

Lauttasaaren kansanpuisto. Valtion ja kaupungin välisessä suuressa tilusvaihdossa ¹⁾ kaupunki sai haltuunsa erinäisiä Lauttasaaren alueita, jotka rahatoimikamari ehdotti käytettäväksi siten, että saaren eteläisin niemke, n. 22.25 ha, järjestettäisiin kansanpuistoksi, kun taas siitä länteen olevat niemmet, n. 16.75 ha, toistaiseksi saisivat jäädä sillensä ja niillä olevat rakennukset vuokrattaisiin vahvistetuista vuokrista. Kansanpuistoksi ehdotettu alue oli viljelyskelpoista maata ja sekä lehti- että havumetsää kasvavaa. Sillä oli avonaisia paikkoja, jotka hyvin soveltuivat urheilu- ja leikkikentiksi, ja hyviä teitä kulki alueen halki. Myöskin tarpeelliset siltalaitteet olivat olemassa, mutta vaativat perinpohjaisia korjauksia. Erästä kunnallisneuvos J. Tallbergin perillisten omistamaa hirsistä asuinrakennusta, joka sijaitsi kansanpuistoalueen länsiosassa, kaupungin yleisten töiden hallitus oli pitänyt liian rapettuneena, jotta kaupungin kannattaisi sitä lunastaa, jota vastoin rahatoimikamari katsoi, että sitä jonkin aikaa voitaisiin käyttää osin vartijain asuntona, osin vaatimattomana kahvintarjoilupaikkana, ja sen johdosta ehdotti, että se ostettaisiin 15,000 markasta. Täydellisesti hyväksyen rahatoimikamarin ehdotuksen kaupunginvaltuusto päätti ²⁾ luovuttaa Lauttasaaren eteläisen niemekkeen kansanpuistoksi sekä merkitä vuoden 1929 talousarvioon 100,000 markan määrärahan edellä mainitun rakennuksen kuntoonsaattamiseksi, siltain korjaamiseksi ja mukavuuslaitosten rakentamiseksi uuteen kansanpuistoon.

5. Muut kaupungin kiinteää omaisuutta koskevat asiat.

Torikauppa. Eräät henkilöt, jotka harjoittivat kauppaa osin Rautatientorilla, osin Harjutorin kauppahallissa ja joiden kaupungin kanssa tekemät myyntipaikkoja koskevat sopimukset rahatoimikamari oli sanonut irti osin kesäkuun 30 p:ään, osin kesäkuun 1 p:ään, anoivat edelliset, että kaupunginvaltuusto ottaisi käsitelläkseen kysymyksen uuden kauppahallin rakentamisesta ja sallisi heidän harjoittaa kauppaansa Rautatientorilla, kunnes heille voitiin osoittaa toinen paikka, jälkimmäiset taas, että valtuusto kumoaisi kamarin päätöksen. Rahatoimikamari ilmoitti sanoneensa irti myöskin n. s. narinkkakauppiaiden kanssa tehdyt, näiden Simonkadulla olevia myyntipaikkoja koskevat sopimukset heinäkuun 1 p:ään ja näiden kauppiaiden kamarilta anoneen, että tämä irtisanominen peruutettaisiin. Kyseellisen torikaupan lakkauttamista tarkoittavia toimenpiteitään kamari perusteli siten, että Rautatientorin koko pinta-ala tarvittiin liikennetarkoituksiin, että se osa Simonkatua, jolla katukauppaa harjoitettiin, lähitulevaisuudessa järjestettäisiin uudestaan ja sen vuoksi oli tyhjennettävä sekä että terveydenhoitolautakunta oli esittänyt muistutuksia Harjutorin kauppahallia vastaan. Kamari ei myöskään pitänyt välttämättömänä paikkain osoittamista muualta kyseellisen kaupan harjoittamista varten, koska yleisö voi suorittaa ostoksensa kaupungin riittävän lukuisissa elintarve- y. m. myymälöissä. Poikkeuksena oli kuitenkin puuastiatin kauppa, joka oli keskittynyt Rautatientorille ja jota varten kamari aikoi osoittaa toisen paikan.

Asiaa esiteltäessä kaupunginvaltuusto päätti ³⁾, että Rautatientorin torikauppa lakkautettaisiin kesäkuun 30 p:nä, jolloin siellä harjoitettu puuastiatin kauppa siirrettäisiin Hakaniementorille; kehoittaa rahatoimikamaria

¹⁾ Ks. v:n 1927 kert. s. 20. — ²⁾ Valt. pöytäk. 12 p. jouluk. 19 §. — ³⁾ S:n 25 p. huhtik. 11 §.

osoittamaan toisen paikan, johon n. s. narinkkakauppa voitaisiin siirtää kesäkuun 30 p:nä 1929, jolloin se oli poistettava silloiselta paikaltaan Simonkadulta, sekä että Harjutorin torikaupan sallittaisiin jatkua siihenastisessa laajuudessaan kesäkuun 30 p:ään 1929.

Vanhankaupungin vesijohtolaitos. Vesijohtolaitos huomautti, että vedenkulutus oli kaupungissa lisääntynyt niin huomattavasti, etteivät laitoksen Vanhassakaupungissa olevat suodattimet lähitulevaisuudessa enää voisi tyydyttää vedentarvetta sekä että paine johtoverkostossa jo kesällä lisääntyisi vesisäiliön korotuksen johdosta, joka epäilemättä lisäisi säännöllistä vedenkulutusta. Tarve voitaisiin kenties aluksi tyydyttää väliaikaisesti lisäämällä suodattimien antoisuutta, mutta tähän toimenpiteeseen ei olisi viisasta ryhtyä, koska useat suodattimet olivat olleet lakkaamatta käytössä yli 19 vuotta ja siis oli jotenkin epävarmaa, voisivatko ne kestää säännöllistä suurempaa rasitusta. Laitos ehdotti sen vuoksi, että Vanhankaupungin Siltasaarella olevat vanhat saostusaltaat muutettaisiin suodatinrakennuksiksi, joissa olisi tilaa 28 suodattimelle, mutta että aluksi uudistettaisiin vain puolet koko laitoksesta ja sinne asetettaisiin 12 suodatinta, minkä lisäksi kahden suodattimen putkiy. m. osat pidettäisiin varalla. Tähän tulisivat lisäksi tarpeelliset johdot sekä selkeytynyttä että suodatettua vettä varten. Esitykseen myöntyen kaupunginvaltuusto päätti ¹⁾, että vuoden 1929 talousarvioon merkittäisiin 8,800,000 markkaa 12 uuden suodattimen rakentamiseksi Vanhankaupunkiin sekä että 5,000,000 markkaa tästä määrästä saataisiin käyttää jo kuluvana vuonna.

