

Liikenne Oy. ilmoitti, ettei se taloudellisista syistä voinut myöntää siirtoalennusta liikennelaitoksen kulkuneuvoista Suomenlinnan lauttaan siirtyville matkustajille, kun sen sijaan vuosi- ja sarjalipuilla matkustaville myönnettiin 72 ja 55 %:n alennukset kertalipun hinnasta. Kiinteistölautakunta katsoi, että jos siirto-oikeus Suomenlinnan lautasta liikennelaitoksen kulkuvälineisiin myönnettäisiin, syntyisi tästä ennakkotapaus, koska Suomenlinnan liikennettä oli pidettävä samanlaatuisena kuin yksityisten liikennöitsijöiden harjoittamaa esikaupunkiliikennettä. Lautakunta ei näin ollen puoltanut aloitteessa tehtyä ehdotusta. Liikennelaitoksen lautakunta katsoi, ettei 5 mk:n siirtomaksua katsottu erilliseksi korvaukseksi kaksiosaisen matkan toisesta osasta, vaan että siirto-oikeuden myöntäminen toisen yrittäjän linjalta toiselle siirtyvälle matkustajalle edellyttäisi matkalipputulojen erikseen sovittavaa jakamista yrittäjien kesken, joka aiheuttaisi huomattavan suuren kirjanpito- ja tilittämistyön. Jos tällainen oikeus myönnettäisiin ko. matkustajille, voisivat tähän ennakkotapaukseen vedota kaikki kaupungin alueella linja-autoliikennettä harjoittavat yritykset jopa valtionrautatietkin. Näin ollen valtuusto päätti<sup>1)</sup>, ettei aloite antanut aihetta toimenpiteisiin.

*Mustikkamaan liikenteen järjestäminen.* Vt Kulonen ym. olivat tehneet aloitteen 1. 4. 1953, jossa ehdotettiin, että Mustikkamaan liikenne järjestettäisiin siten, että laiva kulkisi säännöllisin väliajoin Hakaniemen rannasta Mustikkamaalle, mikä järjestely merkitsisi väliaikaista, tyydyttävää ratkaisua. Liikennelaitoksen lautakunta totesi, että Runeberg-laivaa ei taloudellisesti voitaisi käyttää ko. liikenteeseen, mihin se myöskin olisi liian kömpelö. Tarkoitukseen tarvittaisiin uusi lautta, joka kuljettaisi kerralla n. 400—500 henkilöä. Se tulisi maksamaan n. 65 milj. mk ja käyttökustannukset olisivat 10—11 milj. mk vuodessa. Tuloja oli vaikea arvioida, mutta todennäköisesti liikenne tuottaisi jonkin verran tappiota. Urheilu- ja retkeilylautakunta selosti tähänastista Mustikkamaan liikenteen järjestelyä, mikä oli hoidettu 15 moottoriveneen avulla. Näiden kuljettajat olivat yleensä hoitaneet tehtävänsä hyvin, joten väite, että saarella kävijäin lukumäärä oli vähentynyt kulkuvaikeuksien takia, tuntui perättömältä. Ilmeisesti monet muut syyt olivat vaikuttaneet siihen, että kävijöiden lukumäärä oli vähentynyt n. 500 000:sta ennen sotia 60 000—70 000:een v. 1952—1953. Lyhyttä ja sääsuhteiltaan epävarmaa varsinaista uinti- ja kesänviettokautta varten ei lautakunnan mielestä kannattaisi rakentaa kallista lauttaa, vaan olisi Kulosaaresta rakennettava silta Mustikkamaalle, minkä lisäksi liikennettä välitettäisiin edelleen moottoriveneillä Kaikukadun päästä Mustikkasaareen. Valtuusto päättikin<sup>2)</sup>, ettei aloite antanut aihetta toimenpiteisiin.

Santahaminan liikennettä koskeva aloite, ks. yleiset työt s. 98.

## 12. Satamaoloja koskevat asiat

*Satamamaksujen korotuksen vahvistaminen.* 11. 11. 1953 valtuusto oli päättänyt, että sisäasiainministeriön 8. 8. 1924 vahvistaman tariffin, jonka mukaan aluksista kannetaan satamamaksuja Helsingin kaupungissa, 1—4 §:issä määrätyt maksut kannettaisiin kymmenkertaisina 1. 1. 1954 lähtien. Sisäasiainministeriö vahvisti<sup>3)</sup> päätöksen 17. 12. 1953.

*Satamalaitoksen virat.* Satamarakennusosastolle päätettiin<sup>4)</sup> perustaa 1. 1. 1955 lukien seuraavat uudet rakennusmestarin virat: yksi 38. palkkaluokan virka, yksi 37., kaksi 35., kaksi 33. ja yksi 31. palkkaluokan virkaa.

