

rempi kuin vanhalla Museokadun reitillä. Sitä paitsi olisi ehdotettu reitin muutos laitokselle taloudellisesti edullisin. Kaupunginhallitus oli yhtynyt liikennelaitoksen lautakunnan kantaan. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi (7. 5. 406 §, 10. 9. 660 §).

*Linja-autolinjan perustamiseksi Pohjois-Munkkiniemestä Pohjois-Haagan ja Pirkkolan kautta Toukolaan.* Vt Vanhanen ym. olivat tehneet aloitteen otsikossa mainitusta asiasta mainiten mm., että em. alueiden sekä Etelä-Haagan, Pirkkolan, Pakilan, Maunulan ja Etumetsän asukkaista käy huomattava osa työssä Toukolassa ja Arabian tehtailla. Heidän on työmatkoillaan käytettävä vähintään kahta liikennevälinettä, jotka tekevät aikaa vievän mutkan ja joka sitä paitsi tulee kalliiksi. Em. uuden bussilinjan avaaminen, jota liikennöitäisiin esim. ruuhka-aikoina, parantaisi huomattavasti kulkuyhteyksiä sekä halventaisi asianomaisten matkakustannuksia. Liikennelaitoksen lautakunta oli huomauttanut kaikkien esikaupunkilinjojen johtavan suoraan keskusta, koska suurin osa matkoista suuntautuu sinne. Ns. poikittaisia linjoja oli ainoastaan n:o 4 V Munkkiniemestä Helsinginkadun kautta Vallilaan. Tämän lisäksi oli maistraatille tehty esitys autolinjan perustamisesta Pajamäeltä Helsinginkadun kautta Sörnäisiin, joka aloittaisi toimintansa 1. 9. Aloitteessa ehdotetun poikittaislinjan tarve oli siihen asti ollut niin pieni, ettei sitä ollut kannattanut perustaa. Väestölaskennan yhteydessä suoritettujen matkojen kohde-laskennan tulosten valmistumisen jälkeen voitaisiin mainittujen tietojen perusteella tutkia, miten suuri ko. linjan tarve olisi. Ehdotetun reitin toteuttamista haittasi toistaiseksi suorien tieyhteyksien puute, sillä Eliel Saarisentie Huopalahdentien ja Pitäjänmäentien risteyksestä Ilkantielle ei ollut vielä valmistunut. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi (7. 5. 404 §, 24. 9. 720 §).

Seuraavat aloitteet päätettiin lähettää kaupunginhallituksen valmisteltavaksi:

vt v. Freckellin aloite komitean asettamiseksi autojen pysäköintikysymyksen ratkaisemista varten tarpeellisten periaatteiden ja suuntaviivojen selvittämiseksi (17. 12. 978 §);  
vt Pettisen ym. aloite eräiden liikenne-risteyksien parantamiseksi (6. 8. 627 §);

vtt Lehdon ja Mehdon ym. aloitteet Unioninkadun liikenteen parantamiseksi (19. 11. 881 §, 3. 12. 932 §) sekä vt Londénin ym. aloite liikennevalojen asentamiseksi ja tunneleiden rakentamiseksi jalankulkijoita varten eräisiin risteyskohtiin (5. 11. 844 §).

## 12. Satamaoloja koskevat asiat

*Satamajärjestyksen vahvistaminen.* Merkittiin tiedoksi, että sisäasiainministeriö oli 21. 1. vahvistanut Helsingin kaupungin satamajärjestyksen (12. 2. 120 §, v:n 1957 kert. I osan s. 99).

*Satamamaksujen korottaminen.* Kaupunginvaltuusto päätti, että sisäasiainministeriön v. 1924 vahvistaman tariffin, jonka mukaan aluksista kannetaan satamamaksuja Helsingin kaupungissa, 1—4 §:ssä määrätyt maksut kannetaan 20 % korotettuna v. 1957 (ks. s. 99) vahvistettuihin maksuihin verrattuna 1. 7. alkaen siten, että maksuyksiköt samalla tasataan ylöspäin täyteen markkalukuun ja että pienin satamamaksu on 100 mk. Samalla päätettiin satamamaksutaksan 1 §:ään lisätä huomautus, joka koski aluksen suuruuden määrittelyä. Sisäasiainministeriö vahvisti em. päätöksen 30. 6. ja 14. 8. (4. 6. 505 §, 6. 8. 600 §, 10. 9. 642 §, kunn. as. kok. n:o 101).

