Helsingin makasiini osakeyhtiön suuren tavaramakasiinin ja nostokurkien valmistuminen Länsisatamaan.

Mainittakoon vielä vuoden merkityksellisimmistä tapahtumista uuden liikenne- ja satamataksan vahvistaminen ja käytäntöön ottaminen. Näiden toimenpiteiden kautta kaupungin tulot satamista melkoisesti lisääntyvät ja uutisrakennukset ja satamain kunnosapito rasittavat kaupungin budjettia näinollen vähemmän kuin ennen.

Kiinteistöjen, alueiden ja rakennusten y. m. hoito. Aktiebolaget Aero osakeyhtiön anomuksen johdosta päätti hallitus huhtikuun 29 p:nä pitämässään kokouksessa vuokrata yhtiölle toistaiseksi noin 550 m²:in suuruisen alueen Katajanokan kaakkoisrannalla väliaikaisen lentoaseman perustamista varten, ollen vuokramaksu 20 penniä m²:ltä viikottain.

Koska hallituksen tietoon oli tullut, että merikapteeni B. Karin ja merenkulkuhallituksen välillä oli tehty sopimus Kruununvuorenselälle uponneen Europa-nimisen laivan poiskuljettamisesta ja että oli päätetty jättää laivan keula ja pohja meren pohjaan, sittenkun ne ensin oli räjähdetty, päätti hallitus anoa, että rahatoimikamari ryhtyisi pikaisiin toimenpiteisiin, jotta valtiolaitos, joka on vastuussa mainitun hylyn poistamisesta, poistaisi sen kokonaisuudessaan, koska muu menettelytapa tuottaisi liikenteelle suuria vaurioita.

Helsingin sotasataman päällikkö on hallitukselle osoittamassaan kirjelmässä anonut, että Katajanokalla sotasataman ja upseerikasinon välillä olevat vahtikojut, puhelinpylväät, venelaiturit ja vajonneet proomut toimitettaisiin pois. Tämän johdosta päätti hallitus kirjelmällä ilmoittaa kaupunginvaltuustolle että kysymyksessä oleva omaisuus, joka valtasi osan kaupungin aluetta, kuului valtiolle ja ehdotti samalla ryhdyttäväksi toimenpiteisiin, että sotilasviranomaiset velvoitettaisiin kuljettamaan pois kysymyksessä oleva omaisuus. Kirjelmässä sotasataman päällikölle tiedoitti hallitus kysymyksessä olevan päätöksensä.

Lokakuun 24 p:nä päivätyssä kirjelmässä anoi puolustusministeriön insinööriosasto, että hallitus kieltäisi laivoja ankkuroimasta sille vesialueelle, joka on Katajanokan kaakkoisniemen ulkopuolella, koska laivojen ankkuroiminen tälle alueelle vahingoittaa sinne upotettuja kaapeleita. Antamassaan vastauksessa esitti hallitus, että mainittu alue oli pidettävä yhtenä satamalueen tärkeimpänä osana, sekä että kysymyksessä olevat kaapelit suuresti häiritsevät liikennettä satamassa, koska useat laivat ovat menettäneet ankkurinsa, jotka ovat tarttuneet kaapeleihin. Tämän ohessa ehdotti hallitus, huomauttaen että viranomaiset voitaisiin asettaa edesvastuuseen kysymyksessä olevista vahingoista, koska kaapeleita ei oltu merkitty varoitustauluilla, että sotilasviranomaiset määräisivät sopivan henkilön yksissä neuvoin satama-

kapteenin kanssa laatimaan ehdotuksen kysymyksessä olevan asian ratkaisemiseksi.

Vesirakennuksien, rantasuojusten, satamien y. m. kunnossapito ja uudestirakentaminen. Tammikuun 21 p:nä hallitus puolestaan hyväksyi yleisten töiden hallituksen laatiman ehdotuksen niiden neljän nosturin hankkimiseksi, jotta varten määräraha oli varattu 1924 vuoden menosääntöön.