Valtuusto oli päättänyt<sup>5)</sup> v. 1951, että eräät tilapäiset virat lakkautetaan ja näiden virkojen haltijat otetaan välittömästi kaupungin vastaavanlaiseen, työsuhteiseen palvelukseen. Tämän jälkeen oli viranhaltijain eroamisen ja eläkkeelle siirtymisen johdosta avoimiksi tulleet virat jääneet täyttämättä virkasuhteisina. Tästä syystä talousarviossa olevat henkilökunnan palkkaamiseen osoitetut määrärahat eivät ole vastanneet todellista tilannetta. Vakinaisten viranhaltijain kohdalla syntyi pakkosäästöä, kun taas työsuhteessa palkattujen kohdalla ilmeni määrärahojen riittämättömyyttä. Näin ollen valtuusto päätti<sup>6)</sup> lakkauttaa satamalaitoksen varastoimis- ja laiturihuolto-osaston seuraavat vakinaiset virat: kuusi 23. palkkaluokan varastomiehen virkaa, kolme 21. palkkaluokan hissi-

<sup>1)</sup> Kvsto 1. 9. 708 §. — <sup>2)</sup> S:n 27. 1. 59 §. — <sup>3)</sup> S:n 27. 1. 36 §. — <sup>4)</sup> S:n 31. 3. 259 §. — <sup>5)</sup> Ks. v:n 1951 kert. s. 10. — <sup>6)</sup> Kvsto 1. 9. 675 §, ks. v:n 1951 kert. s. 10.

laitoksen koneenhoitajan virkaa, kolme 12. palkkaluokan siivoajan virkaa ja yhden 18. palkkaluokkaan kuuluvan talonmiehen viran.

*Raiteiden rakentaminen Herttoniemen teollisuusalueen raidekujalle 65.* Kulutusosuoskuntien Keskusliitto oli maininnut, että silloin kun se v. 1946 osti kaupungilta Herttoniemen teollisuusalueelta tontin, sille annettiin kaupungin taholta hyviä toiveita siitä, että tontin itäisen sivustan suuntaan tuleva rautatien pistoraide rakennettaisiin lähiaikoina kaupanteon jälkeen. Tästä oli kuitenkin kulunut jo yli 7 vuotta eikä raiteen rakentamista vielä ollut tapahtunut, minkä vuoksi yhtiö pyysi, että kaupunki pikaisesti toteuttaisi raiteen rakennussuunnitelman. Vastaavanlaisen anomuksen oli tehnyt myöskin Sören Berner & Co Oy. Satamalautakunta huomautti lausunnossaan, että molemmat anomuksissa mainitut tehdastontit rajoittuivat raidekujaan 65, joka oli pengerretty kaupungin toimesta, joten jäljellä oli radan päällysrakenteen tekeminen. Tontteja myytäessä oli mainituille liikkeille suullisissa neuvotteluissa annettu kaupungin taholta lupauksia kuormausraiteen rakentamisesta. Näin ollen kaupunginhallitus ehdotti, että raidekujalle 65 rakennettaisiin liikenne-raide Herttoniemen pääraiteesta Puusepänkadulle saakka, mutta valtuusto hylkäsi <sup>1)</sup> ehdotuksen. Tyytymättömänä mainittuun valtuuston päätökseen Oy. Fundus Ab. valitti siitä lääninhallitukseen samoilla perusteilla kuin em. yhtiöt esittäen, että kaupunki veloitettaisiin täyttämään oma osuutensa yhtiön kanssa tehdystä kauppasopimuksesta. Lääninhallitukselle antamassaan selityksessä valtuusto esitti <sup>2)</sup> valituksen hylättäväksi. Lääninhallitus hylkäsi <sup>3)</sup> valituksen 30. 9.

*Katajanokan vientivarastorakennus.* Satamalautakunta ilmoitti, että v:n 1952 talousarvion ao. tilille oli varattu 28 milj. mk:n suuruinen määräraha Katajanokan vientivarastorakennuksen rakentamista varten. Kustannukset tulivat kuitenkin ylittämään mainitun määrän n. 4 milj. mk:lla, koska rakennus oli jouduttu jakamaan osiin kahdella palomuurilla, vielä oli laiturikenttää jouduttu muutenkin rikkomaan siinä määrin, että sen korjaaminen muodostui suuritöiseksi. Myöskin oli katsottu asianmukaiseksi tehdä rakennukseen sileä lattia. Valtuusto myönsi <sup>4)</sup> tarvittavan määrärahan mainittujen lisätöiden suorittamista varten.