*Satamatoimintaan liittyvien maksujen ja taksojen korottaminen.* Vt Laine ym. olivat v. 1957 (ks. s. 101) tehneet em. asiaa koskevan aloitteen, jossa he olivat huomauttaneet mm., että satamalaitoksen kantamat maksut olivat jääneet huomattavasti jälkeen yleisestä hintakehityksestä. Huolimatta viennin ja tuonin kasvamisesta olivat satamalaitoksen voitot suhteessa verotuloihin jatkuvasti pienentyneet ja oli satamalaitos tuottanut jopa tappiotakin. Jotta välttyttäisiin verovarojen sijoittamisesta sataman toimintaan, olisi sen taksoissa ja maksuissa suoritettava sellainen tarkistus, että ne vastaisivat kustannusten nousua. Satamalaitoksen tulisi toiminnallaan tuottaa voittoa ja siten helpottaa jatkuvasti kiristyvää verorasitusta. Satamalautakunta oli maininnut, että satamalaitoksen tuloslaskenta tuli liikelaitosten tapaan järjestetyksi vasta v:n 1947 alusta, jolloin määrättiin satamaomaisuuden arvo ja tilinpäätöksessä ryhdyttiin laskemaan omaisuudelle korkoa ja suorittamaan omaisuuden poistoja kaupunginvaltuuston v. 1946 (ks. s. 102) vahvistaman kuoletuusuunnitelman mukaisesti. Satamalautakunnan käsityksen mukaan oli har-

haanjohtavaa verrata sataman ylijäämää verotuloihin, koska kaupunki rahoittaa verotuloilla suuren osan pääomamenoistaan ja koska kaupungin alueellinen laajeneminen aiheuttaa kaupungin menojen ja samalla verotulojen kasvua. Satamalaitoksen ylijäämä oli 290.2 mmk v:lta 1955 ja 546.3 mmk v:lta 1956, korkoina ja poistoina laitos oli vastavasti suorittanut 444.5 mmk ja 479.4 mmk, joten laitoksen viime vuosien taloudellista tulosta on pidettävä hyvänä, varsinkin kun maksutaseesta johtuvat tuonnin rajoitukset vaikuttavat sataman liikenteeseen ja siten välillisesti myös sen tuloihin. Sataman taksoja on kustannustason muuttuessa jatkuvasti tarkistettu. V. 1955 korotettiin liikennemaksuja 15 % v. 1951 vahvistetusta taksasta ja v. 1957 astui voimaan uusi liikennemaksutaksa, jolloin ko. maksuja jälleen korotettiin. Satamien liikennöitsijät olivat sitä mieltä, että Helsingin satamassa kannetut maksut olivat suhteettoman korkeat muihin kotimaisiin tai ulkomaisiin satamiin verrattuna ja voi niiden jatkuva korottaminen aiheuttaa sen, että Helsingin sataman liikenne tulee pienemään liikennöitsijäin siirtyessä käyttämään maan muita halvempia satamia. Liikenteen näin vähentyessä tulevat kustannukset välitettyä tavaramäärää kohden kasvamaan, sillä ns. kiinteät kustannukset, korko ja poistot, eivät vähene. Myöskään henkilökuntaa ei voida vähentää yhtä nopeasti kuin liikenne pienenee, joten senkin on katsottava kuuluvan kiinteisiin kustannuksiin. Mikäli satama aloitteessa ehdotetun jyrkän taksapolitiikan vuoksi menettäisi luonnollisen takamaansa ulkopuolelle ulottuvan liikenteen, aiheuttaisi se veronmaksajille vahinkoa, koska välitetyn tavaran keskimääräiset kustannukset tulisivat tällöin kohoamaan. Myöskin satamakustannukset tulevat loppujen lopuksi veronmaksajien maksettavaksi, vaikkakin kaupunki saa satamatoimintaan liittyvästä yrittäjätoiminnasta välillisesti verotuloja. Lautakunnan antamasta lausunnosta oli äänestetty, jolloin vähemmistö oli ollut sitä mieltä, että lautakunnan olisi ollut puollettava maksujen ja taksojen korottamista. Kaupunginhallitus oli huomauttanut, että sosiaaliministeriö oli v. 1957 vapauttanut säännöstelystä mm. satamien maksut ja taksat, joten satamalautakunnan 23. 4. 1957 päättämät maksujen korotukset oli voitu saattaa voimaan. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi (15. 1. 51 §).