Hallitukselle ilmoitettiin että kaupunginvaltuusto periaatteellisesti oli hyväksynyt¹⁾ yleisten töiden hallituksen tekemän ehdotuksen, että Katajanokan satamaa laajennettaisiin ja täydennettäisiin, ja päättänyt vuoden menosäännössä lainavaroista myöntää 2,200,000 markan suuruisen määrärahan kappaletavaramakasiinin ja rautatietoimiston rakentamista varten tontille n:o 150. Mainittuihin töihin ei kuitenkaan vielä tänä vuonna ryhdytty.

Kaupunginvaltuusto myönsi²⁾ 25,000 markan suuruisen määrärahan kolmen siirrettävän rakennuksen järjestämistä varten ruokailu- ja odotushuoneiksi satamatyömiehille, ja antoi rakennuskonttorin toimeksi niiden rakentamisen. Hallituksen tehtäväksi jätettiin yksissä neuvoin rakennuskonttorin kanssa valita paikat mainituille rakennuksille Katajanokalla, Länsirannassa ja Länsisatamassa. Samalla saamiensa määräyksien perusteella vahvisti hallitus, asiata ensin valmisteltuaan, ohjesäännöt mainituille ruokailuhuoneille ja jakoi ruokatarjoilu oikeudet, jotta satamatyömiehet olisivat tilaisuudessa saamaan kahvia ja virkistysjuomia ruokailuhuoneissa.

Hallituksen ehdotuksesta myönsi³⁾ kaupunginvaltuusto 1925 vuoden menosäännössä 22,900 markan suuruisen määrärahan vahtituvan rakentamista varten Jätkäsaarelle, ja oikeutti käyttämään tätä määrärahaa etukäteen jo edellisenä vuonna.

Vuoden varrella ovat Länsisataman valmistustyöt jatkuneet aikaisemmin laaditun suunnitelman mukaisesti.

Kaupungin tullilaitokselle luovuttamien rakennusten hoito. Satamarakennuksia varten vuodelle 1925 laaditun budjettiehdotuksen ohessa päätti hallitus marraskuun 11 p:nä esittää, että Länsirannassa olevaa pakkahuonetta korotettaisiin, jotta saataisiin tarpeen vaatima lisätila siellä olevalle tulliharaosastolle. Lisärakennukseen tarvittava määräraha nousi 800,000 markkaan.

Liikenteestä kaupungille määrätty maksut sekä taksat ja järjestyssäännöt. Ilmoituksen mukaisesti oli valtioneuvosto maaliskuun 13 p:nä oikeuttanut Helsingin kaupungin vuosina 1924—25 kantamaan tuulaakia 2 % tuulaakimaksunalaisten tavaroiden tullimaksuista. Kaupunginvaltuusto päätti⁴⁾, että sellaisilta ulkomaalaisilta aikaisemmin kannetut elinkeinomaksut, jotka myyvät ruokatarvareita maston juuresta, lakkautettaisiin.

Suomen paperitehtaitten yhdistyksen esityksestä päätti hallitus toukokuun 20 p:nä myöntää huojennusta makasiini- ja satamavuokrissa myöntämällä maasta vietäville paperitavaroille vapaan varastoonpanon siten, että kesäkuun 1 p:stä 1924 lukien annetaan kolmen päivän maksuton säilytysaika mainituilaisille tavaroille. Tämä aika lasketaan laivasta tai rautatievaunusta purkamispäivästä, sitä lukuunottamatta, siihen päivään, jolloin tavara viedään pois, sekä muissa tapauksissa tavarantoimen säilytettäväksiäntopäivästä sen poisvientipäivään, jolloin sunnuntai- ja juhlapäiviä ei oteta lukuun.

Heinäkuun 22 p:nä pitämässään kokouksessa päätti hallitus kaupungin-

¹⁾ Valt. pöytäk. 19. 12. 1923 9 §. — ²⁾ Valt. pöytäk. 27. 2. 26 §. — ³⁾ S:n 24. 9. 20 §.

