

5. Muut kaupungin kiinteää omaisuutta koskevat asiat.

Kaupungin maaliikenteen kehittämissuunnitelma. Kaupunginvaltuuston v. 1929 rautatie- ja maantiekyömyksiä valmistelevaan asettama komitea¹⁾ jätti v. 1930 valtuustolle mietintönsä²⁾, jossa se ensin loi jälkikatsauksen niihin toimenpiteisiin, joihin kaupungin maaliikenneolojen parantamiseksi aikaisemmin oli ryhdytty, sekä kosketteli rautateiden ja linja-autojen erilaisia etuja tavaran ja matkustajain kuljetuksessa. Sen jälkeen komitea siirtyi niiden rautatie- ja maantierakennusten ohjelmalliseen laatimiseen, joiden avustamiseen kaupungilla näytti olevan syytä, ja niitä varten laadittujen luonnosten tarkastamiseen liikennepoliittiselta ja taloudelliselta kannalta. — Toistaiseksi laadituista rautatiesuunnitelmista komitea asetti ensi sijalle Helsingin—Äetsän (Risteen) radan, jonka merkitystä m. m. muonitusratana valtuuston aikaisemmin asettama komitea³⁾ oli selvittänyt. Jos, kuten vaihtoehtoisesti oli ehdotettu, jostakin tämän radan sopivasta kohdasta rakennettaisiin haararata Saloon, lyhenisi Helsingin ja Turun välinen rautatieyhteys huomattavasti. Koska laaja ja varakas maaseutu kannatti kyseistä rautatiesuunnitelmaa, olisi myöskin sen toteuttamiseen suuret mahdollisuudet. Toiselle sijalle olisi asetettava Riihimäen (Hämeenlinnan)—Jyväskylän—Haapajärven rata. Tästä esityksestä oli jo aikaisemmin huomautettu m. m., että sen toteuttaminen saattaisi useat keski-Suomen teollisuuskeskukset pääkaupungin satamain kanssa välittömään liikenneyhteyteen, mikä suuresti helpottaisi puutavaran vientiä; sitä paitsi rata välittäisi tuontia Helsingin kautta suuriin osiin maata. Koska radan ensimmäinen, Helsingin—Riihimäen (Hämeenlinnan) välinen osa ei yhdistäisi uusia alueita kaupungin liikennepiiriin, eikä voitu olettaa, että lähitulevaisuudessa rakennettaisiin kaksi Helsinkiin johtavaa rataa, komitea katsoi, että etusija kuitenkin oli annettava ensinmainitulle rataehdotukselle. Helsingin—Kouvolan (Korian) radalta, jota kaupunginvaltuuston asettama liikennekomitea ensi sijassa oli puoltanut⁴⁾ jo v. 1916, puuttuivat tähän aikaan toteuttamismahdollisuudet, minkä takia kaupungilla ei ollut syytä erikoisesti antaa kannatusta tälle ehdotukselle. Ehdotettu Helsingin—Viipurin rantarata, joka ei suorastaan edistäisi vientiä Helsingistä ja joka tulisi kilpailemaan suunnitellun Helsingin—Viipurin rantamaantien sekä avoveden aikana myöskin merenkulun kanssa, ei myöskään voisi tarjota sellaisia etuja, että kaupungin olisi syytä sitä avustaa. Mitä tulee tapaan, millä kaupungin olisi avustettava Helsingin—Äetsän (Risteen) rautatietä, komitea katsoi, että kaupungilla olisi täysi syy myöntää kyseiselle hankkeelle suoranainen avustus, jota paitsi kaupungin olisi sitouduttava maksutta luovuttamaan rautatietä varten tarvittava maa-alue mikäli rautatie vedettäisiin kaupungin maiden halki. — Uusista maantieehdotuksista komitea asetti ensi sijalle Helsingin—Porvoon—Viipurin tieehdotuksen, jota koskevan aloitteen, mikäli asia koski Helsingin—Porvoon tieosuutta, rahatoimikamarin asettama liikennekomitea⁵⁾ oli tehnyt. Tie- ja vesirakennushallituksen laatiman suunnitelman mukaan tämä jo tarkastettu tieosuus johdettaisiin Helsingin kaupungin maiden halki 17 km:n pituudelta ja tulisi maksamaan 7—10 milj. markkaa, riippuen rakennustavasta. Tien jatkamisesta Porvoosta itäänpäin oli kaksi vaihtoehtoa. Sekä mainittu hallitus että asianomaiset kunnat kannattivat tätä suunnitelmaa, jonka

¹⁾ Ks. v:n 1929 kert. s. 146. — ²⁾ Valt. pain. asiakirj. n:o 16. — ³⁾ S:n n:o 17 v:ltä 1925. — ⁴⁾ Ks. v:n 1916 kert. s. 83. — ⁵⁾ S:n v:n 1929 kert. s. 272.

tähden sen toteuttamisen toiveet näyttivät suotuisilta. Kaupungin kannalta tällä maantiellä olisi suuri merkitys, koska etäisyys kaikkiin itäänpäin oleviin rannikkokaupunkeihin sen kautta lyhenisi huomattavasti, jota paitsi tie poistaisi huomattavan puutteen kaupungin omallakin alueella. Helsingin ja Porvoon välinen vanha maantie olisi pysyttävä paikallistienä. Uudelle Helsingin—Hämeenlinnan (Tampereen) maantielle oli ehdotettu kahta eri suuntaa. Koska näitä ei vielä oltu suunniteltu yksityiskohtaisesti, ei kaupungin toistaiseksi näyttänyt tarvitsevan määrätellä kantaansa niiden suhteen, minkä vuoksi olisi annettava kaupungin yleisten töiden hallitukselle tehtäväksi harkita, miten tämä maantie kummankin suunnitelman mukaisesti mukavimmin voitaisiin johtaa kaupungin maiden halki. Helsingin—Espoonlahden—Kirkkonummen maantien suhteen kaupunginvaltuusto v. 1928 oli yhtynyt tehtyyn esitykseen, että tie rakennettaisiin yleisillä varoilla, ja oli velvoittanut kaupungin luovuttamaan maan, mikä tarvittiin tien johtamiseen kaupungin maiden halki. Valtioneuvoston päätettyä, että valtio rakentaisi tien, jos asianomaiset kunnat ja yksityiset maanomistajat suorittaisivat vähintään 50 % 11—12 milj. markaksi arvioidusta tienrakennuskustannuksista, tie- ja vesirakennushallitus oli tiedustellut, minkä määrän kaupunki suostui niistä suorittamaan, ja rahatoimikamari oli ehdottanut, että kaupunginvaltuusto vastaisi, ettei kaupunki voinut osallistua kustannuksiin muulla tavoin kuin omalla kustannuksellaan rakennuttamalla ne tieosuudet, jotka tulivat sijaitsemaan sen omilla alueilla. Komitea yhtyi kamarin ehdotukseen huomauttaen, että kyseinen tie tosin helpottaisi länteenpäin suuntautuvaa liikennettä, mutta ei mainittavasti liittäisi uusia seutuja kaupunkiin. Kysymystä tien sopivasta liittämisestä kaupungin katuverkkoon olisi niinikään lähemmin selviteltävä. Mitä lopuksi tulee Helsingin—Vihdin kirkonkylän—Someron maantiehen, jonka alustava kustannusarvio nousi 16.65 milj. markkaan, aikaansaisi se suoranaisemman liikenneyhteyden Helsingin ja luoteis-Uudenmaan välille. Kun tien suunta pääasiallisesti olisi sama kuin ehdotetun Äetsään (Risteeseen) johtavan rautatien, olisi päätettävä, kummalle liikennevälineelle, maantielle vai rautatielle, kaupunki halusi antaa avustusta. Komitean mielestä rautatie tällöin olisi aseettava etusijalle, koska se paremmin kuin maantie voisi täyttää liikenteen vaatimukset. Kaupungilla oli kuitenkin syytä antaa tutkia, miten ehdotettu maantie olisi johdettava sen maiden poikki. — Yleensä olisi kaupungin, mikäli valtio tai muut kunnat ryhtyisivät rakentamaan sellaisia maanteitä, jotka voisivat tuottaa hyötyä kaupungille, otettava osaa niiden aikaansaamiseen rakentamalla niiden ne osat, jotka joutuisivat kaupungin alueen sisäpuolelle. Edellä mainitun yleisen lausunnon lisäksi komitean mietintö päättyi esitykseen, että kaupunginvaltuusto päättäisi:

jos eduskunta teki päätöksen normaaliraitaisen rautatien rakentamisesta Helsingin kaupungin ja Porin radan välille, velvoittaa kaupungin maksutta luovuttamaan rautatien rakentamiseen tarvittavat maat kaupungin alueelta sekä lisäksi rakennuskustannuksien avustuksena maksamaan 10,000,000 markan kannatuksen edellyttäen, että rautatien rakennustyöt aloitettiin ennen v:n 1935 loppua;

jos eduskunta myönsi varoja Helsingistä Porvoon kautta Viipuriin johtavan uuden yleisen maantien rakentamiseen edellä mainitun suunnitelman mukaisesti, velvoittaa kaupungin omalla kustannuksellaan teettämään kaupungin alueella suoritettavat rakennustyöt; sekä

antaa kaupungin yleisten töiden hallitukselle tehtäväksi aikanaan laadittua ja antaa valtuustolle ehdotuksen siitä, miten aiotut uudet Helsingin—

—Kirkkonummen, Helsingin—Vihdin kirkonkylän ja Helsingin—Hämeenlinnan (Tampereen) maantiet oli johdettava Helsingin kaupungin alueiden poikki.

Kaupungin tilastokonttorin annettua toimitettujen arvioiden perusteella lausuntonsa Helsingin—Äetsän (Risteen) uudesta rautatiesuunnitelmasta elintarpeiden kaupunkiin tuonnin kannalta, jolloin korostettiin varsinkin radan merkitystä maidon ja lihan tuonnille, rahatoimikamari antoi kaupunginvaltuustolle asiaa koskevan esityksen, jossa kamari yleensä kannatti komitean esittämiä periaatteita kaupungin osallistumisesta uusien rautatie- ja maantiesuunnitelmien toteuttamiseen, ja yhtyi niinkään kamarin käsitykseen eri suunnitelmien toteuttamisjärjestyksestä. Edellä mainitun rautatiesuunnitelman suhteen kamari kuitenkin huomautti, että sen toteuttamismahdollisuudet olivat muuttuneet ja olivat nyttemmin sängen pienet, minkä takia olisi sopivampaa, että kaupunginvaltuuston päätöksenteko tästä asiasta siirrettäisiin sellaiseen ajankohtaan, jolloin sen voitiin olettaa suuremmassa määrin vaikuttavan asian käsittelyyn eduskunnassa. Komitean yleiseen lausuntoon uusien maantiesuunnitelmien avustamisesta yleensä kamari ehdotti sen suuntaista muutosta, että selvemmin korostettaisiin sitä, että kaupungin tuli itsensä saada harkita, olisiko uusi maantie sille hyödyksi vai ei.

Rahatoimikamarin ehdotuksen mukaisesti kaupunginvaltuusto päätti¹⁾ jättää kysymyksen avustuksen myöntämisestä Helsingin—Porin radan rakennuskustannuksiin toistaiseksi ratkaisematta;

että kaupunki, jos valtio tai muut kunnat ryhtyivät rakentamaan sellaisia maanteitä, joista kaupunki katsoi itselleen olevan hyötyä, oli halukas osallistumaan sellaisen tien rakentamiseen teettämällä sen kaupungille kuuluvan alueen poikki kulkevat osat;

että kaupunki, jos eduskunta myönsi varoja yleisen maantien rakentamiseen Helsingistä Porvoon kautta itäänpäin laaditun suunnitelman mukaisesti, sitoutui omalla kustannuksellaan suorittamaan tien rakennustyöt siltä osalta, joka tuli kulkemaan kaupungin maiden poikki; sekä

antaa kaupungin yleisten töiden hallituksen tehtäväksi laadituttaa ja aikanaan jättää valtuustolle ehdotuksen siitä, miten aiotut Helsingin—Kirkkonummen, Helsingin—Vihdin kirkonkylän ja Helsingin—Hämeenlinnan (Tampereen) maantiet oli johdettava kaupungille kuuluvain maiden halki.