*Kaupungin omistamien alusten kansipäällystön palkkaus ja työehdot.* Kaupungin ja Suomen Laivanpäällystöliiton välillä päätettiin tehdä seuraava sopimus kaupungin omistamien alusten kansipäällystön palkkauksesta ja muista työehdoista:

## 1 §

### P a l k k a u s

#### I. Aluksilla H/a O t s o ja M/a T u r s o maksetaan

##### a) päällikölle

1) peruspalkka ja ikälisät kuten alle 1 200 dw. tonnin kantoisilta aluksilta ulkomaanliikenteessä on sovittu Merenkulun Työnantajaliiton ja Suomen Laivanpäällystöliiton kesken,

2) siltä ajalta, jonka päällikön vuorokautinen työaika ylittää kahdeksan (8) tuntia, maksetaan ylityökorvausta merimiesten työaikalain mukaisesti,

3) korvausta iltavuorotyöstä (stopptörn), kuten siitä on ulkomaanliikenteessä liikennöivien alusten päällystön osalta sovittu Merenkulun Työnantajaliiton ja Suomen Laivanpäällystöliiton kesken,

b) perämiehelle, joka on suorittanut merenkulikututkinnon ja jonka tarvittaessa on astuttava päällikön tilalle,

1) peruspalkka ja ikälisät, kuten 9 000—12 999 dw. tonnin kantoisista ulkomaanliikenteessä on sovittu Merenkulun Työnantajaliiton ja Suomen Laivanpäällystöliiton kesken,

2) siltä ajalta, jonka perämiehen vuorokautinen työaika ylittää kahdeksan (8) tuntia, maksetaan ylityökorvausta merimiesten työaikalain mukaisesti,

3) korvausta iltavuorotyöstä (stopptörn), kuten siitä on ulkomaanliikenteessä liikennöivien alusten päällystön osalta sovittu Merenkulun Työnantajaliiton ja Suomen Laivanpäällystöliiton kesken;

II. M/a K o r k e a s a a r e s s a maksetaan päällikölle peruspalkka samalla tavalla kuin Rannikko- ja Sisävesiliikenteen työnantajaliiton ja Suomen Laivanpäällystöliiton

kesken tehdyn työehtosopimuksen mukaan maksetaan rannikkoliikenteessä hinaajan päällikölle suurimmassa hinaajaluokassa, kuitenkin 15 % korotettuna. Ikälisiin nähden noudatetaan myös edellä sanottua työehtosopimusta. Mikäli päällikölle ei voida antaa pyhäpäivinä vapaata toimestaan, maksetaan hänelle lisäksi enintään neljältä päivältä kuukaudessa vapaapäiväraha, jonka suuruus on yksi kolmaskymmenesosa hänen varsinaisesta kuukausipalkastaan (= peruspalkka ikälisineen).

## 2 §

## Ruoanpitorvaus

Korvauksena ruoanpidosta suoritetaan H/a Otson ja M/a Turson päällystölle sama korvaus, mikä kulloinkin on voimassa valtioneuvoston 27. 7. 1950 antaman päätöksen (Ask 394/50) mukaan merimiesten vuosilomapalkkaan sisältyvästä vapaan asunnon ja ravinnon vastikkeesta.

## 3 §

## Työaika

Työaikaan nähden noudatetaan valtioneuvoston 31. 5. 1945 työajasta rannikko- ja sisävesiliikenteeseen käytetyissä aluksissa antamaa päätöstä (Ask 485/45) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen, kuitenkin siten, että mikäli H/a Otson ja M/a Turson päällysty joutuu olemaan kulussa pyhäpäivinä, on heillä oikeus vastaavaan vapaa-aikaan muuna aikana.

Pöytäkirjamerkintä: Sopijapuolet ovat yksimielisiä siitä, että mikäli edellä tässä pykälässä mainittujen alusten päällystölle joudutaan suorittamaan vapaapäiväkorvaus rahassa, korvauksen suuruus on päivää kohti yksi kolmaskymmenesosa asianomaisen varsinaisesta kuukausipalkasta (= peruspalkka ikälisineen).

## 4 §

## Muut palvelusehdot

Vuosiloma myönnetään merimiesten vuosilomalain mukaisesti.

Eläke määräytyy Helsingin kaupungin viranhaltijain eläkesäännön mukaisesti.

Muut oikeudet ja velvollisuudet määräytyvät merimieslainsäädännön mukaisesti.