— ⁴⁾ S:n 7. 5. 28 §.

valtuustolle lähettää ehdotuksen uudeksi satamajärjestykseksi. Ehdotus oli pääkohdissaan laadittu Suomen satamaliiton satamajärjestyksien yhdenmukaistuttamiseksi kaikissa kaupungeissa laaditun ehdotuksen mukaisesti.

Elokuun 8 p:nä vahvisti valtioneuvosto taksan, jonka mukaan satamamaksut kannetaan Helsingissä. Syyskuun 5 p:nä jätti hallitus kaupunginvaltuustolle ehdotuksen sen soveltuttamisesta, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi¹⁾, lukuunottamatta kuitenkin 1 §:n 2 kohtaa, joka edellyttää satamamaksut kannettaviksi korotettuina joulukuun 1 p:stä huhtikuun 30 p:än. Kaupunginvaltuusto vaati satamahallitukselta uuden, näitä maksuja käsittelevän ehdotuksen. Tämän johdosta huomautti hallitus, että ehdotetut maksut oli aijottu korvaamaan kaupungin satamajäänmurtajan aiheuttamia kuluja sen avustaessa liikenteen ylläpitoa talvikuukausina. Koska hallituksen tietoon sillä välin oli tullut, että merenkulkuhallitus ei aikonut esittää Hangon sataman satamataksan määräämistä Suomen satamaliiton laatiman satamatariffien yhtäläistytämistä koskevan ehdotuksen mukaiseksi ja tämä seikka oli omiaan epäsuotuisasti vaikuttamaan pääkaupungin talviliikenteeseen, ehdotti hallitus, että 1 §:ssä 2 kohdassa satamamaksujen taksassa Helsingin kaupungin osalle määrättyjä korotuksia ei kannettaisi talvipurjehduskautena 1924—25.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi²⁾ hallituksen ehdotuksen.

Majakat ja merenkulun turvallisuustoimenpiteet. Helmikuun 5 p:nä päätti hallitus, koska oli tehty valituksia vaikeuksista pimeän aikana päästä Länsisatamaan ja koska merenkulkuhallituksella nykyään ei ollut määrärahoja tähän tarpeeseen, pyytää kaupunginvaltuustolta 50,000 markan määrärahaa majakoiden asettamista varten Agajärjestelmän mukaan, valaisemaan Länsisataman väylää. Mainittu määräraha myönnettäisiin ehdolla että valtio huolehtisi majakoiden ylläpidosta ja että kaupunki aikanaan saisi korvauksen sanotuista menoista. Huhtikuun 16 p:nä myönsi kaupunginvaltuusto tarkoitusta varten anotun määrän. Mainitut majakat alkoivat toimia vuoden 1925 alusta.

Huhtikuun 7 p:nä pitämässään kokouksessa päätti hallitus jättää kaupunginvaltuustolle perustellun ehdotuksen, että kaupunginvaltuusto päättäisi valtioneuvostolta anoa, että Ärangrundille ensi tilassa rakennettaisiin kiinteä majakka sekä että Dnjeper niminen kari räjähdytettäisiin niin syvältä, että se ei olisi esteenä meriliikenteelle; esittää, että merenkulkuhallituksen viisivuotisarvioon otettaisiin tätä tarvetta varten tarpeellinen määräraha käytettäväksi vuosina 1925—26; sekä anoa valtioneuvostolta että ehdotus neljän miljoonan markan määrärahan myöntämisestä uuden majakkalaivan hankkimista varten saisi raueta, koska nykyään Ärangrundille sijoitettua majakkalaivaa voitaisiin, sittenkun mainittu majakka on rakennettu, käyttää varamajakkalaivana.