*Katajanokan huoltorakennus* oli valmistunut ja sen kalustamista ja sisustamista varten myönnettiin <sup>5)</sup> satamalautakunnalle oikeus ylittää ao. tilillä olevaa määrärahaa 2.5 milj. mk.

*Satamarakennusosaston töiden järjestelyssä* oli aiheutunut erinäisiä vaikeuksia sen vuoksi, että Kulosaaren sillan Sörnäisten liitostien rakentamiseen ei ollut vielä päästy osittain asemakaavallisista syistä, osaksi sen tähden, että Sörnäisten ratapiha-alueen saaminen valtiolta liitostien paikaksi odotti edelleen ratkaisuaan. Työvoimaa oli jouduttu sijoittamaan näin ollen laiturien rakentamiseen enemmän kuin määrärahat edellyttivät, mikä kylläkin oli taloudellisesti edullista. Töiden järjestäminen mainitulla tavalla edellytti eräitä määrärahasiirtoja, jotta ko. varat voitaisiin käyttää tarkoituksenmukaisemmin talousarvion perusteluista poiketen. Valtuusto oikeutti <sup>6)</sup> satamalautakunnan käyttämään määrärahoja sen ehdottamalla tavalla.

*Eteläsataman matkustajalaiturin uuden osan rakennuskustannukset.* Satamalautakunta oli 20. 3. anonut, että talousarvion tuloa tuottavien pääomamenojen pääluokan satamien lukuun kuuluvalla tilillä Rakennukset olevaa siirtomäärärahaa saataisiin ylittää 137 223 359 mk. Valtuusto käsitteli asiaa 31. 3. palauttaen sen kaupunginhallitukseen. Tämä vuorostaan kehotti satamalautakuntaa antamaan perusteellisen selvityksen tilin ylityksen johdosta. Satamalautakunnan asiaa tutkimaan asettama jaosto oli saanut työnsä suoritetuksi ja jättänyt mietintönsä satamalautakunnalle. Jaosto oli todennut Eteläsataman matkustajapaviljongin rakennusohjelman laatimista selostaessaan, että valtuusto oli päättänyt 31. 5. 1950 muuttaa ko. luonnospirustuksia, mikä päätös oli omiaan vaikuttamaan korottavasti rakennuskustannuksiin sekä sen johdosta, että suunnitelman muutos aiheutti lisäkustannuksia että myöskin siksi, että piirustusten uusiminen aiheutti viivästyistä töiden suorittamisessa, mikä vuorostaan pakotti teettämään työn kiireellisemmässä tahdissa. Matkustajapaviljongin rakentamistoimikunnan toimintaa ja sen asettamista koskevia päätöksiä tutkittuaan jaosto oli tullut siihen käsitykseen, ettei toimikunta ollut ylittänyt toimivaltaansa, mutta että olisi ollut suotavaa, että se olisi alistanut satamalau-

<sup>1)</sup> Kvsto 24. 2. 168 §. — <sup>2)</sup> S:n 25. 8. 632 §. — <sup>3)</sup> S:n 3. 11. 862 §. — <sup>4)</sup> S:n 5. 5. 366 §. — <sup>5)</sup> S:n 19. 5. 425 §. — <sup>6)</sup> S:n 17. 11. 934 §.

takunnan hyväksyttäväksi rakennuttajan kanssa tekemänsä sopimuksen, varsinkin kun rakennustyö annettiin suoritettavaksi laskutustyönä. Tällaista työn suoritustapaa jaosto ei pitänyt tarpeellisena, vaan oli sitä mieltä, että urakkatyö olisi voinut tulla halvemmaksi.