Lausunto Helsingistä länteenpäin johtavaa maantietä koskevasta ehdotuksesta. Tie- ja vesirakennushallitus anoi kaupunginvaltuustolta lausuntoa ehdotuksesta, joka koski uuden kulkutien rakentamista kaupungista Munkkiniemen, Kuusisaaren (Granö) ja Lehtisaaren sekä eteläisen Espoon kautta Kauklahden asemalle, ja tiedusteli sitä paitsi, minkä määrän kaupunki suostui suorittamaan tämän maantien kustannuksista. Tämän johdosta kaupungin yleisten töiden hallitus rahatoimikamarille osoitetussa lausunnossa ilmoitti pitävänsä luonnollisena, että kaupunki rakennuttaisi tien kaupungin rajalle ja yhdistäisi sen sopivasti suunniteltuun maantiehen. Jos ehdotettu Munkkiniemen osto päätettäisiin, käsittäisi kaupungin osuus tulevasta maantiestä Munkkiniemen ja Kuusisaaren välisen sillan, missä tapauksessa kaupungin m. m. olisi yksin kustannettava Meilahden ja Munkkiniemen siltayhteys; siitä aiheutuvia kustannuksia lukuunottamatta kaupungin ei tässä tapauksessa tarvitsisi ottaa osaa hankkeeseen. Jos sitä vastoin Munkkiniemen ostokysymys raukeaisi, katsoi hallitus, että kaupungin oli taattava esimerkiksi 1,000,000 markan

¹⁾ Valt. pöytäk. 12 p. marrask. 1 §.

suuruinen avustus tierakennussuunnitelman toteuttamiseksi. Tässä tapauksessa kaupungin kuitenkin olisi asetettava sellainen ehto, että se Munkkiniemessäkin sai määrätä maantien suunnan sekä että asianomaiset maanomistajat korvauksetta luopuivat tien rakennushanketta varten tarvittavasta alueesta. Ehdotusta tierakennuksen avustamisesta rahallisesti rahatoimikamari kuitenkin vastusti, katsoen niiden huomattavien kustannusten, jotka kaupungin alueen sisäpuolelle tulevien tieosien rakentaminen aiheuttaisi, täysin vastaavan kaupungille tiestä koituvia etuja. Sitoutuminen kustantamaan tietöitä kaupungin ulkopuolella sisältäisi sitä paitsi arveluttavan enakkopäätöksen. Kamarin ehdotuksesta kaupunginvaltuusto päätti¹⁾ lausunnossaan ilmoittaa tieja vesirakennushallitukselle, että kaupunki ei halunnut ottaa osaa suunnitellun uuden maantien kustannuksiin muulla tavoin kuin rakennuttamalla omalla kustannuksellaan alueensa sisäpuolelle tulevat tieosuudet.

Kaupungin liittyminen Helsingin—Vihdin kirkonkylän maantiesuunnitelmaan. Herrat A. Kivialho, H. Sundholm y. m. anoivat, että kaupunki liittyisi Vihdin ja Espoon kuntien sekä Helsingin maalaiskunnan tekemään anomukseen Helsingin ja Vihdin kirkonkylän välisen maantien rakentamisen suorittamisesta hätäaputyönä, sekä kannattaisi rahallisesti tierakennustyötä ehdoin, että kaupungista kotoisin olevat työttömät saivat työskennellä siellä. Kaupungin yleisten töiden hallituksen puollettua kaupungin yhtymistä mainittuun anomukseen, mutta samalla huomautettua tietyön olevan sitä laatua, että se olisi suoritettava yksinomaan valtion varoilla, minkä johdosta sen rahallisen avustamisen kaupungin puolelta ei olisi tultava kysymykseen, rahatoimikamari ehdotti esityksen kokonaisuudessaan hyljättäväksi viitaten m. m. n. s. maaliikennekomitean ehdotukseen²⁾, että kaupungin toimenpiteet sanotun maantien suhteen toistaiseksi oli rajoitettava tien sopivimman suunnan tutkimiseen, mikäli se johdettaisiin kaupungin maiden poikki. Kamarin ehdotuksen mukaisesti kaupunginvaltuusto päätti¹⁾, että esitys ei antaisi valtuustolle toimenpiteen aihetta.

Vanhankaupungin selän länsipuolella olevan rautatien jatkaminen Arabian alueelle. Osakeyhtiö Arabia aktiebolagin anottua, että yhtiön Vanhankaupungin selän³⁾ rannalle teettämään rantasiltaan johtava väylä ruopattaisiin, rakennuskonttorin satamaosaston johtaja lausui m. m., että kyseisen selän länsirannalla olevien alueiden liikenneyhteyksiä arvosteltaessa pääpaino oli pantava rautatieyhteyksien saamiselle kauppasatamiin. Tätä rantaa pitkin vedetty rautatie, jota jo aikaisemmin oli suunniteltu, olisi suureksi hyödyksi sekä Arabian posliinitehtaalle että muissakin suhteissa, sillä se jouduttaisi sekä rautatien maanpuoleisten teollisuustonttien että sen itäpuolella olevien varastotonttien kuntoonpanoa ja käyttämistä. Lisäksi Vanhankaupungin selän rannalla oleva rautatie Herttoniemen rataan jatkettuna vastedes, kun ehdotettu Oulunkylän—Herttoniemen rautatie oli rakennettu ja satamarata vedetty Pohjoisrantaa pitkin Sörnäisiin, saisi paitsi suurempaa paikallista käyttöä myös huomattavan merkityksen kaupungin eri satamien välisen yhdysradan tärkeänä osana. Satamaosaston päällikkö ehdotti, että Vanhankaupungin selän länsipuolella olevaa rautatietä mahdollisimman pian jatkettaisiin Arabian alueelle saakka. Satamahallituksen puollettua tätä ehdotusta kaupunginvaltuusto päätti⁴⁾ lähettää asian valmisteltavaksi kamariin, joka ei kuitenkaan kertomusvuonna antanut siitä lausuntoa.

¹⁾ Valt. pöytäk. 12 p. marrask. 1 §. — ²⁾ Ks. tätä kert. s. 43. — ³⁾ S:n s. 47. — ⁴⁾ Valt. pöytäk. 29 p. lokak. 30 §.

Rautatienylikäylävän rakentaminen satamaradan yli. Johtaja A. Kotschack y. m. olivat anoneet, että Hernesaarenkadun kohdalle järjestettäisiin henkilöliikennettä varten tarkoitettu satamaradan ylikäytävä. Rakennuskonttorin satamaosaston, kaupungin yleisten töiden hallituksen ja rahatoimikamarin ehdotettua anomuksen hylkäämistä kaupunginvaltuusto epäsi ¹⁾ sen.

Vanhankaupungin selän kulkuväylän ruoppaaminen. Kaupunginvaltuusto oli v. 1927 lähettänyt ²⁾ satamahallitukselle Osakeyhtiö Arabia aktiebolagin esittämän anomuksen, että Vanhankaupungin selän rannalla olevaan yhtiön rantasiltaan johtava väylä ruopattaisiin 16 à 17 jalan syvyiseksi. Rakennuskonttorin satamaosaston johtajan esitettyä anomuksen evättäväksi ja satamahallituksen yhdyttyä hänen lausuntoonsa valtuusto päätti ³⁾ v. 1930 antaa kysymyksen mainitun kulkuväylän ruoppaamisesta raueta, mutta lähetti rahatoimikamariin satamaosaston johtajan tämän yhteydessä tekemän ehdotuksen ⁴⁾ Vanhankaupungin selän länsipuolella olevan rautatien jatkamisesta Arabian alueelle.

Vesijohdon rakentaminen Suomenlinnaan. Puolustusministeriö oli rahatoimikamarille lähettämässään esityksessä vaatinut, että kunnan viranomaiset ryhtyisivät niille kuuluviin toimenpiteisiin erinäisten Suomenlinnan poliisivalvonnan, palotoimen, veden- ja sähkönhankinnan, puhtaanapidon, puhelinlaitoksen, kulkuneuvojen sekä koululaitoksen alalla vallitsevien puutteiden ja epäkohtien korjaamiseksi. Laatimaan ehdotusta asiasta oli sen jälkeen kamarin kehoituksesta asetettu toimikunta, johon kuului kaksi kaupungin ⁵⁾ ja kaksi ministeriön edustajaa ja joka ensimmäiseksi oli ottanut käsiteltäväkseen vedenhankintakysymyksen, jota sotilasviranomaiset olivat pitäneet kiireellisimpänä. Hankittuaan kaupungin teknillisten laitosten hallitukselta lausunnot useista eri suunnitelmista sekä niiden kustannusarviot toimikunta teki kamarille esityksen vedenalaisen johdon vetämisestä kaupungista Suomenlinnaan kyseisen hallituksen laatiman suunnitelman mukaisesti, jonka toteuttamiskustannukset oli arvioitu 1,515,000 markaksi. Tämä suunnitelma käsitti myös johdon, mikä yhdistäisi vedenalaisen johdon Suomenlinnassa jo olevaan pienempään, erinäisistä vedenkooja-altaista lähtevään vesijohtoverkkoon. Vedenalaiseen johtoon kuuluisi m. m. 80 mm:n lyijykaapelijohto, jonka teho oli 5 sekuntilitraa, minkä määrän oli laskettu tyydyttävän nykyistä huomattavasti suuremmankin tarpeen. Puolustuslaitoksen olisi suoritettava kaupungille maksu koko kulutetusta vesimäärästä Suomenlinnaan asetettavan mittarin mukaan, ja asianomaiset kuluttajat kustantaisivat yksityiset jakelujohdot. Rahatoimikamari yhtyi kaikkiin puolin toimikunnan ehdotukseen. Työ oli kamarin mielestä suoritettava jo kuluvana vuonna ja määräraha sitä varten merkittävä v. 1931 talousarvioon. Lisäksi kamari esitti palotoimikunnan ehdotuksesta, että Suomenlinnan palokalustoa täydennettäisiin 15,000 markkaa maksavalla hiilihapporuiskulla.

Asiaa esiteltäessä kaupunginvaltuusto päätti ⁶⁾ vesijohdon rakentamiseksi Suomenlinnaan laaditun luonnoksen mukaan merkitä kaupungin v:n 1931 menoarvioon 1,515,000 markan määrärahan, jonka saisi käyttää jo v. 1930, jota vastoin kysymys hiilihapporuiskun ostamisesta evättiin, koska tätä varten oli merkitty määräraha jo kertomusvuoden talousarvioon.

Määräraha suoritettuihin vesijohtotöihin. Kaupungin teknillisten laitosten hallituksen esityksestä ja rahatoimikamarin sitä puollettua kaupungin-

¹⁾ Valt. pöytäk. 21 p. toukok. 34 §. — ²⁾ Ks. v:n 1927 kert. s. 39. — ³⁾ Valt. pöytäk. 29 p. lokak. 30 §. — ⁴⁾ Ks. tätä kert. s. 46. — ⁵⁾ S:n v:n 1925 kert. s. 255. — ⁶⁾ Valt. pöytäk. 11 p. kesäk. 18 §.

valtuusto päätti¹⁾ merkitä kaupungin v:n 1931 talousarvioon 75,000 markan määrärahan Suomen kansallisteatterin tontin halki johdetun vesijohdon siirtämiseen tontin ulkopuolelle sekä 18,000 markan määrärahan vesijohdon rakentamiseksi Somerontien ja Kuusamonkadun väliseen Punkaharjuntien osaan, ja saisi nämä määrärahat käyttää jo kuluvana vuonna.

Lisämäärärahoja Eläintarhan vesisäiliön korottamiseen ja vesijohdon rakentamiseen Sörnäisten niemelle. Kaupungin teknillisten laitosten hallituksen esityksestä ja rahatoimikamarin sitä puollettua kaupunginvaltuusto myönsi²⁾ 95,000 markan lisämäärärahan Eläintarhan vesisäiliön korottamiseen sekä toisen, 113,000 markan suuruisen, vesijohdon rakentamiseksi Sörnäisten niemelle. Molemmat määrärahat osoitettiin vuoden tilierotuksesta.