Kulkuväylien aukipitäminen talvisaikaan. Helsingin kauppiaitten yhdistyksen ehdotettua, että hallitus ilmoittaisi ulkolaisille satamille kauppatilain luvanneen pitää jäänmurtajan Helsingissä siksi kunnes sitä tarvitaan Hangossa, antoi hallitus helmikuun 23 p:nä puheenjohtajan, varapuheenjohtajan ja jäsenen Ramsayn ja Pelinin tehtäväksi kääntyä kauppa- ja teollisuusministeriön sekä merenkulkuhallituksen puoleen pyynnöllä, että jäänmurtaja-alus Sampo saisi jäädä Helsinkiin avustamaan talviliikennettä siksi kunnes jäänmurtajalaiva Voima voisi aloittaa työn. Mainitut jäsenet saivat viranomaisilta luvan, että Sampo saisi, jos jääsuhteet sen myöntäisivät, viipyä Helsingissä niin

¹⁾ Valt. pöytäk. 15. 10. 15 §. — ²⁾ S:n 26. 11. 11 §.

kauan kunnes se on avustanut ulos kaikki laivat, kuten kävikin. Sitäpaitsi luvattiin, että Voima jääsuhteiden tarkastuksen jälkeen saisi avustaa Hangosta Helsinkiin ne laivat, jotka ovat tänne matkalla. Talviliikenne päättyi helmikuun 11 p:nä.

Sanomalehdissä olleen tiedonannon johdosta, että Turun kauppakamari kirjelmässä kauppa- ja teollisuusministeriölle olisi moittinut valtion jäänmurtajan sijoittamista ja Sammon jättämistä Helsinkiin, päätti hallitus helmikuun 19 p:nä ryhtyä toimenpiteisiin vastauksen laatimiseksi mainittuun kirjoitukseen, jonka ohessa tehtiin ehdotus, että puheenjohtaja ottaisi tämän paheksuttavaa menettelyä todistavan kysymyksen käsiteltäväksi satamaliitossa.

Hallituksen kokouksessa huhtikuun 7 p:nä ilmoitti puheenjohtaja merenkulkuhallituksesta anoneensa jäänmurtajan määräämistä Helsinkiin saatuaan sitä ennen ilmoituksen, että jääsuhteet osoittautuivat suotuisiksi satamiemme laivaliikenteen alkamiselle. Tähän anomukseen oli myönnytty siten, että Sampo huhtikuun 14 p:nä oli määrätty lähtemään Helsinkiin, jona päivänä tänne odotettiin myös höyrylaiva Oihonaa. Samalla ilmoitti puheenjohtaja, että satamajäänmurtaja Herkules myös oli aloittanut toimintansa.

Voimajohdon vetäminen Brändön ja Sörnäsän niemen välisen salmen yli. Rahatoimikamarin pyytämässä lausunnossa, joka koski Etelä-Suomen voimaosakeyhtiön suunnitelmaa sähkövoiman siirtämisestä, muuttamisesta ja jakamisesta Kyminjoen ja Helsingin kaupungin välillä, esitti hallitus, sikäli kuin anomus koski sähkövoiman siirtojohtojen vetämistä Brändön ja Sörnäsän niemen välisen salmen yli pitkin Brändön siltaa ja etenkin tämän johdon korkeutta vesipinnan keskikorkeudesta, maaliskuun 27:ntenä päivätyssä kirjelmässä, että koska mainitussa sillassa olevasta aukosta kulkevien pурсien ja kaljaasien mastojen korkeus on 30 metriä vedenpinnasta, johto viimeksimainitussa paikassa on vedettävä vähintään 33 metriä veden keskikorkeudesta lukien, jota korkeutta yhtiö asiakirjoihin liittämissään suunnitelmassa omastakin puolestaan on ehdottanut. Siinäkään tapauksessa, että Vanhankaupunginselän väylää Arabian posliinitehtaalle vastaisuudessa ruoppaamalla syvennettäisiin sellaisten höyrylaivojen kulkua varten, jotka kantavat 1,500 ja 2,000 tonnia, ei suurempaa korkeutta tarvittaisi, koska mainitunlaisten laivojen mastot tavallisesti ovat ainoastaan noin 25—30 metriä korkeat vedenpinnasta laskettuna.