Vesijohdon ulottaminen Sörnäisten niemelle y. m. Vuonna 1925 kaupunginvaltuusto periaatteellisesti hyväksyi ²⁾ palolaitoksen laajentamishuhtelman, jonka mukaan m. m. Sörnäisten satama-alueelle rakennettaisiin pumppuasema. Koska kuitenkin tämä pumppuasema, jonka rakentamisesta kaupungin yleisten töiden hallitus oli arvioinut olevan kustannuksia 800,000 markkaa, palvelisi yksinomaan palolaitoksen tarpeita ja sen tarkoituksena palotoimikunnan ja palopäällikön lausuntojen mukaan voitiin saavuttaa myöskin ulottamalla vesijohtoverkko Sörnäisten niemelle ja rakentamalla sinne viisi vesipostia, rahatoimikamari ehdotti, että kaupunginvaltuusto kumoaisi pumppuasemaa koskevan päätöksensä ja sen sijaan hyväksyisi jälkimmäisen ehdotuksen, jonka toteuttamisesta arvioitiin olevan kustannuksia 890,000 markkaa. Kamari perusteli ehdotustaan sillä, että kaupungilla olisi enemmän hyötyä vesijohdosta, joka voi palvella useita eri tarkoituksia, m. m. teurastamoa ja kaupungin äskettäin ostamia Kulosaaren alueita, minkä ohessa vesijohtoverkon laajentamisesta olisi pysyväistä hyötyä, jota vastoin oli mahdollista, ettei pumppuasema Sörnäisten satamaa vastedes laajennettaessa voisi jäädä paikalleen. Kaupunginvaltuusto hyväksyi rahatoimikamarin esiintuomat näkökohdat ja päätti ³⁾, että vuoden 1929 menosääntöön merkittäisiin 890,000 markan suuruinen määräraha vesijohtoverkon jatkamiseen Sörnäisten niemelle sekä viiden vesipostin rakentamiseen sinne.

Vesijohdon ulottaminen Sofianlehdon lastenkotiin. Kaupunginvaltuusto päätti ⁴⁾, että vuoden 1929 menosääntöön merkittäisiin 377,000 markan määräraha vesijohdon ulottamiseksi sen Sofianlehdon alueen rajaan asti, jolle pientenlastenkoti oli päätetty rakentaa. Samalla kaupungin teknillisten laitosten hallitus valtuutettiin viipymättä panettamaan työ alkuun ja ennakolta käyttämään siihen enintään edellä mainittu rahamäärä.

¹⁾ Valt. pöytäk. 13 p. kesäk. 21 §. — ²⁾ Ks. v:n 1925 kert. s. 38. — ³⁾ Valt. pöytäk. 28 p. marrask. 14 §; ks. myös tätä kert. s. 28, 46 ja 100. — ⁴⁾ Valt. pöytäk. 3 p. lokak. 34 §.

Määrärahan myöntäminen vesijohtoja varten. Vesijohtolaitos oli kahdessa promemoriassa lausunut mielipiteensä niistä uudistöistä, jotka laitoksen lähitulevaisuudessa välttämättömmimm in olisi suoritettava. Tärkeimpänä näistä laitos piti vesijohdon rakentamista Kumpulan alueelta Hämeentielle. Tämä johto oli tarpeellinen m. m. vedensaannin turvaamiseksi Sturenkadun sillanrakennustöiden ¹⁾ kestämisajaksi, koska Sörnäisten satamaradan alitse kulkeva suuri painejohto näitä töitä suoritettaessa helposti voi vioittua, minkä ohessa tämän johdon aikaansaaminen oli edellytyksenä erään toisen tärkeän työn suorittamiselle, nim. vesijohtotunnelin ²⁾ jatkamiselle Pasilan konepaja-alueelta Teollisuuskadulle. Tunnelin ulkopuolella, siitä koilliseen olevat johdot olivat painuneet syvälle pehmeään ja vesipitoiseen maaperään, ja seurauksena oli ollut, että niihin ilmestyneet vuodot olivat vaikeat löytää ja korjata. Nämä johdot olisi sen vuoksi uusittava ja asetettava suojaavaan tunneliin. Edelleen laitos huomautti, että vedensaannin I—IX ja XIII—XV kaupunginosiin välitti kaksi Eläintarhan kautta kulkevaa pääjohtoa, joista toinen jo oli 52 vuotta vanha ja toinen, suurempi, valmistui vuonna 1910. Vedenkulutus kasvoi kuitenkin lakkaamatta, ja jos uudempi johto jostakin syystä olisi suljettava, oli epäilyttävää, voitaisiinko vettä nostaa I—IX kaupunginosain korkeahkoilla paikoilla sijaitseviin huoneistoihin sekä laisinkaan Töölöön. Laitos katsoi sen vuoksi, että Turuntien alle Eläintarhan portilta ylioppilastalon aukiolle olisi rakennettava uusi pääjohto, joka kuitenkin aluksi ulotettaisiin ainoastaan kansallismuseon kohdalle, koska Heikinkadun suunta siitä lähtien ei ollut lopullisesti määrätty. Lopuksi laitos piti suotavana, että vesijohto laskettaisiin Sofianlehdonkatuun sen eteläisimmästä poikkikadusta Isonkyröntiehen asti, Sofianlehdonkadun ja Mäkelänkadun väliseen osaan Isonkyröntietä sekä viimeksimainitun tien ja Turjantien väliseen osaan Mäkelänkatua.

Sittenkuin edellä mainitut promemorat sekä niistä annetut lausunnot oli esitetty kaupunginvaltuustolle, valtuusto päätti ³⁾ merkitä vuoden 1929 menosääntöön 686,000 markan suuruisen määrärahan vesijohdon laskemiseksi Kumpulan alueen kautta Kumpulantien ja Sofianlehdonkadun risteyksestä Hämeentielle, 1,100,000 markan määrärahan vesijohtotunnelin jatkamiseksi valtionrautateiden Pasilan konepaja-alueelta Sörnäisten satamaradan alitse Teollisuuskadulle sekä 3,500,000 markkaa vesijohdon laskemiseksi Turuntiehen Eläintarhan portilta kansallismuseon kohdalle.

Kaasulaitoksen laajentaminen. Huomauttaen, että kaasunkulutus viime vuosina lakkaamatta oli lisääntynyt ja että kaasulaitoksen kojejärjestelmä vain vaivoin kykeni tyydyttämään sille asetetut vaatimukset, kaupungin teknillisten laitosten hallitus ehdotti, että vuonna 1929 rakennettaisiin uusi kojejärjestelmä, joka käsittäisi jäähdyttäjiä, kaasupumppuja sekä tervan ja ammoniakkin crottajia kaivoineen ja puhdistusarkkuja ja josta aiheutuvat kustannukset oli arvioitu yhteensä 7,600,000 markaksi. Kaupunginvaltuusto hyväksyi ⁴⁾ periaatteellisesti tämän ehdotuksen ja merkitsi ⁵⁾ vuoden 1929 menosääntöön 5,000,000 markan määrärahan mainittuna vuonna suoritettavaksi aiottujen töiden kustantamiseksi.

Elimäenkadun kaasujohto. Rahatoimikamari ilmoitti sallineensa kaasulaitoksen laskea tarpeellisenä pidetyn kaasujohdon Sturen- ja Kuortaneenkatujen väliseen osaan Elimäenkatua ja tämän työn aiheuttaneen kustannuksia

¹⁾ Ks. tätä kert. s. 42. — ²⁾ Ks. v:n 1908 kert. s. 192. — ³⁾ Valt. pöytäk. 12 p. jouluk. 29 § ja 19 p. jouluk. 1 §. — ⁴⁾ S:n 3 p. lokak. 32 §. — ⁵⁾ Ks. tätä kert. s. 100.