Matkustajapaviljongin kustannukset olivat v:n 1953 lopussa 460 049 170 mk, mutta koska muita sataman rakennushankkeita oli jäänyt osittain suorittamatta tai siirtynyt myöhempien vuosien aikana toteutettaviksi, ei satamien rakennusten määrärahan loppusummaa v:n 1952 tai 1953 tilinpäätöksessä ollut ylitetty. Vasta myöhemmin, kun aiottiin ryhtyä toteuttamaan siirtyneitä rakennushankkeita, todettiin, ettei varoja enää ollut käytettävissä, koska matkustajapaviljongin rakennustöihin oli käytetty yhteiselle momentille myönnettyjä varoja enemmän kuin erityisesti tätä rakennuskohdetta varten oli myönnetty, ylitys oli 130 049 170 mk. Rakennuksia varten jo aikaisemmin kuin v:ksi 1952 myönnettyjen määrärahojen yhdistäminen yhden momentin kohdalle oli ilmeisesti aiheuttanut sen, ettei ylitystä aikaisemmin ollut pyydetty. Satamalaitoksen kassa- ja tilivirasto ei väärinkäsityksen johdosta ja valtuuston asiaa koskevan päätöksen virheellisen tulkinnan takia ollut tarkkaillut momentin erittelyä ja näin ollen eri rakennuskohteiden kustannusten loppusummat oli vertailtu vasta v:n 1953 tilinpäätöstä laadittaessa. Rakennustoimikunta ei myöskään ollut pitänyt minkäänlaista luotettavaa kirjanpitoa rakennustyön kustannuksista ja hyväksytyistä laskuista eikä liioin hankkinut itselleen tietoa siitä, missä suhteessa kulloinkin suoritettujen rakennuskustannukset olivat tarkoitusta varten myönnettyihin määrärahoihin. V:n 1952 talousarvion perusteluissa matkustajapaviljongin rakennuskustannukset oli ilmoitettu 330 milj. mk:ksi ja ko. vuonna myönnettiin tarkoitukseen vain 65 milj. mk, mikä ilmeisesti oli merkitty liian pieneksi juuri puutteellisesta rakennuskustannusten tarkkailusta johtuen. Jo ko. vuonna rakennustoimikunnan olisi ollut pyydetävä satamalautakuntaa tekemään esitys ylitysoikeuden tai lisämäärärahan myöntämisestä tahi luvan saamiseksi muihin rakennustarkoituksiin myönnettyjen määrärahojen käyttämisestä matkustajapaviljongin rakennuskustannusten suorittamiseen. Kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti valtuusto päätti <sup>1)</sup> suostua siihen, että matkustajapaviljongin rakennustöiden lisäkustannusten suorittamiseen saatiin käyttää 130 049 170 mk ja Katajanokan tavara-aseman sekä vuota- ja öljymakasiinin rakennustöiden lisäkustannusten suorittamiseen 7 174 189 mk vuosien 1952 ja 1953 talousarviossa muita rakennustöitä varten myönnettyjä määrärahoja ja että kertomusvuoden talousarvion tuloa tuottavien pääomamenojen pääluokan ko. tilille merkitty 160 milj. mk:n määräraha samoin kuin v:lta 1953 siirtyneet määrärahat 23 947 046 mk eli yhteensä 183 947 046 mk saatiin käyttää satamien rakennuskohteiden toteuttamiseen seuraavasti: Katajanokan huoltorakennus 66 milj. mk, Katajanokan vientivarastorakennus 11 milj. mk, Katajanokan uuden laiturin varastorakennuksen perustustyöt 35 milj. mk, Eteläsataman rakennukset 65 milj. mk ja Länsisataman huoltorakennustöiden aloittaminen 6 947 046 mk. Samalla valtuusto velvoitti kaupunginhallituksen selvittämään ja valtuustolle ilmoittamaan, mihin toimenpiteisiin kaupunginhallitus aikoi ryhtyä määrärahojen tämäntapaisen käytön estämiseksi.

*Kaluston hankinta.* V:n 1953 talousarvioon oli varattu määrärahat 9 trukin ja 2 autonosturin hankintaa varten. Lisenssien saantivaikeuksien takia ei ollut mahdollisuuksia saada ko. laitteita ulkomailta eikä niitä toistaiseksi myöskään valmistettu kotimaassa. Koska vallitsevan valuuttatilanteen vuoksi ei ilmeisesti lähivuosinakaan ollut mahdollisuuksia mainittujen laitteiden hankkimiseen, esitti satamalaitos, että sataman koneellistamiseen tarkoitetut ko. määrärahat saataisiin käyttää laituriinosturien hankintaan. Eteläsataman tullimakasiinin valmistuttua oli välttämätöntä, että tälle laituriosalle tilavine varastotiloihin saataisiin kaksi uutta nosturia siellä ennestään olevan neljän nosturin lisäksi. Valtuusto päättikin <sup>2)</sup>, että v:n 1953 talousarvion ao. tilillä oleva määrärahan jäännös saatiin siirtää v. 1954 käytettäväksi laituriinosturien hankintaan.

### 13. Teurastamo ja elintarvikekeskusta koskevat asiat

#### *Teurastamo*

*Syväjäädyttämön käyttömaksujen vahvistaminen.* Teurastamolautakunta oli laatinut ehdotuksen teurastamon uuden syväjäädyttämön käyttömaksuiksi hankittuaan sitä ennen

<sup>1)</sup> Kvsto 31. 3. 282 §, 16. 6. 569 §. — <sup>2)</sup> S:n 27. 1. 83 §.