Herttoniemen tilan ja Tuurholman selän rakentaminen. Rahatoimikamarin v. 1924 asettama komitea³⁾, joka oli saanut tehtäväkseen valmistella kysymystä Herttoniemen alueiden jakamisesta ja käytöstä sekä siitä, voitiinko Tuurholman selkää hyödyllisellä tavalla käyttää satamatarkoituksiin, antoi v. 1930 kamarille mietintönsä⁴⁾. Luotuaan yleiskatsauksen Herttoniemen alueiden aikaisempiin käyttösuunnitelmiin komitea huomautti siinä, että oli määriteltävä kanta erinäisten kaupungille hyvin tärkeiden kysymysten suhteen, joista ensi sijassa mainittiin kysymykset tarpeellisten maa- ja satama-alueiden järjestämisestä bensiniin, öljyn ja petroolin tuontia varten, puutavaran viennin tarpeiden tyydyttämisestä, alueiden luovuttamisesta suurteollisuuden tarpeisiin, Herttoniemen vastaisen asutuksen järjestämisestä sekä maa- ja satama-alueiden kunnostamisesta hiilivarastopaikoiksi. Sekä Herttoniemen että Kulosaaren kartanon ja kaupungille kuuluvan Kulosaaren osan käyttämisen luonnollisena edellytyksenä oli, että nämä alueet aikanaan liitettäisiin kaupungin alueeseen sekä hallinnollisessa ja kirkollisessa että oikeudellisessa suhteessa. Ensimmäiseksi aloitettava työ näytti olevan Oulunkylän — Herttoniemen rautatien rakentaminen, joka olisi saatava valmiiksi kolmena seuraavana vuotena ja oli arvioitu 29,000,000 markkaa maksavaksi. Herttoniemen itäinen lahti olisi rakennettava öljysatamaksi. Tälle paikalle voitaisiin vaikeuksitta luoda jossain määrin eristetty satama-alue kyllin suurine takamaaineen, joka alue suoritettujen täyttämistöiden jälkeen käsittäisi 23 ha ja josta pitkäksi ajaksi voisi vuokrata bensiniin ja öljyn maahantuojille joka suhteessa sopivia, tulenvaaralta hyvin turvattuja varastoalueita. Öljysataman länsipuolelle ja hyvin siitä eristetyksi olisi perustettava kauppa- ja teollisuussatama, jonne mahdollisimman pian olisi vedettävä rautatieraitteet ja myöhemmin rakennettava varastosuojia ja laitureita sekä vientiä että varsinkin tuontia varten. Sekä öljy- että kauppasataman rakennustyöt olisi aloitettava ja osittain myöskin suoritettava loppuun vv. 1931—33. Öljysataman tänä ajanjaksona suoritettavien rakennustöiden, nim. ruoppaamisen sekä purkauskalaturin, erinäisten rautatieraiteiden ja katujen rakentamisen kustannukset, oli arvioitu 3,400,000 markaksi ja kustannukset kauppasataman töistä taas, jotka käsittäisivät ruoppaamisen ja 300 m:n pituisen laiturin sekä erinäisten rautatieraiteiden ja katujen rakentamisen 17,600,000 markaksi. Suurteollisuutta varten olisi aluksi pantava kuntoon muutamia kortteleita 1,000,000 markan kustannuksin. Myöhemmin, kun suurteollisuutta varten luovutettaisiin huomattavia alueita Herttoniemen halvasti rakennettavalta tasankomaalta, oli luonnollista, että tämän teollisuuden kelvollisten satamalaitteiden,

¹⁾ Valt. pöytäk. 8 p. lokak. 13 §. — ²⁾ S:n 8 p. lokak. 14. — ³⁾ Ks. v:n 1924 kert. s. 284. — ⁴⁾ Valt. pain. asiakirj. n:o 36.

m. m. hiilivarastopaikoin varustetun hiilisataman, tarve täytettäisiin. Vielä olisi erinäisiä alueen teitä parannettava sekä rakennettava uusia. N. s. Herttoniemen bulevardi, joka yhtyi suunniteltuun Porvooseen vievään maantiehen¹⁾, olisi rakennettava Kulosaaren halki Porvoon—Degerön tienristeykseen. Tämän liikenneväylän rakennuskustannukset oli laskettu 5,500,000 markaksi, johon tulisi lisätä 500,000 markkaa muita teitä varten. Tarpeellisista vesija kaasujohdoista sekä kanavahaidoista oli laskettu olevan kustannuksia 3,000,000 markkaa. Asuntotontteja varten ei komitean mielestä tarvinnut myöntää määrärahoja ensimmäisen rakennuskauden aikana. Tietenkin oli rakennettava uusia rantalaitureita, järjestelyraiteita sekä katuja satama- ja teollisuusalueille sikäli kuin näiden käyttö lisäisi liikennettä, jota paitsi asutusalueelle oli rakennettava katuja sekä johtoja sitä mukaa kuin tontteja otettiin käytäntöön, mutta nämä työt olisi suoritettava useiden vuosien aikana eikä niiden kustannuksia mitenkään voitu ennakolta laskea. Aikaisemmin suunnitellun Vanhankaupungin selän ja Tuurholman selän välisen kanavan rakentamista komitea vastusti, koska sen tuottama hyöty ei näyttänyt vastaavan suuria perustamiskustannuksia. Kolmivuotiskaudeksi 1931—33 tarvittavat määrärahat nousivat komitean ehdotuksen mukaan 60,000,000 markkaan; vasta sen jälkeen voitaisiin Herttoniemen teollisuus- ja satama-alueita käyttää taloudellisesti. Mainittu määrä olisi jaettava siten, että töihin v. 1931 käytettäisiin 15,000,000 markkaa, v. 1932 23,000,000 markkaa ja v. 1933 22,000,000 markkaa. Kaupungin v:n 1931 menosääntöön olisi näin ollen merkittävä seuraavat määrärahat:

Rautatie	Smk	6,500,000: —
Öljysatama	»	2,500,000: —
Kauppasatama	»	2,000,000: —
Teitä	»	500,000: —
Herttoniemen bulevardi	»	3,000,000: —
Pääjohtoja	»	500,000: —
<u>Yhteensä Smk</u>		<u>15,000,000: —</u>

Ennenkuin Herttoniemen alue voitiin katsoa kyllin tehoisesti kaupungin muihin osiin liitetyksi, olisi sitäpaitsi seuraavina 10 vuotena suoritettava seuraavat suurehkot uudistyt, nimittäin: uusi silta Sörnäisten ja Kulosaaren välille, kustannukset 42,000,000 markkaa, yhdysteitä Sörnäisten niemelle, kustannukset 7,500,000 markkaa, sekä uusi silta Kulosaaren ja Kulosaaren kartanon maiden välille, kustannukset 4,800,000 markkaa, eli kustannukset kaikkiaan 54,300,000 markkaa. Puutavaran vientiä varten ei toistaiseksi tarvinnut varata erikoisia alueita Herttoniemestä. Jos Helsingin kautta kulkeva puutavaran vienti, joka viime aikoina pikemmin oli vähentynyt kuin lisääntynyt, vastedes kasvaisi, olisi mahdollista luovuttaa lautatarhoja ja puutavaravarastoja varten kyllin suuria alueita Herttoniemestä ja Kulosaaren kartanon mailla sekä laajentaa satama-aluetta tai käyttää ehdotetun kauppasataman osia puutavaranvientisatamaksi. Jos puutavaranvientä ei osoittaisi mitään huomattavaa lisääntymistäipumusta, voitaisiin sitä vastoin Sörnäisten niemen olot järjestää nudelleen siten, että siellä vallitsevat epäkohdat huomattavalta osalta korjattaisiin. — Täyttääkseen sekä puutavaran viejään että bensin ja öljyn tuojain toiveet komitea oli ottanut työohjelmaansa myöskin kysymyksen, miten Sörnäisten niemen olot vastaisuudessa oli järjestettävä.

¹⁾ Ks. tätä kert. s. 43.

Komitean ehdotuksen mukaan, joka perustui kaupunginvaltuuston hyväksymään Vanhankaupungin lahden länsirannalla olevien alueiden yleiseen jaotuskaavaan, täytettäisiin Kulosaaren johtavan sillan pohjoispuolella olevat alueet huomattavalta osalta siten, että Kyläsaari sisältyisi täytettävään alueeseen. Huomattava osa näitä alueita voitaisiin sittemmin luovuttaa puutavaraliikkeen tarpeisiin. Öljy- ja bensiiniyhtiöiden Sörnäisten niemellä olevat varastoalueet, jotka asianomaiset yhtiöt halusivat ainakin toistaiseksi pitää, järjestettäisiin rakennuskonttorin satamaosaston laatiman ehdotuksen mukaisesti uudestaan siten, että suunnitellun Kulosaaren johtavan sillan ja Sörnäisten rantatien väliselle yhtenäiselle ja suoralle yhdyslinjalle varattaisiin tarvittava tila. Vetämällä rautatieraitteet näiden alueiden itäpuolellekin helpotettaisiin melkoisesti öljyjen ja bensiinin kuljettamista rautateitse maan eri osiin. Herttoniemessä noudatettavaa maanluovutusmuotoa koskevassa kysymyksessä komitea ei tahtonut ottaa määrättyä kantaa vaan katsoi asian tämän osan valmistelun lähinnä kuuluvan rahatoimikamarille. Myöskään kamari ei ollut ryhtynyt laatimaan finanssiohjelmaa, joka osoittaisi Herttoniemen alueiden käytöstä kaupungille aiheutuvat välilliset ja välittömät tulot. Mutta komitean käsityksen mukaan olot olivat kehittyneet sellaisiksi, että ei ollut tarjona muita täysin tehoisia toimenpiteitä suurteollisuuden pysyttämiseksi kaupungin alueilla ja kaupungin tuonti- ja vientisatama-aseman ylläpitämiseksi kuin Herttoniemen alueiden käyttö. Jos kohta pääoman sijoitus tässä tapauksessa tuli olemaan huomattava, kymmenessä vuodessa ehkä pyöreän luvuin 200,000,000 markkaa, ei tämän seikan pitänyt vaikuttaa peiloittavasti, koska kaupungille sekä taloudellisessa että yhteiskunnallisessa suhteessa koituvat edut varmaan korvaisivat pääoman sijoituksen talousarviollisessa suhteessa aiheuttamat seuraukset. Herttoniemen rakennustöiden aloittamiseen aika myöskin näytti olevan sopiva. Jos vallitseva taloudellinen lamakausi jatkuisi kauan, olisi kaupunginviranomaisilla melkein rajattomat mahdollisuudet järjestää siellä ylimääräisiä töitä, jotka jouduttaisivat kyseisten alueiden käyttämisen mahdollisuutta. Korkeakonjunktuurin taas alkaessa olisi kaupungille hyvin tärkeätä voida täyttää ne erilaiset vaatimukset, joita yksityinen yritteläisyys silloin varmasti tuli esittämään tarpeellisten teollisuus-, asutus- ja tonttialueiden, satama- ja laiturilaitteiden sekä liikenneväylien suhteen. — Komiteamietintö, johon liittyi kartta sekä suuri joukko rakennuskonttorin satamaosaston laatimia promemorioita ja kustannusarvioita, päättyi anomukseen, että rahatoimikamari antaisi kaupunginvaltuustolle puoltavan esityksen asiasta.

Satamahallitus puolsi komitean ehdotusta, mikäli se tarkoitti ensimmäistä rakennuskautta, kuitenkin niin, että kysymys suunniteltujen satama-alueiden käytöstä oli jätettävä avoimeksi ja myöhemmin ratkaistava lopullisesti. Tästä olisi poikettava öljysataman paikan suhteen, mikä kysymys olisi ratkaistava komitean ehdotuksen mukaisesti, kuitenkin sellaisiin rajoituksiin, että varsinaisen satama-altaan rakentaminen lykättäisiin toistaiseksi ja että syvänmeren laivoja varten rakennettaisiin kiinnityssillat, joiden yli öljy putkijohtoja myöten nostettaisiin säiliöihin.

Kaupungin yleisten töiden hallitus puolestaan lausui:

- 1) että komitean ehdotus Herttoniemen ja muiden itäisten alueiden käytöstä hyväksyttäisiin;
- 2) että ehdotus teollisuus- ja öljysataman järjestämisestä Tuurholman selän rannalle hyväksyttäisiin periaatteellisesti siten, että aluksi tehtäisiin päätös komitean ehdottamien satama-alueiden rakentamisesta;

3) että Oulunkylän—Viikin—Herttoniemen rautatie rakennettaisiin noudattaen komitean ehdottamaa suuntaa;

4) että Kulosaaren bulevardin sekä Porvoon ja Degerön teiden haarautumiskohdan välinen Herttoniemen bulevardin osa rakennettaisiin osaa lopullisesta leveydestään vastaavaksi;

5) että mainitun haarautumiskohdan ja kaupungin rajan välisen Porvoon maantien osan suunta vahvistettaisiin hallituksen aikaisemman ehdotuksen mukaisesti;

6) että Sörnäisten niemen ja Kulosaaren välisen salmen yli johtavan uuden sillan sekä siihen liittyvien Sörnäisten- ja Kulosaarenkatujen suunnat periaatteellisesti hyväksyttäisiin; sekä

7) että komitean laatima ensimmäisen rakennusjakson ohjelma hyväksyttäisiin siten, että kyseiseen tarkoitukseen vv. 1931—33 käytettäisiin 60,000,000 markkaa, mistä määrästä v:n 1931 talousarvioon merkittäisiin 15,000,000 markkaa.