90,000 markkaa. Kamarin anomuksesta kaupunginvaltuusto päätti¹⁾ hyväksyä tämän toimenpiteen sekä merkitä vuoden 1929 menosäätöön edellä mainitun suuruisen määrärahan kyseellistä kaasujohtoa varten.

Sähkölaitoksen uudistyt. Kaupunginvaltuuston sittemmin hyväksymän²⁾ ehdotuksen mukaan, joka koski sähkövoiman hankkimista Imatran voimalaitoksesta kaupungin tarpeisiin, kaupunki oli velvollinen hankkimaan seuraavat energian siirtoon tarvittavat laitteet: linjan tai kaapelin Viikin latokartanosta sähkölaitoksen pääasemalle; 10,000 kVA:n muuntajalaitteet mainitulle pääasemalle; pikasäätölaitteet; tarpeelliset mittarilaitteet; vähintään 10,000 kw:n turpiinigeneraattorin; sekä uusimaan laitoksen suurjännite-ohjauslaitteen, mitä viimeksimainittua työtä kuitenkaan ei tehnyt välttämättömäksi ainoastaan virran otto valtiolta, vaan myöskin laitoksen oman tehon lisääntyminen. Turpiini- ja ohjauslaitteita varten tarvittavat määrärahat sisältyivät kuluvan vuoden menosäätöön, muuntajalaitetta varten tarvittiin 1,500,000 markan määräraha ja säätö- ja mittarilaitteita varten 300,000 markkaa. Viikin alueella olevalta valtion muuntaja-asemalta sähkölaitoksen pääasemalle vievä johto taasen voitiin mainitun laitoksen lausunnon³⁾ mukaisesti rakentaa kolmella eri tavalla, nim. joko ilmajohtona, maakaapelina tai osin ilmajohtona, osin maakaapelina. Ensimmäinen vaihtoehto tulisi tuntuvasti huokeammaksi kuin toinen, mutta toisaalta ilmajohdon rakentaminen tiheästi asuttujen ja rakennettujen seutujen kautta olisi erittäin vaikeata. Tällainen johto olisi myöskin suuremmassa määrässä kuin maakaapeli omansa aiheuttamaan onnettomuuksia ja olisi myös enemmän alttiina vahingonteolle. Myöskin atmosfääriset seikat, kuten ukkonen, myrskyt, jäätyminen y. m. s. voisivat usein aiheuttaa häiriöitä, minkä ohessa kyseellistä voimansiirtoa välittävä ilmajohto myöskin sähköisiltä ominaisuuksiltaan olisi vähemmän edullinen kuin maakaapeli, koska se ainakin jossakin määrin häiritsisi puhelintoimintaa ja sillä olisi jonkin verran pienempi jännityksen säätökyky. Ilmakaapeliin ilmaantuvat viat olisivat sensijaan helpot löytää ja korjata. Maakaapeli olisi täysin vaaraton ympäristölleen ja jotenkin riippumaton atmosfäärisestä häiriöistä. Mutta vaihtoehdolla II oli se varjopuoli, että Hämeentie melkoiselta alalta oli lopullisesti järjestelemättä, minkä vuoksi kaapeli voitaisiin sijoittaa lopulliseen paikkaansa ainoastaan pääaseman ja Kumpulan peltojen väliseltä osalta. Vaihtoehdon III mukaan johto vedettäisiin maakaapelina varsinaisten kaupunkikorttelien läpi ja sen jälkeen ilmajohdona, osaksi vastaista, toistaiseksi rakentamatonta Kumpulan tietä pitkin. Pääaseman ja Viikin latokartanon välisen johdon, muuntajalaitteen sekä säätö- ja mittarilaitteiden aiheuttamat kustannukset nousivat sähkölaitoksen laskelmien mukaan 2,800,000 markkaan, jos johto rakennettiin vaihtoehdon I mukaisesti, 3,550,000 markkaan, jos vaihtoehto II hyväksyttiin, ja 3,100,000 markkaan, jos noudatettiin vaihtoehtoa III.

Asiaa esiteltäessä kaupunginvaltuusto päätti⁴⁾ myöntää niitä laitteita varten, jotka tarvittiin virran vastaanottamiseksi Imatran voimalaitoksesta, 3,100,000 markan suuruisen määrärahan sekä jättää kysymyksen Viikissä sijaitsevan valtion muuntaja-aseman ja sähkölaitoksen pääaseman välisen johdon rakentamistavasta vastaisen valmistelun varaan.

Rahatoimikamarin siihen kehoittamana kaupungin yleisten töiden hallitus sittemmin lausui mielipiteensä siitä, oliko mahdollista asettaa maakaapeli

¹⁾ Valt. pöytäk. 12 p. jouluk. 21 §. — ²⁾ Ks. tätä kert. s. 114. — ³⁾ Valt. pain. asiakirj. n:o 2. — ⁴⁾ Valt. pöytäk. 8 p. helmik. 14 §.

Vallilasta Vanhaankaupunkiin, mikä hallituksen käsityksen mukaan ei käynyt päinsä, koska tietä ei vielä ollut levennetty Arabian ja Vanhankaupungin väliseltä osalta eikä sen suuntakaan ollut lopullisesti määrätty. Hallitus ehdotti senvuoksi, että kyseellinen Vanhankaupungin ja sähkölaitoksen pää-aseman välinen sähköjohto maajohtona seuraisi Vallilantietä ja Mäkelänkatua tämän ja Kumpulantien risteykseen, mistä se ilmajohtona vedettäisiin pitkin tätä tietä Vanhaankaupunkiin. Kaupunginvaltuusto hyväksyi ¹⁾ hallituksen ehdotuksen.

Sähkövirran toimittaminen kunnalliskotiin. Köyhäinhoitolautakunta oli valittanut, että sähkövirran saanti kunnalliskotiin pimeänä vuodenaikana usein keskeytyi, mistä aiheutui hankaluutta laitokselle, varsinkin sen sairaalalle ja keittiölle. Tämän johdosta sähkölaitos huomautti, että kunnalliskoti sai sähkövirtansa Vanhastakaupungista Oulunkylään, Malmille j. n. e. johdetun suurjännitejohdon haarajohtosta ja että kodilla oli oma muuntaja-asemansa. Käytännöllisimmin saataisiin virransaanti laitokseen taatuksi siten, että Oulunkylän johto vedettäisiin suurjännitemaakaapelina Käpylän muuntaja-asemalta ja entinen yhteinen johto jäisi yksinomaan kunnalliskodin tarkoituksia palvelemaan. Kaupunginvaltuusto hyväksyi ²⁾ tämän suunnitelman ja päätti merkitä sen toteuttamiseksi tarvittavan määrärahan, 160,000 markkaa, vuoden 1929 menosääntöön. Samalla sähkölaitos oikeutettiin jo kuluvana vuonna laskemaan ehdotettu kaapeli ja ennakolta käyttämään sitä varten myönnetty määräraha.