Tonttien ja makasiinien osto korttelissa n:o 186. Rahatoimikamarin vaatimassa, ja hallituksen huhtikuun 29 p:nä antamassa lausunnossa Centralandelslaget Laborin tekemästä myyntitarjouksesta, koskeva tontteja 2, 4 ja 6 korttelissa n:o 186 sekä niille rakennettuja makasiineja, esitettiin, että koska Helsingin makasiiniosakeyhtiön varastohuoneissa viime aikoina ei ole voitu varata tilaa kauttakulkutavaroille, on oikeus kauttakulkuvarastojen pitämiseen jätetty yksityisille yhtiöille, vaikkakin voimassa oleva tulliasetus määrää, että sellainen tavara on säilytettävä kaupungin hankkimissa ja pakkahuoneiden läheisyydessä olevissa ja tullikamarin hyväksymissä makasiineissa. Vaikkakin mainittu makasiini täytti viimeksimainitut vaatimukset ei hallitus kuitenkaan pitänyt ostoa edullisena koska tavaroiden nosto ylempään kerrokseen alkuperäisten laitteiden takia oli vaikeaa ja makasiini oli vanhanaikainen sekä sen hinta aivan liian korkea. Kun lisää tilaa kuitenkin tarvittiin oli hallituksen mielestä kaupungin, ellei Helsingin makasiiniosakeyhtiö halua ostaa kysymyksessä olevia kiinteistöjä, ostettava ne edellyttäen, että hintaa melkoisesti alennetaan ja ettei kaupunki voisi varata mainituille tavaroille paikkaa Katajanokalla rakennettavassa tavaramakasiinissa.

Eteläsataman salamaradan rakentaminen kaksiraiteiseksi. Rahatoimikamarin vaatimassa, kesäkuun 27 p:nä annetussa lausunnossa, koskeva Helsingin Kauppakamarin ehdotusta m. m. että satamarata Eteläsatamassa rakennettaisiin kaksiraiteiseksi, katsoi hallitus yllämainittua rataa voitavan liikennöidä edelleenkin ilman toista raidetta, joka suuresti vähentäisi tilaa satama-alueella ja vaatisi rakentamaan uudelleen kaksi kääntösiltaa. Kuitenkin vaatinee liikenne lähemmässä tulevaisuudessa järjestämään raiteet uudelleen, jotta pääraide vapautuisi vaunujen vaihdosta. Sitäpaitsi on päärata muuttamain paikoin aidattava kokonaan kulkunopeuden lisäämiseksi. Näin menetellen voitaisiin satamarata Merisataman ja Eteläsataman välillä säilyttää yksiraiteisena.

Maatilojen osto. Rahatoimikamarin vaatimassa, joulukuun 19 p:nä annetussa lausunnossa koskeva Brändön yksinäisen tilan ja Kivinokka nimisen alueen myyntitarjousta, esitti hallitus, että huomioonottaen mainitun maan ja vesialueen aseman m. m. kaupungin omistaman Hertonäsin kartanon rajoihin nähden, periaatteellisesti olisi tärkeätä, että kaupunki omistaisi ne. Kuitenkin oli epävarmaa, jos ne koskaan satamateknilliseltä kannalta tulisivat olemaan kaupungille suuremmasta merkityksestä. Kivinokan alue ei ainakaan sopisi öljysatamaksi. Tähän nähden ja kun hallituksen mielestä kaupungille tarjottua aluetta lähimmässä tulevaisuudessa ei voitu edullisesti käyttää muunlaatuisten tavarain satamapaikkana, varsinkin kun sen käyttäminen olisi omiaan ehkäisemään satamaliikenteen keskittämistä, ei hallitus, ottaen huomioon sen hinnan, katsonut voivansa puoltaa mainittua ostoa. Edellyttäen, että hintaa alennettaisiin niin paljon, että kaupunki pitemmän ajan voisi kärsiä korkotappiota, ja että maksettu hinta olisi sellainen ettei se kiirehtisi alueen käytäntöönottamista kaupungin laskuun, oli hallituksen mielestä täysi syy ryhtyä kaupungille tarjottujen maa- ja vesialueiden oston.

Tilitykset, veloitukset ja maksujen tilittäminen y. m. Rahatoimikamari ilmoitti pöytäkirjanotteella tammikuun 11 p:ltä, että satamahallitukselle ja sen alaisille konttoreille on myönnetty tilivapaus vuodelle 1922.