Asiasta kaupunginvaltuustolle antamassaan esityksessä¹⁾ rahatoimikamari pääasiallisesti kannatti komitean mietintöä. Kamari oli jo ryhtynyt valmistaviin toimenpiteisiin Herttoniemen liittämiseksi kaupunkiin hallinnollisessa, oikeudellisessa ja kirkollisessa suhteessa ja satamarakennuksen koskettelman jakamattoman vesialueen jakamiseksi, mutta niitä ei vielä ollut saatettu loppuun. Herttoniemen maa- ja tonttialueitten sopivan luovutusmuodon suhteen tuntui luonnolliselta, että satama-alueisiin kuuluvat maat yksinomaan annettaisiin vuokralle pidemmäksi tai lyhyemmäksi ajaksi, ja samoin näytti olevan meneteltävä asuntotonttien suhteen. Suurteollisuutta varten tarvittavien alueiden luovutusmuoto oli vaikeampi ongelma, joka vastedes kenties helpoimmin ratkaistaisiin kussakin erikoistapauksessa erikseen, ilman että siitä ennakolta tehtiin mitään periaatteellisia päätöksiä. Ensimmäisen rakennusjakson pääoman sijoituksen tuli tapahtua lainavaroilla. Sen jälkeen kun työt kerran oli aloitettu, oli ne suoritettava loppuun ohjelman mukaisesti huolimatta siitä, oliko työttömyyttä vai ei. Paikkansa pitäviä kustannuslaskelmia ei toistaiseksi voitu laatia. Ajanjaksona 1931—33 tulot eivät nousisi huomattaviin määriin, koska kyseiset työt tarkoittivat rautatie- ja satamarakennuksia, liikenneväylien kuntoonpanoa ja teollisuusalueitten tasoittamista. Tämän ajanjakson päätyttyä voi sitä vastoin odottaa suoranaisia tuloja, ja ne oli vuotta 1933 lähinnä seuraavina vuosina laskettu likimääräisesti 1,250,000 markaksi vuodessa, josta 360,000 markkaa oli öljysataman vuokria ja 890,000 markkaa teollisuuskorttelien vuokria, maksun kummassakin tapauksessa ollessa laskettu 5 markaksi m²:ltä. Seuraavalta 10-vuotiskaudelta tulot luultavasti voitiin laskea 100 % suuremmiksi, ja ne nousisivat sen jälkeen vielä huomattavasti, varsinkin jos kaupunki päättäisi ottaa myynnin teollisuustonttien luovutusmuodoksi. Rautatieja satamaliikenteen tulot oli jätetty pois tästä laskelmasta, koska näiden oli laskettu vastaavan laitosten ylläpidon ja käytön kaupungille aiheuttamia menoja. — Kamari esitti, että kaupunginvaltuusto päättäisi:

1) periaatteellisesti hyväksyä ehdotuksen Herttoniemen rakennuttamisesta komitean suunnitelman mukaisesti;

2) periaatteellisesti hyväksyä ehdotuksen sataman järjestämisestä Tuurholman selän rannalle siten, että aluksi rakennettaisiin komitean mietinnössä ehdotetut satama-alueet;

¹⁾ Valt. pain. asiakirj. n:o 36.

3) että Oulunkylän—Viikin—Herttoniemen rautatielinja rakennettaisiin ehdotetun suuntaiseksi;

4) että Kulosaaren bulevardin sekä Porvoon—Degerön tien haarautumiskohdan välinen Herttoniemen bulevardin osa tasoitettaisiin 6 m:n levyiseksi;

5) periaatteellisesti hyväksyä Sörnäisten niemen ja Kulosaaren välisen salmen yli suunnitellun sillan sekä siihen liittyvien kaupungin ja Kulosaaren katujen piirustukset;

6) vahvistaa ensimmäisen rakennuskauden aikana 60,000,000 markaksi arvioiduin kustannuksin suoritettavien töiden ohjelman; sekä

7) antaa tulevan kaupunginhallituksen tehtäväksi laatia yksityiskohtaiset Herttoniemen käyttöehdotukset kustannusarvioineen ja sen ohella tehdä laskelmat niistä tuloista, joita kaupunki voi odottaa saavansa mainittujen eri alueiden käyttämisestä.

Asiaa esiteltäessä kaupunginvaltuusto päätti¹⁾ hyväksyä neljä ensimmäistä edellä mainituista ponsista sekä lisäksi:

5) ottaa kaupungin v:n 1931 talousarvioon 15,000,000 markan määrärahan käytettäväksi komitean ehdottamalla tavalla, kuitenkin niin, että kaupunginhallituksella olisi oikeus harkintansa mukaan tehdä ohjelmaan tarpeellisiksi havaitut muutokset; sekä

6) antaa kaupunginhallituksen tehtäväksi vielä muodostella ehdotusta Herttoniemen käyttämisestä sekä laatia tarpeelliset kustannuslaskelmat ja laskelmat niistä tuloista, joita kaupunki saattoi odottaa saavansa erilaisten alueiden käyttämisestä.

Saukonlaiturin jatkaminen. Rakennuskonttorin satamaosaston laatiman suunnitelman Länsisatamassa olevan Saukonlaiturin jatkamisesta kaupungin yleisten töiden hallitus puoltolauseineen lähetti rahatoimikamariin. Suunnitelmaa laatiessaan satamaosasto sikäli oli poikennut majuri H. G. Torulfin laatimasta suunnitelmasta, jota kaupunginvaltuuston v. 1921 tekemän päätöksen²⁾ mukaisesti toistaiseksi oli käytettävä Länsisataman rakentamisen pohjana, että mainittu laiturirakennettisiin Saukonkarin ohi suoraviivaisesti eikä siten, että se muodostaisi mutkan karin länsipuolella, jota paitsi laiturin pituutta ajateltiin lyhennettäväksi n. 43 m. Näitä muutoksia perusteltiin siten, että alkujaan kappaletavaraliikennettä varten tarkoitettu Saukonlaiturin alue myöhemmin olisi luovutettu hiilisatamaksi ja että sitä pitkäaikoinen aika käytettäisiin tähän tarkoitukseen jo senkin takia, että Helsingin makasiini-osakeyhtiö oli rakentanut satamaan kalliit hiilenpurkauslaitteet. Koska kaupungin nähtävästi pian oli jatkettava laiturin täyteen pituuteen, tulisi laituritilan jatkuva käyttäminen hiilisatamana epäedulliseksi, ellei purkauslaitteita voitu käyttää tälläkin kohdalla, mikä kävisi mahdottomaksi, jos laiturin tekisi mutkan. Suoran laiturin veden suuremman syvyyden vuoksi suuremmat kustannukset pituusmetriä kohden korvattaisiin rakentamalla laiturin lyhyemmäksi. Lyhentämällä laituria ja viistoamalla sen äärimmäinen läntinen pää saataisiin myöskin laiturin pohjoispuolelle suuntautuva väylä yhtä mukavaksi kuin jos laiturirakennettaisiin alkuperäisen suunnitelman mukaisesti.

Sekä satamalaitoksen johtajan että satamakapteenin puolelta satamaosaston ehdotusta rahatoimikamari huomautti, että asian nopea ratkaiseminen olisi toivottavaa, koska Saukonlaituri oli jo melkein valmiiksi rakennettu aikaisemmin ajateltuun mutkapaikkaan asti eikä mainitun vuoden meno-

¹⁾ Valt. pöytäk. 17 p. jouluk. 1 §. — ²⁾ Ks. v:n 1921 kert. s. 57.

sääntöön merkittyä määrärahaa laiturin jatkamiseen 25 m:llä voitu käyttää, ennenkuin laiturin suunta oli määrätty. Satamaosastolle taas olisi töiden järjestämisen vuoksi tärkeätä voida mahdollisimman pian ryhtyä pohjan tasoittamiseen y. m. valmistaviin toimenpiteisiin.

Asiaa esiteltäessä kaupunginvaltuusto päätti ¹⁾ rahatoimikamarin ehdotuksen mukaisesti, että Saukonlaituria jatkettaisiin suoraan suuntaan siten kuin rakennuskonttorin satamaosaston laatimat suuntakartat tarkemmin osoittivat.

Laivarannan jatkamisohjelman muuttaminen. Kaupungin yleisten töiden hallituksen ehdotuksesta, jota satamahallitus ja rahatoimikamari olivat kannattaneet, kaupunginvaltuusto päätti ²⁾, että Länsisataman Laivarannan jatkaminen suoritettaisiin sellaisin poikkeuksin valtuuston vahvistamasta satamarakennusohjelmasta, että rannan jatkeen lounaiseen kääntyvä mutka suoritettaisiin ja rantaa jatkettaisiin suoraviivaisesti laituri viivojen leikkauspisteestä.

Hernesaaren käyttäminen väliaikaisena öljysatamana. Sitten kun yleisön tietoon oli tullut, että Hietalahden edustalla sijaitseva Hernesaari aiottiin tasoittaa ja yhdistää mantereeseen, olivat erinäiset toiminimet rahatoimikamarilta anoneet muutamien sanotun saaren alueiden luovuttamista erilaisten nestemäisten polttoaineiden varastointiin. Kamarin tämän johdosta ensin pyydettyä kaupungin yleisten töiden hallituksen lausuntoa mainittu hallitus lähetti kamarille omine puoltolauseineen rakennuskonttorin satamaosaston laatiman ehdotuksen Hernesaaren väliaikaisesta käyttämisestä öljysatamana. Tämän ehdotuksen mukaan saari m. m. jaettaisiin viiteen varastoalueeseen, mitkä vuokrattaisiin v:n 1940 loppuun asti oikeuksin vuokra-ajan pidentämiseen viidellä vuodella, ellei alueita tarvittu muuhun satamatarkoitukseen. Vuokraoikeus annettaisiin huutokaupalla ja vuotuinen perusvuokra olisi 25 markkaa m²:ltä; saari yhdistettäisiin mantereeseen tiellä ja rautatiellä, sille rakennettaisiin laituri kiinnityspatsaineen ja vuokraajat veloitettaisiin ryhtymään palopäällikön hyväksymiin tai määräämiin toimenpiteihin tulenvaaran ehkäisemiseksi. Sen lisäksi osasto ehdotti, että 500,000 markkaa maksavaksi arvioitu laituri rakennettaisiin jo v:n 1930 kuluessa ja kaupungin v:n 1931 talousarvioon otettaisiin 350,000 markan määräraha rautatietä varten. Palotoimikunta puolsi rakennuskonttorin satamaosaston ehdotusta erinäisin palopäällikön asettamin ehdoin, mutta satamahallitus esitti sen hylättäväksi ja lausui toivomuksen, että öljysatamaa koskeva kysymys pian saataisiin lopullisesti ratkaistuksi. Rahatoimikamarinkin ehdotettua satamaosaston esityksen hylättäväksi ³⁾ kaupunginvaltuusto päätti ⁴⁾ sen mukaisesti antaa Hernesaaren käyttämistä väliaikaisena öljysatamana koskevan kysymyksen raueta.