Määrärahan myöntäminen Katajanokan raidelaitteita varten. Kaupunginvaltuusto päätti ³⁾ merkitä vuoden 1929 menosääntöön 348,000 markan suuruisen määrärahan erinäisten raidelaitteiden teettämiseksi Katajanokan uuden tavara-aseman kohdalle ja valtuutti samalla rahatoimikamarin jo kuluvana vuonna käyttämään tätä määrärahaa, jotta edellä mainitut työt valmistuisivat niin hyvissä ajoin, että asema voitaisiin ottaa käytäntöön vuoden 1929 alusta.

Saukon laiturin hiilisatama. Kaupunginvaltuusto hyväksyi ⁴⁾ kaupungin yleisten töiden hallituksen toimesta laaditun Saukonlaiturin hiilisataman laajentamisohjelman, joka käsitti m. m. korttelien n:ot 752, 755 ja 758 kuntoonjärjestämisen.

Satamarakennustöitä y. m. Rahatoimikamari ilmoitti sallineensa kaupungin yleisten töiden hallituksen jatkaa Länsisataman rakennustöitä sekä käyttää tähän tarkoitukseen 300,000 markkaa, laskea Lapinniemielle rautatieraitteita 170,000 markalla sekä suorittaa satamarakennustöitä Katajanokalla 200,000 markalla, mitkä rahamäärät maksettaisiin ennakkoerinä niistä määrärahoista, jotka kamari oli merkinnyt vuoden 1929 talousarvioehdotukseen. Kaupunginvaltuusto hyväksyi ⁵⁾ kamarin toimenpiteen.

Länsisataman työt y. m. Koska rakennuskonttorin satamaosaston töistä erotettujen työntekijäin keskuudessa vallitsi työttömyyttä, kaupunginvaltuusto päätti ⁶⁾ varata kaupungin yleisten töiden hallitukselle mahdollisuuden töiden järjestämiseen heille myöntämällä hallituksen käytettäväksi enintään 50,000 markkaa vuoden 1929 menosääntöön Länsisataman tasoitustöitä varten merkittävästä määrärahasta sekä 50,000 markkaa Kellosaaren tasoitustöitä varten myönnettävästä määrärahasta.

¹⁾ Valt. pöytäk. 9 p. toukok. 11 §. — ²⁾ S:n 31 p. lokak. 25 §. — ³⁾ S:n 28 p. marrask. 10 §. — ⁴⁾ S:n 17 p. lokak. 12 §. — ⁵⁾ S:n 28 p. marrask. 24 §. — ⁶⁾ S:n 12 p. jouluk. 48 §.

Täytemaan vastaanottaminen. Rahatoimikamari ilmoitti sallineensa kaupungin yleisten töiden hallituksen ylittää kuluva vuoden menosääntöön täytemaan vastaanottamista varten rannoille merkittyä määrärahaa 200,000 markkaa ja anoi, että kaupunginvaltuusto hyväksyisi tämän toimenpiteen. Esitykseen myönnyttiin¹⁾. Myöhemmin valtuusto myönsi²⁾ kyseelliseen määrärahaan tarpeen vaatiman 200,000 markan suuruisen lisäyksen, joka maksettaisiin talousarvion määrärahasta Ylimääräiset työt kaupunginvaltuuston määräyksen mukaan.

Määrärahan myöntäminen satamissa toimilettavia mittauksia ja tutkimuksia varten. Yleisten töiden pääluokkaan merkityistä käyttövaroistaan kaupunginvaltuusto myönsi²⁾ 30,000 markan lisäyksen rakennuskonttorin satamarakennusosaston satamain mittaus- ja tutkimusmäärärahaan.

Kellosaaren lentosatama. Kaupunginvaltuusto oli merkinnyt³⁾ kuluva vuoden menosääntöön määrärahan lentohallin sekä muiden tarpeellisten laitteiden rakentamiseksi Katajanokan väliaikaiseen lentosatamaan. Tämä satama kuitenkin vaikeuttaisi rakennuskonttorin satamaosaston laatiman Katajanokan satamalaitteiden rakentamishojelman toteuttamista, tekisipä sen kenties mahdottomaksikin, minkä johdosta satamahallitus oli järjestänyt neuvottelukokouksen, johon otti osaa rahatoimikamarin, rakennuskonttorin ja Aero osakeyhtiön edustajia ja jossa pohdittiin kysymystä lentohallin sijoittamisesta. Neuvottelun tuloksena oli, että kokouksen osanottajat yksimielisesti katsoivat Länsisatamassa olevan Kellosaaren paraiten soveltuvan tähän tarkoitukseen. Rahatoimikamari tutki sittemmin tätä ehdotusta ja puolsi kaupunginvaltuustolle lähettämässään kirjelmässä⁴⁾ sen hyväksymistä. Kamari myönsi, että kenties saattoi herättää ihmettelyä, että Länsisataman laituri-alueeseen liitettävä alue ehdotettiin väliaikaiseksi lentosatamaksi, joka vaati melkoisia perustamiskustannuksia. Oli kuitenkin huomattava, ettei Ruoholahden sataman sisäistä osaa voitaisi ottaa uudestaanrakentamishojelmaan lähimpinä kymmenvuotiskausina eli ennenkuin satamaradan järjestelyä ja Marian sairaalan muuttamista toisaalle koskevat kysymykset oli ratkaistu. Ja siihen mennessä lentosataman lopullinen paikka varmaan olisi löydetty ja olemassa olevat lentosatamalaitteet olisivat käytetyt loppuun ja todennäköisesti jo käyneet epäajanmukaisiksi. Kesänaikana vilkas soutu-, purje- ja pienten höyryalusten liikenne olisi tosin siirrettävä tästä osasta satama-alueelta toisaalle, mutta tästä ei aiheutuisi sanottavia vaikeuksia eikä kustannuksia. Kamari liitti kirjelmäänsä rakennuskonttorin satamaosaston laatiman Kellosaaren ehdotetun lentosataman asemapiirustuksen ja kustannusarvion. Tämän suunnitelman mukaisesti Kellosaari louhittaisiin 1.8 m korkeuteen. Sen pohjoiselle, hyvin suojatulle rannalle järjestettäisiin 150 m pituinen maihinlaskusilta. Itämerenkadun eteläpuolella olevalta täytetyltä alueelta täytettäisiin pengeri Kellosaaren ja tätä myöten vedettäisiin vesi- sekä sähkövalaistus- ja -voimajohdot saarella oleviin rakennuksiin ja laitoksiin, mitkä kaikki työt olennaisesti kuuluivat vastaiseen satamarakennussuunnitelmaan. Tasoitus-, täyttämis- ja katutöiden sekä siltain, aittain ja johtojen aiheuttamat kustannukset oli arvioitu 830,000 markaksi, mistä 400,000 markkaa vastedes kauppasataman hyväksi koituviin pengerrystöihin ja 430,000 markkaa saaren tasoittamiseen, katujen viertämiseen ja johtoihin, mitkä kustannukset rasittaisivat lentosatamaa. Suunnitelman toteuttamisesta

¹⁾ Valt. pöytäk. 3 p. lokak. 16 §. — ²⁾ S:n 31 p. lokak. 7 §. — ³⁾ Ks. v:n 1927 kert. s. 98. — ⁴⁾ Valt. pain. asiakirj. n:o 8.

kamari huomautti, että sen ei tarvinnut tapahtua heti, vaan että kyseellisiä töitä varten voitiin merkitä määrärahat vuosien 1929 ja 1930 menosääntöihin.