Koska kaupunginvaltuusto oli päättänyt, että satamakanto keskitettäisiin satamakannantakonttoriin päätti hallitus marraskuun 11 p:nä, että tulliviranomaiset tarkistusta, kirjanpitoa ja tilastoa varten lähettäisivät tilityksensä niille tulevista sisämaankaupunkien tuulaakeista satamakannantakonttoriin.

Syyskuun 5 p:nä pitämässään kokouksessa laati hallitus ehdotuksen satamalitoksen menoarvioksi vuodelle 1925 ja jätti sen kaupunginvaltuustolle.

Huhtikuun 7 p:nä pitämässään kokouksessa hyväksyi hallitus ehdotuksen satamalitoksen talousarviolaskelmaksi vuosille 1925—29 ja jätti sen rahatoimikamarille. Kirjelmässään huhtikuun 29 p:ltä lähetti hallitus rahatoimikamarille lausuntonsa rakennuskonttorin satamarakennusosaston talousarviosta samalta ajalta.

Satamaliikennekonttorin vuodelta 1924 antama kertomus oli seuraava:

Helsingin satamassa kävi kertomusvuonna 5,798 rannikkolaivaa, edustaen 352,269 nettorek. tonnia, sekä 1,720 ulkomailla tullutta laivaa, 841,498 nettorek. tonnia, eli yhteensä 7,518 laivaa, 1,193,767 nettorek. tonnia, jonka lisäksi tulee vielä 73 höyry- ja moottorialusta 19,526, nettorek. tonnia, jotka päivittäin kävivät satama-alueella ja maksoivat satamamaksunsa viikottain. Ver-

ratessamme näitä lukuja vuoden 1923 vastaaviin lukuihin käy selville, että rannikkoliikenne vuonna 1924 lisääntyi 281 laivalla, 68,511 nettorek. tonnilla, mutta ulkomailta tulleiden laivojen luku vähentyi 312 laivalla, 84,679 nettorek. tonnilla, joten koko tonniluku vuonna 1924 lisääntyi 16,168 nettorek. tonnilla vuoteen 1923 nähden. Paikallisliikenne satamassa lisääntyi 266 nettorek. tonnilla.

Laivaliikenne loppui Helsingissä helmikuun 11 p:nä, jolloin jäänsärkijä Sampo avusti höyrylaiva Helioksen ulos Porkkalan kautta, ja alkoi jälleen huhtikuun 14 p:nä, jolloin jäänsärkijä avusti höyrylaiva Oihonnan rannikkoväylää myöten Hangosta Helsinkiin.

Satamajäänsärkijä Herkules avusti vuoden aikana 149 laivaa laitureista ja laitureihin eri satamissa.

Vuoden aikana pystytettiin Katajanokalle 5 sähkönosturia makasiinien n:o:jen 9 ja 10 välille, ja kuuluivat ne marraskuun 1 p:stä satamaliikennekonttorille, joka vuokrasi niitä liikennöitsijöille. Näitä nostureita varten palkattiin 3 nosturihoitajaa ja 1 etumies; nosturit olivat marras- ja joulukuulla käytännössä 657 päivä- ja 49 yötuntia. 25 tonnin sähkönosturi oli käytännössä 381 päivä- ja 8 yötuntia.

Helsingin makasiiniosakeyhtiön suuri uusi makasiini valmistui liikenteelle elokuun loppupuolella sekä myös sen edustalle laitettut 6 sähkönosturia. Nosturit olivat vilkkaassa toiminnassa, mikä heti suuresti helpotti laivojen sijoittamista eri satamissa.

Satamakannantakonttorin vuodelta 1924 antama kertomus oli seuraava:

Sodan julistuksesta saakka avoinna olleet virat täytettiin vakinaisesti vuoden kuluessa.

Senjälkeen kun Länsisatama on niin täydellisesti valmistunut, että Helsingin makasiiniosakeyhtiö on sinne voinut rakentaa suuremman tuontitavaroiden säilytystä varten käytettävän makasiinin, avasi tullikamari lokakuun 1 p:nä Länsisatamaan tullihuoneosaston. Tämän johdosta järjestettiin sinne satamakannantakonttorillekin haaraosasto IV:ksi nimitetty konttori.