Moottorivenelaiturin rakentaminen Pohjoisrantaan. Finlands motorbåtsklubb r. f. niminen yhdistys oli anonut rahatoimikamarilta Kaisaniemen rantaan paraikaa rakennettavan laiturin Helsingin soutuklubille luovutetun paikan ja Pitkäsillan välisen osan vapaata hallintaoikeutta, sekä että lisäksi tarpeellinen määrä Pohjoisrannassa tai Katajanokan pohjoisrannassa olevan moottorivenelaiturin suurehkoille aluksille tarkoitettuja kiinnityspaikkoja luovutettaisiin klubin käytettäväksi. Kaupungin yleisten töiden hallitus ja satamahallitus, joiden lausuntoja asiasta oli pyydetty, anoivat tämän johdosta yhtyen rakennuskonttorin satamaosaston laatimaan ehdotukseen:

¹⁾ Valt. pöytäk. 19 p. maalisk. 13 §. — ²⁾ S:n 10 p. jouluk. 9 §. — ³⁾ Valt. pain. asiakirj. n:o 21. — ⁴⁾ Valt. pöytäk. 8 p. lokak. 19 §.

että pääpiirteittäin Pohjoissatamassa olevan moottorivenelaiturin mallinen venelaituri rakennettaisiin Pohjoisrantaan Uudenmaan kasarmin alueen ulkopuolelle, ja että sinne järjestetyt kiinnityspaikat luovutettaisiin anojayhdistykselle vuosiksi 1930—34 200 markan vuosimaksusta paikkaa kohden;

että mainitun paikan valvonta ja vartiorakennuksen teettäminen sille määrättäisiin kyseisen yhdistyksen tehtäväksi;

että 84,000 markan määräraha osoitettaisiin rantaa lähinnä olevan sillan osan rakentamiseen kuluvana vuonna; sekä

että kysymys varojen myöntämisestä laiturin rakentamisen jatkamiseen ja rannan järjestämiseen otettaisiin käsiteltäväksi talousarvion käsittelyn yhteydessä.

Rahatoimikamarin ehdotuksesta kaupunginvaltuusto päätti¹⁾:

että pääpiirteittäin Pohjoissatamassa olevan moottorivenelaiturin mallinen venelaituri rakennettaisiin Pohjoisrantaan Uudenmaan kasarmin alueen edustalle;

myöntää yleisistä käyttövaroistaan 84,000 markan määrärahan rantaa lähinnä olevan laiturin osan rakentamiseen; sekä

uskoa uuden laiturin käyttötavan ja -ehtojen määräämisen rahatoimikamarille.

Kaivopuiston järjestelyohjelma. Rahatoimikamari oli v. 1928 antanut kaupungin yleisten töiden hallituksen tehtäväksi laatia Kaivopuiston järjestelyehdotuksen ottaen huomioon myöskin kylpylaitoksen hallussa olevan alueen, jonka vuokra-aika kohdakkoin päättyisi. Tämän johdosta hallitus v. 1930 lähetti kamarille rakennuskonttorin kaupunginasemakaavaosaston laatiman suunnitelman sekä kaupunginasemakaava-arkkitehdin asiasta antaman promemorian.

Siinä kaupunginasemakaava-arkkitehti m. m. huomautti, että Kaivopuisto ei hänen mielestään ollut riittävän laaja, jotta siitä voitaisiin muodostaa niin suuri kylpy- ja matkailukeskus kuin useat ehdotusentekijät aikaisemmin olivat arvelleet. Tähän tarkoitukseen tarvittaisiin pinta-alaltaan paljon suurempi ja aivan toisenlaiset vapaan muodostelun edellytykset omaava alue kuin puiston osittain rakennettu alue. Jos suhteellisen paljon rakennuksia niihin kuuluvine laitteineen sijoitettaisiin nykyään n. 15 ha käsittävälle puistoalueelle, muuttuisi sen puistomainen luonne enemmän tai vähemmän, mikä taas jossain määrin estäisi Kaivopuiston vapaata käyttöä kaupunkilaisten virkistyspuistona, mikä tehtävä tämän puiston lähinnä oli täytettävä. Kyseisessä suunnitelmassa oli sen takia jätetty Kaivopuiston virkistyspuiston luonne muuttamatta ja säilyttäen Kaivuhuone suunniteltu vain yksi suurempi rakennus, esim. ravintola, sijoitettavaksi kylpylaitoksen paikalle. Sen ulkopuolelle oli ehdotettu järjestettäväksi pienemmille veneille tarkoitettu satamallas. Osaksi hyvin matalan etelärannan täyttäminen olisi paikoitellen toimitettava aina n. 100 m:n päähän rantaviivasta. Kaupunginasemakaava-arkkitehti B. Jungin aikaisemmin ehdottama rantatie sisältyi suunnitelmaan, mutta suoritettuna ja levennettynä, jotta raitiotie voitaisiin rakentaa puiston kaakkoisosaan ehdotetulle lautapaikalle, jos sellainen katsottiin välttämättömäksi Suomenlinnan liikenteen helpoittamiseksi. Laivaveistämöalueen eteläistä, korkealla sijaitsevaa osaa oli ehdotettu julkisen rakennuksen paikaksi ja Etelärantatien varrelle oli sijoitettu suurehko asuntorakennusryhmä. Suunnitelmassa oli myöskin osoitettu se paikka, jonka rakennuskonttorin

¹⁾ Valt. pöytäk. 18 p. kesäk. 6 §.

satamaosasto oli ajatellut mahdollisesti sopivan voinvientimakasiinille. Läntisen Kaivopuiston huvilapalstoja ei ollut otettu suunnitelmaan ja niiden alueet oli liitetty puistoon, mutta Merikadun itäpäästä oli varattu tilaa sinne suunnitellun rantatien taustaksi aiotulle pienehkölle rakennukselle. Puiston tähän osaan oli myöskin ehdotettu sijoitettavaksi kaksi leikki- ja muutamia tenniskenttiä. Vallit jäisivät edelleen näköalapaikaksi. Ursinin kallion luona olevaa uimalaitosta ja Kaivopuiston uimahuoneita ei enää säilytettäisi, mutta sitä vastoin voitiin ajatella niiden siirtämistä Uuni- ja Sirpalesaarille, joita sopivimmin voitaisiin käyttää kaikenlaista vesiturheilua varten. Uimahuoneiden sijoittaminen tällä tavoin edellytti kuitenkin, että rakennettiin siltä Kaivopuiston rannasta Uunisaareen ja aallonmurtaja uuden uimalaitoksen suojaksi. Merikadun istutuksia oli tutkittava yksityiskohtaisesti m. m. ottaen huomioon, millaiseksi läheinen järjestelyratapiha vastaisuudessa muodostuisi.

Kaupungin yleisten töiden hallitus puolsi kaupunginasemakaavaosaston suunnitelmaa edellyttäen, että ehdotetun julkisen rakennuksen sijoittaminen lähinnä satama-alueeseen liittyvään laivaveistämötointiin osaan ei saanut olla kyseisen alueen vastaisen hahmottelun esteenä. Kyseisen rakennuksen paikka ja suuruus oli nimittäin jätettävä Eteläsataman vastaisen laajentamisen varaan samoin kuin kysymys suunnitellun voimakasiinin paikasta.

Rahatoimikamari piti suunnitelmaa suurin piirtein tyydyttävänä, mutta katsoi, ettei vielä ollut asetettava lopulliselle kannalle erinäisten yksityisseikkojen, esim. raitiotielinjan, lautapaikkojen, Uunisaareen johtavan sillan ja Merikadun rantatien suhteen, joita vielä oli tarkemmin tutkittava. Kaivopuiston länsiosassa ja saarilla olevat vuokra-alueet, urheilutarkoitukseen luovutettuja lukuunottamatta, oli luultavasti vastaisuudessa liitettävä puistoon, mutta tämän tuli tapahtua asteittain ja ainoastaan tarpeen mukaan. Koska kamari muuten ja varsinkin uuden rantaviivan suhteen saattoi pääkohdittain kannattaa suunnitelmaa, ja koska ehdotetun rantatien rakentaminen m. m. vaatisi huomattavia täyttämistä ja tasoitustöitä, jotka vallitsevana työttömyyskautena voisi aloittaa ylimääräisinä töinä, kamari katsoi yksityisseikkojen tarpeellisista muutoksista huolimatta voivansa hyväksyä suunnitelman yleiseksi ohjelmaksi, jonka mukaan puistoalue vastedes voitaisiin järjestää. Laivaveistämöalue olisi kuitenkin erotettava suunnitelmasta ja tämän alueen vastainen käyttö ratkaistava Eteläsataman laajentamis- ja voimakasiinin rakentamiskysymyksen yhteydessä.

Rahatoimikamarin ehdotuksen mukaisesti kaupunginvaltuusto päätti¹⁾ periaatteellisesti hyväksyä kaupunginasemakaavaosaston suunnitelman Kaivopuiston ja sen viereisten Uuni- ja Sirpalesaarien vastaisesta käytöstä ja järjestelystä Myllytien ja sen jatkeen pohjoispuolella olevaa laivaveistämöaluetta lukuunottamatta.

Lupa aallonmurtajan rakentamiseen Särkän ja Harakan väliin. Merenkävijät niminen purjehdusseura, jonka valtioneuvosto v. 1922 oli oikeuttanut käyttämään Särkkää satamapaikkana, oli v. 1923 anonut satamahallitukselta saada rakentaa aallonmurtajan Särkän ja Harakan saarien väliin. Sekä satamahallituksen että kaupungin yleisten töiden hallituksen ja rahatoimikamarin sen jälkeen käsiteltäviä asioita sekä m. m. merentutkimuslaitoksen annettua lausuntonsa siitä seura v. 1924 oli peruuttanut anomuksensa. V. 1928 purjehdusseura kuitenkin uudelleen anoi rahatoimikamarilta lupaa mainitun aallonmurtajan rakentamiseen. Kaupungin yleisten töiden hallituksen annettua

¹⁾ Valt. pöytäk. 2 p. huhtik. 10 §.

uuden lausunnon, jossa se pysyen aikaisemmin lausumassaan mielipiteessä ehdotti anomuksen hyljättäväksi, satamahallitus ja seuran edustajat kävivät neuvotteluja, jotka johtivat siihen, että seura muutti alkuperäistä ehdotustaan siten, että aallonmurtajan aukko 40 m:n sijasta tulisi lähes 60 m:n levyiseksi. Täten muodostellun, v. 1929 laaditun aallonmurtajapiirustuksen mukaan rakennettaisiin erästä Harakan läheisyydessä olevasta pienemmästä saaresta Särkkään päin 100 m:n pituinen kivipenger, jonka harja olisi 2 m leveä ja korkeus 0.5 m yli 0-tason kun taas Särkästä samaan akselisuuntaan rakennettaisiin kiviarkkuun päättyvä, 30 m:n pituinen kivipenger, jonka harjan leveys olisi sama kuin edellä mainitun penkereen ja korkeus 1.5 m yli 0-tason; 15 m:n päähän mainitusta kiviarkkusta upotettaisiin sitä paitsi 3 m:n levyinen silta-arkku ja arkkujen välisen aukon yli rakennettaisiin ponttonisilta. Ulomman arkun ja Harakasta rakennetun penkereen välinen, kokonaan avoin aukko salmen syvimmässä osassa tulisi 0-tasossa olemaan 57.7 m:n levyinen. Tätä ehdotusta satamahallitus puolsi, mutta kaupungin yleisten töiden hallitus ehdotti sen hyljättäväksi. Sen jälkeen rahatoimikamari neuvoteltuaan edelleen purjehdusseuran kanssa, teki kaupunginvaltuustolle esityksen asiasta. Siinä kamari etupäässä lausui mielipiteensä ehdotusta vastaan tehdyistä muistutuksista, jotka pääasiallisesti kohdistuivat sellaisiin seikkoihin kuin suunnitellun aallonmurtajan merenkulkua ja Kaivopuiston vapaata merinäköalaa häiritsevään vaikutukseen sekä pelättyyn meriveden likaantumiseen aallonmurtajan sisäpuolella. Antamatta omasta puolestaan varsin suurta merkitystä näille huomautuksille kamari korosti sitä seikkaa, että kyseisen seuran toiminnan merkitys, purjehdusurheilun edistäminen, oli voimakkaana syynä kysymyksen ratkaisemiseen myönteisesti, ja yhtyi satamahallituksen käsitykseen asiasta.

Rahatoimikamarin ehdotuksen mukaisesti kaupunginvaltuusto asiaa esiteltäessä omasta puolestaan päätti¹⁾ edellyttäen, että myöskin asianomaiset valtion viranomaiset myöntyivät tähän, antaa Merenkävijät nimiselle purjehdusseuralle luvan aallonmurtajan rakentamiseen Särkän ja Harakan väliseen salmeen edellä mainittujen piirustusten mukaisesti ja ehdoin, että työ oli suoritettu viiden vuoden kuluessa siitä päivästä lukien, jolloin lupa annettiin. Tähän valtuusto vielä lisäsi ehdon, että yhdistyksen, jos kaupunki sitä vaati, oli omalla kustannuksellaan poistettava aallonmurtaja.