Kamarin esitystä esiteltäessä kaupunginvaltuusto päätti ¹⁾, että väliaikainen lentosatama siirrettäisiin Kellosaareen; että kuluvan vuoden menosääntöön lentosatamaa varten merkityt määrärahat sai käyttää mainitun saaren kuntoonsaattamiseen sekä että kysymystä lisävarain myöntämisestä tähän tarkoitukseen harkittaisiin vuoden 1929 menoarvion käsittelyn yhteydessä.

Hakaniementorin korokelaitteiden muuttaminen. Koska oli huomattu, että Hakaniementorilla olevista korokelaitteista ei ollut jalankulkijoille tarkoitettua hyötyä sen johdosta, että suuren pyöreän korokkeen länsipuolella olevaa pientä koroketta ei ollut sijoitettu siihen osaan toria, jonka poikki jalankulkijat luonnollisimmin jatkoivat matkaansa Siltasaarenkadun läntisen jalkakäytävän suuntaan, kaupunginvaltuusto päätti ²⁾, että mainittu pienempi koroke rakennettaisiin 3 m levyiseksi, että sitä jatkettaisiin 2 m etelään päin ja se siirrettäisiin 5 m itään päin, mitä töitä varten valtuusto osoitti 18,000 markkaa Sekalaisten töiden pääluokkaan merkityistä käyttövarjoistaan.

Sturenkadun suuntaan kulkeva katusilta. Maaliskuun 17 p:nä vuonna 1901 vahvistettuun ³⁾ kaupunginasemakaavaan sisältyi silta, joka oli tarkoitettu vieämään Sturenkatu Sörnäisten niemelle vievän rautatien yli, ja mitä enemmän Vallilan asutus kasvoi, sitä tarpeellisemmaksi kävi mainittu silta, jonka tuli välittää liikennettä Vallilan ja Kallion pohjoisosan välillä. Hyvin tietoisena kyseellisen liikenneväylän aikaansaamisen tarpeellisuudesta rahatoimikamari oli työskennellyt asian ratkaisemiseksi ja m. m. neuvotellut ⁴⁾ Suomen osuuskauppojen keskuskunnan kanssa, joka oli oikeutettu rakentamaan raide Pääskylänkadun tontille n:o 20 ehdoin, että keskusliike otti osaa sillan rakennuskustannuksiin. Neuvottelujen tuloksena oli keskusosuuskunnan syyskuun 3 p:nä 1925 antama ilmoitus, että sen oli pakko luopua kyseellisestä raiteesta. Täten vastaisen sillan vapaiden aukkojen laajuus jäi riippuvaiseksi ainoastaan valtionrautateiden raidelaitteista, ja siltatyön lopullinen suunnitelma voitiin laatia. Sivuraiteen jäätyä pois voitiin myöskin nousu sillalle suunnitella verraten mukavin nousuin ja tonttimaata lunastamatta. Valtionrautateiden siltarakennustoimistossa laadittiin siltaa varten kahdet vaihtoehtoiset piirustukset, joista hallitus puolsi II:lla merkittyjä noudatettaviksi. Tämän suunnitelman mukaisesti Suomen osuuskuntien keskuskunnan raide poistettaisiin. Itse silta rakennettaisiin kolmin 10.3 m pituisin jännevälein. Eteläinen ja keskinäinen silta-aukko, jotka olivat valtionrautateiden alueella, palvelisivat yksinomaan valtionrautateiden tarpeita, kun sen sijaan kaupungin maalla oleva pohjoinen aukko suoranaisesti yhdistäisi toisiinsa Teollisuuskadun itäisen ja läntisen osan. Sillan hyödyllinen leveys olisi 22 m jakautuen kahden 4.4 m levyisen jalkakäytävän ja 13.2 m levyisen ajotien kesken. Sillanjänteet ja pilarit rakennettaisiin jäykistetyistä betonista ja jäykisteeksi käytettäisiin pyörörautaa. Kannattavat rakenteet olivat lasketut seuraavaa kuormitusta varten: a) kahta 12 tonnin kuorma-autoa ja 18 tonnin jyrää varten; b) kahta 12 tonnin kuorma-autoa ja 500 kiloa m²:lle vastaavaa, tasan jaettua kuormitusta varten; tai c) kahta 16 tonnin raitiotievaunua ja 18 tonnin jyrää varten. Sillanjänteiden kaidelista tehtäisiin graniitista ja aidat raudasta. Ajorata päällystettäisiin suurilla nupukivillä ja jalkakäytävät asfaltilla. Sillan eteläinen

¹⁾ Valt. pöytäk. 4 p. huhtik. 13 §. — ²⁾ S:n 14 p. marrask. 6 §. — ³⁾ Ks. julkaisua Berättelse ang. Helsingfors stads kommunalförvaltning år 1899, s. 3. — ⁴⁾ Ks. v:n 1925 kert. s. 203.

nousupenger oli tarkoitettu rakennettavaksi umpinaiseksi pengermäksi melkein pystysuorin sivumuurein, joista itäinen saisi n. s. verkkomuurisen julkisivun ja läntinen tehtäisiin kylmämuuriksi. Rakennuskonttorin katuosaston työpäällikkö oli ehdottanut, että sillan nousupengeren alle jäävä tila käytettäisiin autovajaksi, mutta sekä kaupungin yleisten töiden hallitus että rahatoimikamari vastustivat ¹⁾ tätä ehdotusta, koska yritys tuskin tulisi kannattavaksi ja sen toteuttaminen edellytti erään valtionrautateiden omistaman maa-alueen lunastamista kaupungille. Myöskin kamarin puoltaman¹⁾ edellä mainitun vaihtoehdon II mukaan nousupenger rakennettaisiin pitkin korttelin n:o 368 tehdastonttia n:o 15 nousun ollessa 1 : 38.43 ja jatkuisi sen jälkeen 17.5 m pituudelta pengermänä, jonka nousu olisi 1 : 87.50 ja josta katu jakautuisi ylempään, sillalle johtavaan osaan, jonka nousu olisi 1 : 20, ja alempaan, Pääskylänkatuun päättyvään osaan, jonka kaltevuus olisi 1 : 47.50. Tässä yhteydessä rahatoimikamari huomautti, että liikenteelle epäilemättä olisi edullisempaa, jos Sturenkadun alempi osa voitaisiin ulottaa Aleksis Kiven katuun asti ja tehdä likipitään vaakasuoraksi. Kun korttelin n:o 368 tehdastontin n:o 15 omistajaa kuitenkin ei saatu kohtuullisesta korvauksesta luovuttamaan tällaisen järjestelyn edellyttämää tonttialaa, kamari ei tahtonut viivyttää sillan rakentamista jättämällä sitä pakkolunastustoimenpiteen varaan, varsinkaan koska liikenne edellä mainitun suunnitelman mukaisesti oli tyydyttävällä tavalla järjestettävissä.