Konttorille tulevia ulkomaalaisilta kannettavia elinkeinomaksuja, joita he suorittavat laivasta myymistään ruokatavaroista, ei ole kannettu toukuun 7 p:stä alkaen, kaupunginvaltuuston samana päivänä tekemän päätöksen mukaan. Koska laivoista ei oltu mitään myyty ennen mainittua päivää, ei näitä maksuja vuonna 1924 kannettu. Tulo- ja menosäännössä olivat nämä tulot arvioidut 15,000 markkaan.

Maksuunpano. Satamakannantakonttorissa maksuunpantujen tulojen, jotka tulo- ja menosäännössä ovat yhdistettyinä lukuun tuulaaki- ja liikennemaksut, yhteissumma nousi vuonna 1924, muihin kaupunkeihin osotetuista tavaroista kannettua tuulaakia lukuunottamatta, 15,701,115:85 markkaan, vastaava summa vuonna 1923 oli 14,602,689:04 markkaa ja ylitti siis jälkimmäisen vuoden 1,098,426:81 markalla. Kuten jo tulo- ja menosäännössä edellytettiin olisi tämä ylitys noussut paljoo suuremmaksi, jos vuoden kuluessa kohonneita liikenne- ja satamamaksuja olisi jo vuoden ensi kuukausina voitu kantaa. Ikävä kyllä astui liikennetariffi voimaan vasta elokuun 19 p:nä ja satamatariffi lokakuun 16 p:nä. Maksuillepantu summa oli tulosään-

nössä laskettuja tuloja 724,384:15 markkaa pienempi niinkuin allaolevasta yhdistelmästä näkyy:

	Lasketut tulot, Smk.	Tulot tilien mukaan, Smk.	Ylijäämä (+) tai vaja (—), Smk.
Tuulaakimaksuja	7,000,000: —	7,565,479: 35	+ 565,479: 35
Punnitusmaksut	3,000: —	3,206: 05	+ 206: 05
Maksut satamavesiputkista aluksille annetusta vedestä	250,000: —	257,038: 05	+ 7,038: 05
Satama-alueen paikanvuokrat	250,000: —	298,189: 70	+ 48,189: 70
Liikennemaksut	6,500,000: —	5,655,341: 85	— 844,658: 15
Makasiinivuokrat	285,000: —	271,287: 25	— 13,712: 75
Satamamaksut	1,800,000: —	1) 1,427,357: 10	— 372,642: 90
Nosturimaksut	120,000: —	84,162: 50	— 35,837: 50
Elinkeinomaksut	15,000: —	—	— 15,000: —
Kalavesimaksut	2,500: —	2,404: —	— 96: —
Satamajäänsärkijämaksut ..	200,000: —	136,650: —	— 63,350: —
Yhteensä Smk	16,425,500: —	1) 15,701,115: 85	— 724,384: 15

Lisääntyneistä tuloeristä, varsinkin tuulaakista, huomaa, että tavarain maahan tuonti vuoden kuluessa on lisääntynyt, mikä lisäys selvästi tulee näkyviin vertaamalla vuoden tärkeimpien tuontitavaroitten tullikantoa vuoden 1923 tullikantoon.

Syy, jonka vuoksi liikenne, satama- sekä elinkeinomaksutulot ovat vähentyneet, on jo aikaisemmin tullut käsitellyksi. Makasiinivuokrat ovat vähentyneet koska erinäisiä helpotuksia on otettu huomioon maksuja arvioidessa. Nosturimaksut ovat nähtävästi arvioidut liian korkeiksi. Satamajäänsärkijämaksut ovat taas marras- ja joulukuussa vallinneen leudon sään takia alittaneet lasketun tulon.