Runeberginkadun osittainen kiveäminen. Rakennuskonttorin katuosasto oli yleisön valitusten johdosta ehdottanut, että Hesperian- ja Töölönkatujen välinen Runeberginkadun osa, myymättömien tonttien katuosuudet mukaanluettuina, kesän aikana päällystettäisiin nupukivillä. Osasto oli arvioinut tämän työn kustannukset 750,720 markaksi, josta kuitenkin valtiolle kuuluvien mainitun kadun tonttien osalle tuli 207,006 markkaa, ja myymättömien tonttien katuosuuksien aiheuttamat kulut olisi tontteja myytäessä vastaavasti korottamalla niiden hintaa korvattava kaupungille. Kaupungin yleisten töiden hallituksen anottua rahatoimikamarilta toimenpidettä tarvittavan määrärahan myöntämiseksi tähän tarkoitukseen ja valtion velvoittamiseksi suorittamaan päällystystyön omien tonttiensa kohdalta kamari teki kaupunginvaltuustolle asiasta esityksen, jossa se m. m. huomautti, että vaikkakaan kaupunki yleensä ei kivennyt myymättömien tonttien katuosuuksia, vaan tämä työ säännöllisesti jätettiin tonttien tuleville omistajille, olisi tässä tapauksessa kuitenkin tehtävä poikkeus, koska kyseistä tärkeätä liikenne-

¹⁾ Valt. pöytäk. 2 p. huhtik. 9 §.

väylää ei katsottu voitavan jättää entiseen kuntoonsa, kunnes kaikki sen varrella olevat tontit oli myyty, ja koska myymättömien tonttien aiheuttamat kulut voitiin ottaa huomioon myyntihintoja vahvistettaessa. Asian näin ollen kamari ei voinut kannattaa hallituksen ehdotusta, ja se oli jo anonut maistraatilta, että valtiota pyydetäisiin kiveämään oma katuosuutensa. Koska kuitenkin valtiolle ei ollut luovutettu mitään muuta Runeberginkadun tonttia kuin tontti n:o 55, niin sen osuuden kiveämiskustannukset olivat ilmoitetut liian suuriksi ja supistuivat tosiasiallisesti 75,720 markkaan. Kaupungin osuus kustannuksista tulisi siten olemaan 675,000 markkaa.

Asiaa esiteltäessä kaupunginvaltuusto päätti¹⁾ rahatoimikamarin ehdotuksen mukaisesti merkitä v:n 1931 menosääntöön Hesperian- ja Töölönkatujen välisen Runeberginkadun osan kiveämiseen 675,000 markkaa, minkä määrän saisi käyttää jo kuluvana vuonna.

Toisen ja Kolmannen linjan välisen Siltasaarenkadun osan tasoittaminen. Kaupunginvaltuusto oli v. 1929 hyväksynyt²⁾ ehdotuksen Toisen ja Kolmannen linjan välisen Siltasaarenkadun osan tasoittamisesta 1,521,000 markkaan päätyvän kustannusarvion mukaisesti sekä antanut rahatoimikamarille tehtäväksi antaa erikoisen esityksen työn alkamisesta. V. 1930 kamari rakennuskonttorin ehdotuksesta anoi, että kyseinen työ pantaisiin alulle ylimääräisenä työnä, ja että sitä varten kuluvana vuonna käytettäisiin 880,000 markkaa, minkä määrän valtuusto toisessa yhteydessä oli myöntänyt³⁾ kyseiseen tarkoitukseen. Suostuen tähän valtuusto oikeutti⁴⁾ kamarin aloittamaan työn.

Tasoitus- y. m. töiden suorittaminen Lauttasaarenkadulla. Vacuum Oil C:o nimisen yhtiön saatua vuokralle⁵⁾ XX kaupunginosan korttelissa n:o 787 olevan Lauttasaarenkadun tontin n:o 45 rakentaakseen sille öljymakasiinin rahatoimikamari oli antanut kaupungin yleisten töiden hallituksen tehtäväksi mainitun tontin ja sen ääreisten katujen tasoittamisen sekä vesi- ja viemärijohtojen laskemisen näihin katuihin. Kyseisten töiden kustannukset oli arvioitu kaikkiaan 700,000 markaksi, mistä Lauttasaarenkadun ja erään poikkikadun tasoitukseen 200,000 markkaa, tontin tasoitukseen 150,000 markkaa, Lapinlahden keskuslaitoksen aidan siirtämiseen 35,000 markkaa, vesijohtoa varten 155,000 markkaa ja viemärijohtoa varten 160,000 markkaa. Kamarin esityksestä kaupunginvaltuusto päätti⁶⁾ hyväksyen kamarin toimenpiteen merkitä kaupungin v:n 1931 menosääntöön 700,000 markan määrärahan tähän tarkoitukseen.

Lönnrotinkadun jatkaminen. Kaupungin yleisten töiden hallitus lähetti rahatoimikamarille rakennuskonttorin satamaosaston laatimat Lönnrotinkadun jatkamista Länsisatamaan johtavaksi liikenneväyläksi koskevat piirustukset. Vuoden talousarvioon oli tähän tarkoitukseen otettu⁷⁾ 2,560,000 markan määräraha. Työn kokonaiskustannukset, niihin luettuna kaupungin omistaman, korttelissa n:o 175 olevan tontin n:o 3 a katuosuuden kiveäminen, oli laskettu 2,660,000 markaksi, johon oli lisättävä 550,000 markkaa, jos kadun alle rakennettiin kellareita. Hallitus esitti, että piirustukset hyväksyttäisiin, mikäli ne koskivat suunnitellun liikenneväylän suuntaa ja korkeutta, mutta, että suunnitelmaan sisältyvän katusillan rakentamista koskeva päätös lykättäisiin toistaiseksi, koska sillan rakenne vielä vaati yksityiskohtaista

¹⁾ Valt. pöytäk. 11 p. kesäk. 12 §. — ²⁾ Ks. v:n 1929 kert. s. 48. — ³⁾ Ks. tätä kert. s. 103. — ⁴⁾ Valt. pöytäk. 17 p. syysk. 24 §. — ⁵⁾ Ks. tätä kert. s. 20. — ⁶⁾ Valt. pöytäk. 26 p. marrask. 8 §. — ⁷⁾ Ks. v:n 1929 kert. s. 113.

selvittelyä. Vielä hallitus esitti, että kaupungin v:n 1931 menosääntöön otettaisiin 650,000 markan lisämääräraha työtä varten edellyttäen, että edellä mainitut kellaritkin rakennettiin. Rahatoimikamarin pääkohdittain puollettua hallituksen esitystä kaupunginvaltuusto sen ehdotuksen mukaisesti päätti¹⁾:

että Lönnrotinkadun jatke, mikäli asia koski kadunalaisen tilan käyttämistä sekä siltalaitteen ja nousupenkereen asemia pohjatasossa samoin kuin niiden korkeusasemia, oli rakennettava edellä mainittujen piirustusten mukaan; valtuuttaa kaupungin yleisten töiden hallituksen lopullisesti vahvistamaan sillan rakennepiirustukset; sekä

merkitä kaupungin v:n 1931 talousarvioon 650,000 markan suuruisen lisämäärärahan kyseisten töiden loppuunsaamiseen.

Kiviportaiden rakentaminen. Kaupungin yleisten töiden hallitus lähetti rahatoimikamariin kaksien kiviportaiden piirustukset, joista portaista toiset veisivät Hämeentieltä Vilhonvuoren puistikoon ja toiset tulisivat Pengerkadulle. Edellisten kustannusarvio nousi 149,000 markkaan ja jälkimmäisten 123,000 markkaan. Kummatkin portaot aiottiin niihin kuuluvia sepän- ja istustustöitä lukuunottamatta teettää hätäaputöinä, ja ne oli merkitty niiden mainitunlaisten töiden joukkoon, joita varten kaupunginvaltuusto aikaisemmin kuluvana vuonna oli myöntänyt²⁾ määrärahoja. Kamarin asiaa puollettua valtuusto päätti³⁾ hyväksyä mainittujen portaiden piirustukset.

Temppeliaukion järjestäminen. Kaikki asunto-osakeyhtiöt, joiden talot olivat Temppeliaukion varrella XIII kaupunginosassa, olivat v. 1926 rahatoimikamarilta anoneet mainitun aukion saattamista sellaiseen kuntoon, että se jossain määrin täyttäisi kaupungin tässä osassa vallitsevan istutusten ja leikkikenttien tarpeen. Hylättyään kaupungin yleisten töiden hallituksen sille lähettämän ehdotuksen aukion väliaikaisesta järjestämisestä kamari oli palauttanut asian hallitukseen kehoittaen sitä laadituttamaan uuden, koko alueen järjestämistä istutukseksi koskevan ehdotuksen; kirkkohallintolautakunta taas oli anonut; että Temppeliaukio, jonka vanhastaan oli katsottu soveltuvan kirkkorakennuksen paikaksi, edelleen pidettäisiin varattuna tähän tarkoitukseen. Sen johdosta hallitus lähetti v. 1929 kamarille uuden, rakennuskonttorin kaupunginasemakaavaosaston kolmena eri vaihtoehtona laatiman ehdotuksen kyseisen alueen lopullisesta järjestämisestä. Ensimmäisen vaihtoehdon mukaan koko alue jäisi rakentamattomaksi, lukuunottamatta sen pohjoisosaan aiottua pientä paviljonkimaista rakennusta, mikä oli tarkoitettu taustaksi Sammon- ja Oksasenkatuja vastaan. Toinen vaihtoehto käsitti julkisen rakennuksen, esim. kirkon, Fredrikinkadun taustaksi. Kolmannen vaihtoehdon mukaan taas alueen pohjoisosaan rakennettaisiin kirkko, jonka torni tulisi Fredrikin-, Oksasen- ja Sammonkatujen akseliviivojen leikkauskohtaan ja pääakseli Sammonkadun suuntaan; kirkkorakennukselle erotettaisiin tässä tapauksessa pinta-alaltaan 4,880 m²:n suuruinen tontti aukion muun osan jäädessä puistikoksi. Kustannukset alueen kuntoonsaattamisesta ensimmäisen vaihtoehdon mukaan oli arvioitu 2,645,000 markaksi, toisen vaihtoehdon mukaan 1,930,000 markaksi ja kolmannen vaihtoehdon mukaan 1,667,000 markaksi edellyttäen, että asianomaiset tontinhaltijat kustansivat rakennettaviksi aiottujen paikkojen tasoittamisen. Sekä kaupunginasemakaava-arkkitehti että hallitus puolsivat puolestaan kolman-

¹⁾ Valt. pöytäk. 18 p. kesäk. 8 §. — ²⁾ Ks. tätä kert. s. 103. — ³⁾ Valt. pöytäk. 10 p. jouluk. 12 ja 13 §.

nen vaihtoehdon hyväksymistä. Kamari, jonka enemmistö kannatti tätä samaa vaihtoehtoa ehdotti sen jälkeen kaupunginvaltuustolle tekemässään esityksessä v. 1930 kirkkohallintolautakunnan kanssa neuvoteltuaan:

1) että Tempeliahukio järjestettäisiin edellä mainitun kolmannen vaihtoehdon mukaisesti;

2) että piirustuksissa osoitettu kirkkotontti luovutettaisiin kaupungin evankelis-luterilaisille seurakunnille määrätyn, kamarin ehdottamin ehdoin;

3) että paikan järjestelyn vaatimat, kaupungille kuuluvat tasoitustyöt aloitettaisiin heti hätäaputoina käyttäen sellaisiin töihin jo myönnettyjä varoja; sekä

4) että kamarin tehtäväksi annettaisiin ryhtyä kaikkiin asian vaatimiin toimenpiteisiin.

Asiaa esiteltäessä kaupunginvaltuusto hyläten rahatoimikamarin ehdotuksen molemmat ensimmäiset ponnet päätti¹⁾, että Tempeliahukio järjestettäisiin edellä mainitun ensimmäisen vaihtoehdon mukaisesti, jota vastoin valtuusto hyväksyi kamarin ehdotuksen kaksi viimeistä pontta.

Tasoitustöiden suorittaminen Sofianlehdon lastenkodin alueella. Kaupunginvaltuuston myönnettyä²⁾ 7,000,000 markan määrärahan ylimääräisten töiden järjestämiseen kaupungin yleisten töiden hallitus anoi, että tästä määrärahasta saisi käyttää 183,000 markkaa tasoitus- ja louhimistöiden suorittamiseen Sofianlehdon lastenkodin alueella. Rahatoimikamarin asiaa puollettua valtuusto päätti³⁾, että ehdotetut työt heti sai suorittaa hätäaputoina ja että niihin sai käyttää anotun määrän mainitusta määrärahasta.