Samaten kuin rautatiehallitus piti rahatoimikamarikin asiallisimpana, että kaupunki huolehti siltatyön suorituksesta ja että valtionrautatiet ainoastaan ottivat osaa sen kustannusten suorittamiseen. Kun kaupunki hyvin todennäköisesti käyttäisi jotakin pätevää urakoitsijaa ja rautatiehallitus oli ilmoittanut suostuvansa maksutta valvomaan työtä, ei näyttänyt olevan pelättävissä, että työ kaupungin johtamana tulisi huonommin suoritetuksi. Sen sijaan voitiin syystä muistuttaa, että tässä tapauksessa mahdollinen kustannusarvion ylittäminen jäisi yksinomaan kaupungin vastuulle. Tämän vahingonvaaran korvasi kamarin mielestä se etu, että kaupunki voi kiiruhtaa työn teettämistä sen tarvitsematta odottaa tarkoitukseen tarvittavien varojen ottamista valtionrautateiden talousarvioon.

Osaksi valtionrautateiden siltarakennustoimistossa, osaksi kaupungin rakennuskonttorissa tehtyjen laskelmain mukaan siltarakennustyön kokonaiskustannus nousisi 3,761,000 markkaan, josta nousupengermää varten 2,181,000 markkaa, maatukia, pilareita ja sillanjäniteitä varten 1,460,000 markkaa sekä sillalla kulkevan kadun päällystämiseen 121,000 markkaa. Kustannusten jakamisesta valtionrautateiden ja kaupungin kesken kaupungin yleisten töiden hallitus oli ollut yhtä mieltä rautatiehallituksen kanssa katsoen, että kaupungin olisi kustannettava nousupenger ja kadun päällystäminen ja lisäksi suoritettava 400,000 markkaa maatukien, pilarien ja sillanjäniteiden aiheuttamista kustannuksista. Viimeksimainittu määrä vastasi pohjoisen sillanjäniteen kustannuksia, joka jänne oli tarpeellinen, jotta Teollisuuskadun alempana oleva osa voitaisiin johtaa sillan alitse. Valtionrautateiden suoritettavaksi tulisi näin ollen kustannuksista 1,060,000 markkaa. Rahatoimikamari katsoi, että edellä mainittu kustannusten jako oli suoritettu oikeiden perusteiden mukaisesti ja puolsi senvuoksi sen hyväksymistä.

Sillan vastaista kunnossapittoa koskevan kysymyksen suhteen rahatoimikamari piti ilman muuta selvänä, että kadunpäällystykseen kunnossapidon

¹⁾ Valt. pain. asiakirj. n:o 31.

ja sillan puhtaanapidon tuli kuulua kaupungille. Sillan muusta kunnossapidosta ja mahdollisesti tarpeellisista korjaustoista huolehtisi kamarin mielestä sopivimmin kaupunki, ja valtionrautatiet suorittaisivat $\frac{2}{3}$ niiden kustannuksista, mikä jako perustui siihen tosiseikkaan, että kaksi sillanjännettä oli rakennettu tyydyttämään rautateiden ja yksi kaupungin tarpeita.

Lopuksi rahatoimikamari ilmoitti pitäneensä tärkeänä, että silta rakennettiin viipymättä ja senvuoksi merkinneensä sitä varten määrärahan vuoden 1929 talousarvioehdotukseen siitä huolimatta, että valtionrautateiden saman vuoden talousarviossa ei ollut varattu määrärahaa tähän tarkoitukseen. Samasta syystä kamari oli valtuuttanut kaupungin yleisten töiden hallituksen jo kuluvana vuonna panettamaan nousupenkeren rakennustyöt käyntiin sekä käyttämään tähän tarkoitukseen ennakolta 300,000 markkaa vuoden 1929 talousarvioon merkittävästä määrärahasta.

Rahatoimikamarin edellä lyhyesti selostettua esitystä ¹⁾ esiteltäessä kaupunginvaltuusto päätti ²⁾

merkitä vuoden 1929 menosääntöön 2,701,000 markan määrärahan Sturenkadun suuntaisen katusillan rakentamiseksi Sörnäisten niemelle johtavan rautatien yli;

vahvistaa seuraavat määräykset noudatettaviksi siltaa rakennettaessa ja vastedes kunnossapidettäessä:

a) Silta rakennetaan rautatiehallituksen laatiman piirustuksen, vaihtoehdon II, mukaisesti. Mahdollisesti laadittavat työpiirustukset (rakennepiirustukset) on hyvissä ajoin ennen työhön ryhtymistä jätettävä rautatiehallituksen tarkastettaviksi ja hyväksyttäväiksi.

b) Kaupunki suorittaa rakennustyön ja rautatiehallitus valvoo sitä, mikäli se koskee rautatieliikenteelle tarpeellisia vapaita aukkoja sekä maatukia, pilareita ja sillanjäniteitä, mistä valvonnasta rautatiehallituksella ei ole oikeutta saada korvausta kaupungilta.

c) Kaupunki huolehtii sillankannen päällystyksen kunnossa- ja puhtaanapidosta. Maatukien, pilarien ja sillanjäniteiden korjaukset kaupunki niinkään suorittaa saaden niistä valtionrautateiltä korvausta laskun mukaan $\frac{2}{3}$ kustannuksista. Korjausohjelmasta on ennakolta sovittava rautatiehallituksen kanssa;

valtuuttaa rahatoimikamarin, sikäli kuin tarpeelliseksi katsottiin, kaupunginkassasta ennakolta nostamaan myöskin valtionrautateiden suoritettavan osan sillan rakennuskustannuksista; sekä

hyväksyä rahatoimikamarin toimenpiteen myöntää siltatyön aloittamiseksi kuluvana vuonna ennakolta 300,000 markkaa kaupunginkassasta.

Rahatoimikamarin ehdotus siltatyön aiheuttamien kustannusten jakamisesta kaupungin ja valtionrautateiden kesken palautettiin kamariin, koska tarkistuselaskelmia toimitettaessa oli havaittu, että kamari oli arvioinut kustannukset liian pieniksi sekä koska valtionrautateiden suoritettava osuus sovellettamalla pakkolunastuslain säännöksiä niinkään oli laskettu liian vähäiseksi.

Hämeentien järjestely. Liikenteenjärjestelytoimikunnan huomautettua, ettei Hämeentie täyttänyt niitä vaatimuksia, jotka sille m. m. liikenneteknilliseltä kannalta oli oikeus asettaa, ja esitettyä erinäisiä ehdotuksia, jotka tarikoittivat muistutusten aiheena olleiden epäkohtain poistamista, rahatoimikamari oli tarkemmin harkinnut tätä kysymystä ja tällöin ollut sitä mieltä, että

¹⁾ Valt. pain. asiakirj. n:o 31. — ²⁾ Valt. pöytäk. 12 p. jouluk. 13 §.