Koko maksuillepanosta kannettiin pääkonttorissa 7,026,433: 80 markkaa, haaraosasto I:ssä 3,514,588: 10 markkaa, haaraosasto II:ssa 2,482,971: 50 markkaa, haaraosasto III:ssa 2,361,912: 80 markkaa ja haaraosasto IV:ssä 315,209: 65 markkaa. Pääkonttorissa on maahantuoduista tavaroista maksuunpana tu tuulaakia 3,576,623: 20 markkaa sekä liikennemaksuja 2,630,662: 85 markkaa ja vientitavaroista 10,894: 60 markkaa tuulaakia sekä 537,050: 30 markkaa liikennemaksuja. Haaraosasto I:ssä nousivat yleisestä talletusvarastosta otettujen tavaroiden tuulaaki- ja liikennemaksut 2,298,409: 65 markkaan, muut maksuunpanot jakautuivat postitse tulleille sekä talletusvarastosta ja kauttakulkuvarastosta otetuille tavaroille. Maksunalaisten kirjelmän luku nousi 173,209:ään; verrattuna edelliseen vuoteen oli lisäys 7,700.

Kannanta. Vuoden kuluessa kannettiin 15,554,434: 95 markkaa, eli 99.1 % koko maksuunpanoerästä. Joulukuun 31 p:nä 1923 nousivat vuosien 1917—23 perimättömät maksut yhteensä 143,054: 30 markkaan, mistä määrästä vuoden kuluessa kannettiin 111,355: 38 markkaa eli 77.8 %. Joulukuun 31 p:nä 1924 nousivat allamainittujen vuosien perimättömät maksut seuraaviin määriin:

1) Siitä palautettiin 83,542: 75 markkaa.

	Maksuunpantu määrä, Smk.	Siitä perimätön määrä, Smk.		Maksuunpantu määrä, Smk.	Siitä perimätön määrä, Smk.
1917 ¹⁾ . .	532,922: 23	814: 14	1921 . .	9,307,087: 07	1,512: 50
1918 ¹⁾ . .	609,522: 28	—	1922 . . ²⁾	11,471,726: 33	5,877: 55
1919 ¹⁾ . .	4,469,760: 48	269: 57	1923 . .	14,602,689: 04	19,723: 55
1920 ¹⁾ . .	5,226,002: 40	501: 61	1924 . .	15,701,115: 85	146,680: 90

Konttori valvoi selontekovuoden aikana 21:ssä konkurssissa yhteensä 7,271: 60 markkaa.

Tavaran punnitus tullauksesta riippumatta. Riippumatta tavaran tullauksesta käytti 434 toiminimeä hyväkseen kaupungin valantehnyttä vaakamestaria, joka näiden liikkeiden laskuun punnitsi yhteensä 50,176 tonnia erilaisia tavaroita. Kokonaistulot näistä toimituksista nousivat 102,603 markkaan ja tuli punnitusapulaisten osaksi tästä summasta 68,402 markkaa sekä vaakamestarin 34,201 markkaa.

Menot³⁾. Satamakannantakonttorin menot nousivat 1,386,622: 16 markkaan menosäännössä arvioidun 1,311,126: 55 markan sijasta. Määrärahojen riittämyys riippui siitä, että indeksi kohosi ja konttorin viranpitäjain palkat maksettiin korkeamman palkka-asteikon mukaan, kun vuoden menosääntöä laadittaessa oli arveltu. Viranpitäjain luku lisääntyi 3:lla, joita ei menoarviota laadittaessa oletettu tarvittavan. Määrärahan Lämpö ja valo ylitys, 5,380: 54 markkaa, on riippuvainen lisääntyneistä valaistuskustannuksista kuten uusien valopisteiden hankinnasta, vanhojen vahventamisesta sekä yhäti uusiintuvasta tavaravajojen ulkopuolella sijaitsevien lamppujen korjauskuluista.

¹⁾ Vuosina 1917—20 ei tähän sisälly tietoja silloisen satamakonttorin, nykyisen satamaliikennekonttorin maksuunpanoista. — ²⁾ Näistä 57,507: 50 markkaa Helsingin makasiini-osakeyhtiön maksuunpanemia. — ³⁾ Yksityiskohtaiset tiedot ovat julkaistut Helsingin kaupungin tilastossa V. 9. 1924.