Tien ja viemärijohdon rakentaminen erälle Koskelan alueella. Kaupunginvaltuusto oli v. 1929 vuokrannut⁴⁾ Koteja tylsämielisille r. y. nimiselle yhdistykselle erään kunnalliskodin ja Annalan välillä olevan alueen tylsämielisten hoitolaitoksen rakennuspaikaksi m.m. ehdoin, että yhdistys ei vaatinut vuokra-aluetta rajoittavien katujen ja teiden tasoitamista eikä vesi- ja viemärijohtojen rakentamista sille, ennenkuin valtuusto näki hyväksi määrätä nämä työt suoritettaviksi. Yhdistys anoi kuitenkin v. 1930, että kaupunki osin rakennuttaisi vuokra-alueelle johtavat tiet sekä vesi- ja viemärijohdot sille, osin myöskin avustaisi yhdistyksen rakennushanketta suorittamalla hätäaputyönä rakennuspaikan tasoitamisen sekä kyseisen rakennuksen perustus- ja kivijalkatyöt. Rakennuskonttorin katuosaston arvioitua alueelle johtavan 310 m:n pituisen ja 6 m:n levyisen, Hämeentien ja kunnalliskodin väliseltä tieltä vedetyn tien kustannukset n. 200,000 markaksi ja kustannukset erityisestä Koskelan puroon laskevasta viemärijohtosta, joka myöhemmin liitettäisiin tulevaan Arabiankadun ja Vanhankaupungin selän väliseen pääviemärijohtoon, 80,000 markaksi sekä lisäksi ilmoitettua, ettei vesijohtoon ulottaminen vuokra-alueelle vaatisi mitään kustannuksia, koska sellainen johto jo oli rakennettu aivan alueen ääreen, kaupungin yleisten töiden hallitus toi esiin, ettei kaupunki sopimuksen mukaisesti ollut velvollinen rakentamaan alueelle johtavaa tietä eikä myöskään viemärijohtoa sille, ja vastusti niin ikään yhdistyksen anomusta kaupungin avustuksen myöntämisestä tasoitus- ja rakennustöihin, jotka oli arvioitu yhteensä 168,700 markkaa maksaviksi. Rahatoimikamari, joka sen jälkeen käsitteli asiaa, huomautti, että kyseisellä yhdistyksellä ei vielä ollut käytettävänään kylliksi varoja laitoksen rakentamista varten, joten todennäköisesti kuluisi vielä pitkä aika, ennenkuin raken-

¹⁾ Valt. pöytäk. 26 p. helmik. 12 §. — ²⁾ Ks. tätä kert. s. 101. — ³⁾ Valt. pöytäk. 12 p. helmik. 10 §. — ⁴⁾ Ks. v.m 1929 kert. s. 25.

nushanke voitiin toteuttaa. Mutta koska ehdotettu tie joka tapauksessa näytti tarpeelliselta eikä laitosta voitaisi ottaa käytäntöön, ennenkuin viemärijohto oli rakennettu, kamari katsoi ottaen huomioon aiotun laitoksen kannatettavan tarkoituksen voivansa sopimuksen määräyksistä huolimatta puoltaa sekä tien että viemärijohtoon rakentamista; nämä työt olisi suoritettava hätäaputoiminä ja kustannettava vastedes myönnettävillä määrärahoilla. Yhdistyksen anomuksen hyväksymisen ehdoksi tässä suhteessa oli kuitenkin pantava, että yhdistys ennen töiden aloittamista esitti takuut rakennushankkeensa toteuttamisesta. Paikan tasoitus- ja rakennustöiden suhteen kamarikaan sitä vastoin ei puoltanut yhdistyksen anomusta.

Rahatoimikamarin ehdotuksen mukaisesti kaupunginvaltuusto päätti¹⁾ eväten yhdistyksen anomuksen kaupungin avustuksen myöntämisestä tasoitus- ja rakennustöihin velvoittaa kamarin, jos yhdistys esitti takuut siitä, että sen rakennushanke voitiin toteuttaa, teettämään ylimääräisenä työnä sen vuokra-alueelle johtavan tien ja siltä lähtevän viemärijohtoon yhteensä 280,000 markaksi arvioiduin kustannuksin, jolloin kamarin ennen töiden aloittamista oli annettava valtuustolle ehdotus tarvittavan määrärahan osittamisesta niihin.

Koteja tylsämielisille nimisen yhdistyksen myöhemmin antotta rahatoimikamarilta, että keyseinen tie ja viemärijohto rakennettaisiin lähitulevaisuudessa, kamari anoi, että kaupunginvaltuusto, vaikka yhdistyksen suunnitteleman rakennushankkeen toteuttamismahdollisuudet näyttivätkin epäiltäviltä, kaupungin oman edun takia valtuuttaisi kamarin sopivaksi katsomanaan ajankohtana teettämään mainitut työt ylimääräisinä töinä 280,000 markaksi arvioiduin kustannuksin, jotka suoritettaisiin valtuuston kertomusvuonna ylimääräisiä töitä varten myöntämän²⁾ määrärahan varoilla. Valtuusto myöntyi³⁾ kamarin esitykseen, mutta epäsi kamarin ehdotuksesta yhdistyksen samassa yhteydessä tekemän anomuksen 168,700 markan avustuksen myöntämisestä tasoitus- y. m. töihin.

Viemärivereden puhdistuslaitoksen rakentaminen Kyläsaaren. Koska oli valitettu, että viemäriverettä johdettiin Vanhankaupungin lahteen Kyläsaaren lähistölle, rahatoimikamari oli v. 1929 pyytänyt⁴⁾ kaupungin yleisten töiden hallitukselta lausuntoa kysymyksestä, kävikö päinsä rakentaa viemärivereden puhdistamo mainittuun saareen. Tämän johdosta hallitus samana vuonna antoi kamarille rakennuskonttorin katu- ja viemäriosaston laatiman suunnitelman viemärivereden biologista puhdistamista varten ja samalla koeasemaksi tarkoitettun laitoksen rakentamisesta sinne. Satamahallituskin yhtiä tähän ehdotukseen erinäisin ehdoin. Kaupunginvaltuuston v. 1930 eri tilaisuuk- sissa⁵⁾ myönnettyä työttömyyden lieventämiseksi varoja Kyläsaaren louhimiseen ja viemärijohtojen vetämiseksi suunniteltuun puhdistuslaitokseen, jonka rakentaminen siten näytti periaatteellisesti päätetyltä, kaupungin yleisten töiden hallitus antoi kamarille lopullisen ehdotuksen viemärivereden puhdistamon perustamisesta Kyläsaaren siihen liittyvine piirustuksineen ja kustannuslaskelmineen. Laitoksen tarkoituksena oli Käpylän ja Kumpulan eteläosista, Vallilan pohjoisosasta sekä Hermannista tulevan viemärivereden täydellinen biologinen puhdistaminen, ja suunnitelmaa laadittaessa oli m. m. otettu huomioon kaupungin uuden teurastamon likaveden puhdistamismahdollisuus siellä. Koelaitoksena puhdistamo toimisi siten, että sen neljä toisistaan erillään olevaa osaa oli suunniteltu eri järjestelmien mukaan, kukin sellaisin

¹⁾ Valt. pöytäk. 19 p. maalisk. 11 §. — ²⁾ Ks. tätä kert. s. 103. — ³⁾ Valt. pöytäk. 18 p. kesäk. 9 §. — ⁴⁾ Ks. v:n 1929 kert. s. 50. — ⁵⁾ Ks. tätä kert. s. 102.

laittein, että varmasti voitiin saada selville mikä järjestelmistä sekä puhdistusteknisessä että taloudellisessa suhteessa oli edullisin; myöhemmin voitiin laitos, jos se katsottiin toivottavaksi, ilman mainittavia vaikeuksia rakentaa uudelleen parhaaksi osoittautuneen järjestelmän mukaisesti, mikä sitten otettaisiin käyttäntöön vastedes tarvittavia puhdistuslaitoksia rakennettaessa. Laitoksen jäljellä olevien rakennustöiden kustannukset hallitus oli arvioinut 9,903,000 markaksi, minkä määrän hallitus oli merkinnyt v:n 1931 talousarvioehdotukseen mainittuun tarkoitukseen käytettäväksi.

Kaupunginvaltuustolle tämän jälkeen antamassaan esityksessä¹⁾ kamari anoi, että puhdistuslaitos rakennettaisiin laaditun suunnitelman mukaisesti ja että rakennuskonttori veloitettaisiin yksityiskohtaisia piirustuksia laatiesaan ja koneellisia varusteita hankkiessaan käyttämään asiantuntijoiden apua.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi tämän ehdotuksen²⁾ ja samoin talousarviota järjestettäessä rahatoimikamarin ehdotuksen³⁾, että v:n 1931 menosääntöön käyttäntöön 5,000,000 markan määräraha Kyläsaaren puhdistuslaitosta varten; sitä vastoin kamari oli katsonut, että tarpeellisten koneiden hankkiminen oli siirrettävä seuraavaan vuoteen.

Paikan varaaminen pysyväiselle näyttelykentälle. Rahatoimikamarin ehdotettua evättäväksi anomuksen paikan luovuttamisesta Helsinkiin järjestettäväksi suunniteltua Suomen XIII yleistä maatalousnäyttelyä varten kaupunginvaltuusto v. 1929 oli palauttanut⁴⁾ asian kamariin. Tämän johdosta ja saatuaan tietää, että näyttely todennäköisesti pidettäisiinkin Viipurissa, kamari kohdisti asian valmisteluun siihen, että kaupunki varaisi suurehkon alueen järjestettäväksi pysyväiseksi näyttelykentäksi, jota voisi käyttää useihin eri tarkoituksiin ja jonka järjestämiskustannukset siten eivät kuluisi hukkaan. Tätä varten kamari ryhtyi neuvotteluihin Suomen raviurheilun ystävät r. y. nimisen yhdistyksen kanssa, jolla oli vuokralla Käpylän eteläpuolella, Mäkelänkadun ja rautatien välillä oleva n. s. ravirata-alue tammikuun 1 p:ään 1974 ehdoin, että kaupunki kuitenkin aikaisintaan tammikuun 1 p:nä 1949 sai lunastaa sen. Yhdistys ilmoitti suostuvansa luovuttamaan mainitun alueen hallintaoikeuden ja sillä olevien rakennusten omistusoikeuden m. m. ehdoin, että kaupunki maksoi 748,500 markan korvauksen alueeseen uhratuista kustannuksista ja että yhdistykselle myönnettiin oikeus raviradan käyttämiseen enintään kahdeksana päivänä vuodessa. Kaupungin yleisten töiden hallitus arvioi sen jälkeen ravirata-alueen ja erään sen eteläpuolella olevan alueen, joiden pinta-ala oli yhteensä 35 ha, kuntoonpanokustannukset edellä mainittu korvaus mukaanluettuna 4,380,000 markaksi, johon tulisi lisäksi kustannukset sähköjohdoista y. m.; jos koko tämän alueen sorastaminen ja hiekoittaminen toimitettaisiin hyvin perusteellisesti pysyvän näyttelykentän vaatimusten mukaisesti, lisääntyisivät kustannukset vielä 3,400,000 markkaa.

Asiasta kaupunginvaltuustolle antamassaan esityksessä rahatoimikamari lausui, että kyseinen alue kustannusten suuruudesta huolimatta oli varattava pysyväiseksi näyttelykentäksi, koska sellainen oli osoittautunut tarpeelliseksi ja sitä todennäköisesti vastaisuudessa tultaisiin usein käyttämään. Tätä nykyä kaupungin ei kuitenkaan tätä varten ollut otettava vastatakseseen muista kustannuksista kuin ravirata-alueen lunastamisen aiheuttamista, enintään 750,000 markasta, jotka oli merkittävä kaupungin v:n 1931 meno-

¹⁾ Valt. pain. asiakirj. n:o 39. — ²⁾ Valt. pöytäk. 10 p. jouluk. 27 §. — ³⁾ S:n 17 p. jouluk. 9 §. — ⁴⁾ Ks. v:n 1929 kert. s. 22.

sääntöön ja joista 100,000 markkaa oli maksettava ennakolta lunastussopimusta allekirjoitettaessa. Alueen kuntoonpanokustannuksiin oli osoitettava varoja lähivuosien talousarvioita järjestettäessä, mikäli kaupungin taloudellinen tila sen salli.