Hämeentien järjestelyä varten oli vahvistettava suunnitelma, joka toteutettaisiin vähitellen sikäli kuin liikenne vaati ja kaupungin varat sallivat. Kaupunginvaltuustolle lähettämässään kirjelmässä rahatoimikamari ehdotti, että aluksi levennettäisiin Toisen linjan ja Sörnäisten haararadan yli vievän sillan välinen kadun osa niin että luoteinen katukäytävä tulisi 6.5 m leveäksi, kaakkoispuoleinen 4.5—5.5 m ja ajotie vähintään 16 m leveäksi. Edelleen kamari piti suotavana, että Hämeentielle istutettaisiin puita pitkin luoteisen katukäytävän ja ajotien rajaa, mikä tosin tulisi kalliiksi, koska puut oli istutettava kallioiseen kadunpohjaan louhittuun kanavaan, mutta antaisi kadulle, joka oli tärkeimpiä kaupunkiin johtavia valtaväyliä, arvokkaan leiman.

Rahatoimikamarin ehdotukseen myöntyen kaupunginvaltuusto sittemmin päätti ¹⁾, että Hämeentie Toisen linjan ja Sörnäisten sivuradan yli vievän sillan väliseltä osalta järjestettäisiin kamarin piirustukseen liitetyn kartan tarkemmin osoittamalla tavalla, minkä ohessa kamari hyväksyi kaupungin yleisten töiden hallituksen laatiman kyseellisen työn kustannusarvion. Mainitulle hallitukselle annettiin tehtäväksi vuositalousarvioehdotuksensa yhteydessä ehdottaa, miten edellä mainittu järjestelytyö oli rahoitettava.

Merikadun järjestely. Kaupunginvaltuustolle jätetyssä aloitteessa vt von Frenckell lausui muistutuksia sitä suunnitelmattomuutta vastaan, joka oli ilmennyt Merisataman seuduilla suoritetuissa istutus-, tasoitus- ja järjestelytyöissä, ja ehdotti tämän johdosta, että kaupunginvaltuusto kehoittaisi rahatoimikamaria mahdollisimman pian esittämään ehdotuksen Merisataman ja Merikadun sekä, mikäli se ei aiheuttaisi ajanhukkaa, myöskin Kaivopuistonrannan lopullisen suunnan määräämiseksi, sekä valvomaan, että sellaiset päätökset ja toimenpiteet, jotka voivat vaikeuttaa kaupunginvaltuuston vapaata harkinta- ja päätösvaltaa näissä asioissa, jätettiin toteuttamatta. Näistä ehdotuksista antamassaan lausunnossa kaupungin yleisten töiden hallitus huomautti, että esityksessä mainittujen alueiden järjestely hallituksen mielestä oli suunniteltava Katajanokan sataman rakentamista, Eteläsataman rautatieraiteiden järjestelemistä ja satamaradan rakentamista kaksiraiteiseksi koskevien kysymysten yhteydessä, koska Merisatamassa tarpeellisten järjestelyraiteiden lukumäärä oli kokonaan riippuvainen edellä mainittujen satamain ja niiden yhdyslinjain järjestelystä. Näin ollen hallituksen mielestä toistaiseksi oli epäviisasta, melkeinpä mahdotonta lopullisesti ehdottaa, miten Merisataman rantaviiva oli määrättävä tai sinne ajatellut istutukset yksityiskohdittain järjestettävä, ja ehdotti sen vuoksi, että ainoastaan Merikadun viereisten istutusten raja määrättäisiin rakennuskonttorin kaupungin-asemakaavaosaston laatiman piirustuksen mukaisesti niin, että kadun leveys olisi 20 m ja Huvila- ja Kapteeninkatujen välille aikaisemmin suunnitellut matalat pengermät jätettäisiin pois. Rahatoimikamari kannatti hallituksen ehdotusta lausuen samalla, ettei se voinut puoltaa sitä, että Merikadun muodostelu lopullisesti määrättäisiin esivallan vahvistamalla kaupunginasemakaavamuutoksella, ennenkuin tämä voisi käsittää koko Merisataman alueen, ja ehdotti, että kaupunginvaltuusto puolestaan päättäisi kadun tasoitettavaksi edellä mainitulla tavalla, mikä voi tapahtua asemakaavaa muuttamatta, koska katu rajoittui järjestelemättömään alueeseen. Kamarin esitykseen myöntyen kaupunginvaltuusto päätti ²⁾ hyväksyä rakennuskonttorin kaupunginasemakaavaosaston laatiman Merisataman muodosteluehdotuksen; sekä ettei vtn von Frenckellin aloite aiheuttaisi muuta toimenpidettä.

¹⁾ Valt. pöytäk. 17 p. lokak. 10 §. — ²⁾ S:n 28 p. marrask. 12 §.

Ajotien järjestäminen Heikinpuiston poikki. Liikenteenjärjestelytoimikunta oli kaupunginvaltuustolle lähettämässään kirjelmässä ehdottanut, että suunnilleen It. Heikinkadun tontin n:o 12 kohdalta Länt. Heikinkadun pohjoispäähän järjestettäisiin ajotie, joka helpottaisi liikennettä Kaivokadulla, It. ja Länt. Heikinkadun välillä. Sekä kaupungin yleisten töiden hallituksen että kaupunginasemakaava-arkkitehdin oltua sitä mieltä, että tämän suunnitelman toteuttaminen aiheuttaisi paljon hankaluutta, ja rahatoimikamarin pääasiassa yhdyttyä tähän lausuntoon kaupunginvaltuusto päätti ¹⁾ palauttaa asian rahatoimikamariin, jota kehoitettiin harkitsemaan muita keinoja liikenteenjärjestelytoimikunnan kirjelmässä mainitun kadunosan liikenneolojen parantamiseksi.

Määräraha jalkakäytävän rakentamiseen. Edellyttäen, että maistraatti hyväksyi rahatoimikamarin lähettämän, XII kaupunginosan korttelissa n:o 380 sijaitsevan Loviisankadun tontin n:o 3 korkeusaseman muuttamista koskevan ehdotuksen ²⁾, kaupunginvaltuusto myönsi ³⁾ Sekalaisten menojen pääluokkaan merkityistä käyttövaroistaan 30,000 markkaa 3 m levyisen kävelypenkeren ynnä portaiden rakentamiseksi mainitun tontin luoteisrajaa pitkin.

Hätäaputöiden järjestäminen. Kaupungin yleisten töiden hallitus, jolta oli tiedusteltu mahdollisuuksia sopivien töiden järjestämiseen kaupungissa vallitsevan työttömyyden lieventämiseksi, oli antamassaan vastauksessa ilmoittanut, että taseoitustoihin heti voitiin ryhtyä Mäkelän-, Teollisuus- ja Mechelininkaduilla ja niihin ottaa n. 100 miestä. Mainittujen hätäaputöiden järjestämiseen kaupunginvaltuusto sittemmin myönsi ⁴⁾ 120,000 markkaa ylimääräisiä töitä varten varatuista käyttövaroistaan.

Teiden rakentaminen Sörnäisten niemelle. Koska palonvaara Sörnäisten niemellä, missä oli suuria tulenvaarallisia varastoja, oli hyvin suuri ja kokemus oli osoittanut, että palokunnan teiden puutteen takia oli vaikeata tulipalon sattuessa kyllin nopeasti ehtiä palopaikalle, kaupunginvaltuusto päätti ⁵⁾, että mainitulle alueelle rakennettaisiin tarpeelliset tiet sekä että tätä tarkoitusta varten merkittäisiin 220,000 markan määräraha vuoden 1929 menosääntöön.

Tien rakentaminen Sofianlehdon lastenkotiin. Tien rakentamiseksi Mäkelänkadulta sille Sofianlehdon alueelle, jolle oli päätetty rakentaa pientenlastenkoti, kaupunginvaltuusto merkitsi ⁶⁾ 234,000 markan suuruisen määrärahan vuoden 1929 talousarvioon. Kaupungin yleisten töiden hallitus valtuutettiin panettamaan tietyt heti käyntiin ja ennakolta käyttämään enintään edellä mainittu rahamäärä.

Vanhankaupungin viemärijohto. Osakeyhtiö Helsingin konekutomo, jolla oli vuokralla eräs kaupungin omistama Vanhankaupungin alue, oli valittanut, että mainitun alueen halki juokseva suuri laskuoja oli käynyt niin likaiseksi, että se aiheutti vakavia haittoja. Tämän johdosta kaupunginvaltuusto päätti ⁷⁾, että Vanhankaupunginselälle vedettäväksi suunnitellun viemärijohtoon Osakeyhtiö Helsingin konekutomon vuokra-alueen kohdalle tuleva osa viipymättä rakennutettaisiin; että tämän työn 416,000 markaksi arvioidut kustannukset maksettaisiin kaupunginvaltuuston määräyksen mukaan suoritettavia ylimääräisiä töitä varten merkitystä määrärahasta; sekä että työ suoritettaisiin työpalkkoja alentamatta.

¹⁾ Valt. pöytäk. 22 p. helmik. 20 §. — ²⁾ Ks. tätä kert. s. 110. — ³⁾ Valt. pöytäk. 22 p. helmik. 5 §. — ⁴⁾ S:n 12 p. jouluk. 48 §. — ⁵⁾ S:n 28 p. marrask. 14 §; vrt. tätä kert. s. 28 ja 37. — ⁶⁾ Valt. pöytäk. 3 p. lokak. 34 §. — ⁷⁾ S:n 7 p. maalisk. 5 §.

Määrärahoja viemärijohtoja varten. Koska Sofianlehdon uuden pientenlastenkodin rakennustöihin ei voitu ryhtyä, ennenkuin alueelle oli vedetty m. m. viemärijohtot, kaupunginvaltuusto päätti¹⁾ merkitä vuoden 1929 menosääntöön 202,000 markkaa viemärijohtoon ulottamiseksi Sofianlehdonkatuun ja 201,000 markkaa samanlaisen johdon jatkamiseksi Kumpulan puuroon saakka sekä oikeutti kaupungin yleisten töiden hallituksen viipymättä panettamaan työt käyntiin ja ennakolta käyttämään niihin varoja enintään edellä mainitut määrät.

Lisämäärärahoja yleisiä töitä varten. Koska kuluvan vuoden menosääntöön rahatoimikamarin määräyksen mukaan teetettäviä yleisiä töitä varten merkityt määrärahat oli käytetty loppuun jo talven ja kevään kuluessa, kaupunginvaltuusto myönsi²⁾ Sekalaisten menojen pääluokassa olevista käyttövaroistaan 100,000 markan lisämäärärahan.

Eläinraatojen polttaminen ja hävittäminen. Terveystoimikamari huomautettua, että kaupungissa käytännössä oleva eläinraatojen ja pilaantuneen lihan kaivaminen maahan sitä varten osoitetulle alueelle ei ollut terveydellisessä suhteessa tyydyttävä, rahatoimikamari oli asettanut³⁾ komitean valmistelemaan kysymystä, miten eläinraatojen ja niihin verrattavissa olevien jätteiden hävittäminen sopivimmin olisi järjestettävä. Antamassaan mietinnössä⁴⁾ tämä komitea lausui mielipiteenään, että eläinraatojen kuoppaaminen ei enää saisi olla sallittua Helsingin kokoisessa kaupungissa eikä edes sitä ympäröivällä, verraten tiheästi asutulla maaseudulla. Paras raatojen hävittämistapa olisi epäilemättä niiden polttaminen erityisessä uunissa. Pienehkössä määrässä tähän tarkoitukseen jo olikin käytetty erästä sähkölaitoksen uunia, joka kuitenkin ei enää soveltuisi tähän tarkoitukseen, koska se oli päätetty muuttaa hiilillä lämmitettäväksi. Komitea ehdotti senvuoksi, että puhtaanapitolaitoksen johtajan laatima seuraavansisältöinen ehdotus hyväksyttäisiin. Kiinteä polttouuni olisi 50,000 markaksi arvioituihin kustannuksiin rakennettava Malmilla olevalle kaupungin kaatopaikalle, minne kaupungissa talteen otetut eläinraadot ja niihin verrattavat jätteet tuotaisiin vartavasten valmistetuissa sinkkilaatikoissa, joiden kustannukset oli arvioitu 12,000 markaksi kappaleelta eli kolmesta tarvittavasta laatikosta yhteensä 36,000 markaksi. Jokaisen polton arvioitiin maksavan n. 100 markkaa. Rahatoimikamari lähetti komitean mietinnön kaupunginvaltuustolle kannattaen puolestaan siinä tehtyjä ehdotuksia, joiden kamari katsoi terveydenhoidollisessa suhteessa merkitsevän melkoista edistysaskelta. Kaupunginvaltuusto päättikin⁵⁾ merkitä puhtaanapitolaitoksen vuoden 1929 menosääntöön 86,000 markan määrärahan eläinraatojen ja niihin verrattavien jätteiden hävittämistä varten edellä mainitussa komiteanmietinnössä ehdotetulla tavalla.

Kaupungin maatilain määrärahojen ylittäminen. Rahatoimikamari ilmoitti, että erinäiset vuoden 1927 menosääntöön maatalouslautakuntaa ja sen alaisia tiloja varten merkityt määrärahat eri syistä olivat osoittautuneet riittämättömiksi sekä että kamari oli oikeuttanut lautakunnan ylittämään näitä määrärahoja yhteensä 281,132:64 markalla ja samalla kehoittanut lautakuntaa talousarvioehdotusta laatiessaan erittäin huolellisesti arvioimaan menonsa sekä jouduttamaan kirjanpitoa uudistamista sellaiseksi, että määrärahojen käyttö vuoden varrella selvästi ilmeni siitä. Kaupunginvaltuusto hyväksyi⁶⁾ kamarin toimenpiteen.

¹⁾ Valt. pöytäk. 3 p. lokak. 34 §. — ²⁾ S:n 30 p. toukok. 13 §. — ³⁾ Ks. tätä kert. os. II. Rahatoimikamari. — ⁴⁾ Valt. pain. asiakirj. n:o 34. — ⁵⁾ Valt. pöytäk. 12 p. jouluk. 14 §. — ⁶⁾ S:n 4 p. huhtik. 22 §.