Sen jälkeen kun asia oli palautettu rahatoimikamariin neuvottelujen jatkamiseksi Suomen raviurheilun ystävät nimisen yhdistyksen kanssa, yhdistys luopui vaatimuksestaan saada käyttää ravirataa mutta pysyi korvausvaatimuksissaan sekä asetti raviradan luovuttamisen uudeksi ehdoksi, että yhdistyksen ja ratavartija V. Packalenin välinen vuokrasopimus, joka koski mainitun alueen sen osan käyttöoikeutta, jossa hänen rakennuksensa sijaitsi, siirrettiin kaupungille.

Rahatoimikamarin tämän johdosta tekemän uuden esityksen mukaisesti kaupunginvaltuusto päätti¹⁾:

lunastaa Suomen raviurheilun ystävät nimiseltä yhdistykseltä n. s. ravirata-alueen hallintaoikeuden 748,500 markasta, mikä määrä merkittäisiin kaupungin v:n 1931 menosääntöön ja josta 100,000 markkaa saisi käyttää jo v. 1930; varata pysyväiseksi näyttely-, huvi- ja urheilukentäksi sekä muihin yleisiin ja hyödyllisiin tarkoituksiin koko kaupungin yleisten töiden hallituksen ehdottaman alueen, kaikkiaan 35 ha; sekä

antaa siirtää kaupungille mainitun yhdistyksen ja ratavartija Packalenin välisen vuokrasopimuksen.

Vilhonvuoren puistikon kuntoonpano. Rahatomikamarin annettua v. 1928 kaupungin yleisten töiden hallituksen tehtäväksi ylimääräisiä töitä järjestettäessä ottaa huomioon erinäisten Vilhonvuorenkujan talojen omistajien esittämän anomuksen Vilhonvuoren puistikon kuntoonpanemisesta, hallitus oli omine puoltolauseineen lähettänyt kamariin kaupunginasemakaava-arkkitehdin laatiman ehdotuksen puistikon kuntoonsaattamisesta. Sen mukaan alueelle järjestettäisiin suurehko leikki- ja pallokenttä, kaksi pienempää kenttää, tarpeelliset tiet ja jalkakäytävät, suojamuurit Vilhonvuorenkujan ja kenttien puolelle sekä muutamia pienehköjä kasviryhmiä, jota paitsi suunnitelmaan kuului portaiden rakentaminen Hämeentieltä toiselle pienemmistä kentistä, Käenkujan Vilhonvuorenkatuun yhdistävä ajotie y. m. Kustannusarvio, joka ei sisältänyt mainittuja portaita eikä ajotietä eikä myöskään istutuksia, päättyi 950,000 markkaan, josta 670,000 markkaa kenttiä, 220,000 markkaa teitä ja jalkakäytäviä sekä 60,000 markkaa suojamuureja varten. Rahatoimikamarin ehdotuksesta kaupunginvaltuusto päätti²⁾ v. 1930 hyväksyä laaditun suunnitelman ja antaa kamarin tehtäväksi aikanaan tehdä valtuustolle esityksen työn aloittamisesta.

Luistinratojen järjestäminen urheilu- ja leikkikentille. Urheilulautakunta oli anonut rahatoimikamarilta, että luistinratoja järjestettäisiin kaupungin toimesta aikuisille Käpylän urheilukentälle ja lapsille Vuorimiehen-, Lapinlahden-, Perämiehen-, Nervanderin- ja Agricolankatujen varrella sekä Vallilassa ja Haapaniemessä oleville leikkikentille, jota paitsi lautakunta oli puoltanut herra C. L. Thunbergin anomusta saada järjestää omalla kustannuksellaan luistinradan Runeberginkadun varrella olevalle suuremmalle kentälle. Muiden paikkojen paitsi Perämiehen-, Nervanderin- ja Agricolankatujen varrella olevien leikkikenttien suhteen kaupungin yleisten töiden hallitus, joka arvioi ehdottamiensa ratojen perustamis- ja ylläpitokustannukset kaikkiaan 265,000 markaksi, puolsi lautakunnan esitystä. Rahatoimikamari, joka periaatteel-

¹⁾ Valt. pöytäk. 11 p. kesäk. 17 §. — ²⁾ S:n 22 p. tammik. 7 §.

lisesti kannatti ajatusta maaluistinratojen järjestämisestä, ei kuitenkaan toistaiseksi katsonut olevan syytä rakentaa niin monta mainitunlaista rataa eikä myöskään oikeuttaa yksityistä henkilöä rakentamaan tällaista rataa yleiselle leikkikentälle. Tämän mukaisesti kamari anoi, että kaupunginvaltuusto merkitsisi seuraavan vuoden talousarvioon määrärahoja yhteensä 150,000 markkaa luistinradan rakentamiseksi Käpylän urheilukentälle sekä Vallilan leikkikentälle ja Runeberginkadun varrella olevalle pienemmälle kentälle. Myöhemmin kamari ehdotti, että mainittua määrärahaa käyttäen rakennettaisiin rata myöskin Runeberginkadun varrella olevalle suuremmalle kentälle, ilmoittaen samalla, että tässä tapauksessa Pallokenttä osakeyhtiö ylläpitäisi tätä ja Käpylässä olevaa rataa. Asiaa esiteltäessä valtuusto päätti ¹⁾ merkitä kaupungin v:n 1931 menosääntöön 150,000 markan määrärahan maaluistinratojen järjestämiseksi ja ylläpitämiseksi.

Uusi ulkoilmajuhlapaikka. Rahatoimikamarin annettua kaupungin yleisten töiden hallituksen tehtäväksi koettaa löytää kaupungin alueelta uuden paikan käytettäväksi ulkoilmajuhlia varten hallitus ehdotti sellaiseksi Alppilan mäen Vesilinnan länsipuolella olevaa n. 26,000 m²:n suuruisia aluetta, joka 40,000 markan kustannuksin voitaisiin saattaa tyydyttävään kuntoon. Kamari, joka puolestaan kannatti tätä ehdotusta, kehoitti sen jälkeen hallitusta merkitsemään v:n 1931 talousarvioehdotukseen mainitun suuruisen määrärahan tätä tarkoitusta varten ja anoi kaupunginvaltuustolta, että sen toimenpide hyväksyttäisiin. Asiaa esiteltäessä valtuusto päätti ²⁾ merkitä kaupungin mainitun vuoden menosääntöön 40,000 markan määrärahan kyseisen alueen kuntoonpanemista varten.

Mustikkamaan kuntoonpano. Helsingin työväenyhdistys oli v. 1929 rahatoimikamarille esittänyt, että kaupungin v:n 1930 menoarvioon merkittäisiin erinäisiin Mustikkamaan tasoitus-, istutus-, hiekoitus- y. m. töihin tarvittavat määrarahat. Kaupunginpuutarhurin, kaupungin yleisten töiden hallituksen ja rahatoimikamarin annettua lausunnot asiasta kaupunginvaltuusto v. 1930 päätti ³⁾ kamarin ehdotuksesta myöntää ylimääräisiin töihin varautuista käyttövaroistaan 150,000 markan määrärahan Mustikkamaan ravintolarakennuksen ja urheilukentän lähimmän ympäristön saattamiseksi kuluvana vuonna tyydyttävään kuntoon.

Mustikkamaan käyttäminen kansanpuistona. Helsingin työväenyhdistyksen esitys, ettei muutamia Mustikkamaan huvila-alueita enää annettaisi vuokralle yksityisille yhdistyksille, vaan että mainittua saarta käytettäisiin yksinomaan kansanpuistona, ei rahatoimikamarin ehdotettua sen hylkäämistä antanut valtuustolle toimenpiteen aihetta ⁴⁾.

Parannusten toimeenpaneminten Korkeasaaren eläintarhassa. Suomen yhtyneitten eläinsuojeluyhdistysten keskusliitto esitti kaupunginvaltuustolle osoittamassaan kirjelmässä erinäisiä toivomuksia, jotka koskivat Korkeasaaren eläintarhan johtoa, sinne asetettuja eläinhäkkejä, mainitun saaren istutuksia ja järjestystä y. m. Tunnustaen pääkohdittain keskusliiton esittämien näkökohtien oikeuden rahatoimikamari antamassaan lausunnossa ilmoitti jo ryhtyneensä toimenpiteisiin välttämättömimpien parannusten aikaansaamiseksi Korkeasaarella. Niinpä oli eläinten häkkien puhdistamista varten otettua henkilökuntaa vuoden alusta lisätty ja istutuksia hoitamaan palkattu puutarhuri. Häkkien parantamiseen oli kamarin v:n 1931 talousarvio-

¹⁾ Valt. pöytäk. 10 p. jouluk. 7 §. — ²⁾ S:n 29 p. lokak. 16 §. — ³⁾ Valt. pöytäk. 2 p. huhtik. 18 §. — ⁴⁾ S:n 29 p. lokak. 33 §.

ehdotukseen merkitty huomattava määräraha. Mainitusta vuodesta alkaen Korkeasaaren eläintarhan hoito sitä paitsi siirtyisi tulevalle kiinteistölautakunnalle, ja sen alaiseksi perustettaisiin luultavasti toimi, jonka haltijan tuli olla tieteellisesti sivistynyt, eläintarhanhoitoon perehtynyt henkilö. — Kamarin ehdotuksen mukaisesti kaupunginvaltuusto päätti¹⁾, että keskusliiton esitys ei aiheuttaisi enempiä toimenpiteitä.

B. Kaupungin irtainta omaisuutta ja rahatointa koskevat asiat.

Kaupungin v:n 1928 tilien ja hallinnon tarkastus. Kaupunginvaltuuston kokous, jossa kaupungin v:n 1928 tilinpäätös olisi ollut hyväksyttävä, oli mikäli oli kysymys v:n 1928 tilinpäätöksen hyväksymisestä ja vastuuvapauden myöntämisestä v. 1929 siirretty²⁾ ajankohtaan, joka valmisteluvaliokunnan tuli määrätä. Vuositolitarkastajain tarkastuskertomuksen³⁾ ja muiden kaupungin v:n 1928 tilien tarkastusta koskevien asiakirjojen sekä talousarviovaliokunnan niistä antaman lausunnon⁴⁾ saavuttua kaupunginvaltuusto v. 1930 otti asian käsiteltäväkseen ja myönsi⁵⁾ tällöin hyväksyen kyseisen tilinpäätöksen rahatoimikamarille ja kaupungin muille hallinnollisille hallituksille, lautakunnille ja laitoksille vastuuvapauden niiden v:n 1928 tileistä ja hallinnosta.

Kaupungin v:n 1929 tilinpäätös ja sen mainitun vuoden tilien ja hallinnon tarkastus. Kaupungin v:n 1929 tilinpäätös osoitti yhteensä seuraavat tulot ja menot:

Tulot.

Säästö v:sta 1928	Smk	132,317,154: 92
Tuloja talousarvion mukaan	»	556,210,318: 78
Määrärahoja säästynyt	»	17,615,455: 17
Talousarvioon merkittyyä tuloja yli arvion	»	25,259,189: 13
Talousarvioon merkitsemättömät tulot	»	3,310,370: 21
Yhteensä	Smk	734,712,488: 21

Menot.

Määrärahoja talousarvion mukaan	Smk	579,210,318: 78
Määrärahoja ylitetty	»	5,286,986: 59
Vajasta lasketuissa tuloissa	»	10,815,675: 51
Talousarvioon merkitsemättömät menot	»	9,011,994: 90
Yhteensä	Smk	604,324,975: 78
Säästyneitä lainavaroja	Smk	166,910: 51
Tilierotus v:een 1930, säästöä	»	130,220,601: 92
Yhteensä	Smk	734,712,488: 21

Valtuuston kokous, jossa kaupungin tilinpäätös oli määrätty hyväksyttäväksi, siirrettiin⁶⁾ ensin, mikäli se koski v:n 1929 tilinpäätöksen hyväk-

¹⁾ Valt. pöytäk. 26 p. marrask. 38 §. — ²⁾ Ks. v:n 1929 kert. s. 54. — ³⁾ Valt. pain. asiakirj. n:o 26 v:lta 1929. — ⁴⁾ S:n n:o 27 v:lta 1929. — ⁵⁾ Valt. pöytäk. 16 p. huhtik. 1 §. — ⁶⁾ S:n 11 p. kesäk. 2 §.