## 5 §

## Ympärivuotinen työsuhde

Alusten päällysty pysytetään kaupungin palveluksessa ympärivuotisessa työsuhhteessa, mikäli ei jonkun ko. henkilöstöön kuuluvan kanssa ole toisin sovittu. Kaupungilla on kuitenkin oikeus siirtää ko. henkilöitä alukselta toiselle ja purjehduskauden ulkopuolella muihinkin tehtäviin. Siirtoa ei kuitenkaan saa toimeenpanna vastoin asianomaisen suostumusta, mikäli se aiheuttaisi hänen varsinaisen palkkansa (= peruspalkka ikälisineen) alentumisen.

Pöytäkirjamerkintä: Jos satamalaitos käyttää laitoksen palveluksessa olevia henkilöitä päällikköinä tai perämiehinä H/a Otsolla ja M/a Tursolla, maksetaan heille tältä ajalta tämän sopimuksen mukaiset palkkaedut.

## 6 §

## Sopimuksen voimassaolo

Tämä sopimus tulee voimaan 1. 6. 1958 ja on voimassa 1. 5. 1959 saakka, josta lähtien se jatkuu yhden vuoden kerrallaan, ellei sopimusta viimeistään kahta kuukautta ennen sen päättymiseksi määrättyä aikaa ole jommankumman asianomaisen puolelta irtisanottu (18. 6. 564 §).

*Viranhaltijat.* Kaupunginvaltuusto päätti lakkauttaa seuraavat satamalaitoksen virat: kassa- ja tiliosaston rahastajan viran (14) 1. 5. lukien ja vahtimestarin viran (13) 1. 1. 1959 alkaen (21. 5. 466 §, 19. 11. 868 §); varastoimis- ja laiturihuolto-osaston kaksi varastomiehen virkaa (14) 1. 4. lukien ja yhden varastomiehen viran (14) 1. 6. alkaen (26. 3. 316 §).

*Lauttasaaren uusi silta.* Kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä Lauttasaaren uuden sillan leveydeksi 19.2 m ja vahvistaa sillan poikkileikkauksen Lauttasaaren siltasuunnitelman tarkastuskomitean piirustuksen n:o 11 mukaisesti,

hyväksyä omasta puolestaan sillan suurimmaksi vapaaksi alikulkukorkeudeksi 8 m, kehottaa kiinteistölautakuntaa kiireellisesti yhteistoiminnassa siltatoimikunnan kanssa laadittamaan valmiiksi suunnitelman Lauttasaaren uuden sillan liitosteistä sekä kaupungin että Lauttasaaren puolella, niin että sillan paikka voidaan täsmällisesti määrätä sekä ryhtymään toimenpiteisiin uutta siltaa ja sen liitosteitä varten tarvittavien maa- ja vesialueiden lunastamiseksi sekä

kehottaa satamalautakuntaa tutkimaan ja suunnittelemaan Lauttasaaren entisen sillan uusimista paikallisliikenteen tarpeita silmällä pitäen, niin että sillan uusimistöihin voitaisiin ryhtyä liikenteen sitä vaatiessa.

Sen lisäksi kaupunginvaltuusto päätti, että sillan lopullinen paikka olisi määrättävä siten, ettei tarpeettomasti rikottaisi Salmisaaren voimalaitokselle varattua tonttia (6. 8. 613 §, 8. 10. 761 §, khn mtö n:o 23).

*Pyykkilaiturit.* Vt Orko ym. olivat v. 1956 (ks. s. 95) tehneet pyykkilaitureita koskevan aloitteen, jossa sanottiin mm., että laiturit eivät tyypiltään vastanneet ajan vaatimuksia ja että useat kaupungin 24:stä laiturista oli sijoitettu sopimattomaan paikkaan. Aloitteentekijät olivatkin sen vuoksi ehdottaneet, että ao. osastoille annettaisiin tehtäväksi suunnitella sellainen uusi laiturityyppi, joka olisi katettu ja jota säästä huolimatta voitaisiin jatkuvasti käyttää. Laiturien pesupöydät olisi työn helpottamiseksi varustettava vesijohdoilla. Edelleen olisi tutkittava maapesulan perustamismahdollisuuksia sellaisissa paikoissa, missä luonnonranta ei ollut käytettävissä. Myöskin ko. laiturien sijainti olisi uudelleen tarkistettava, jolloin olisi otettava huomioon uimarannat, veden puhtaus ym. Kiinteistölautakunnan mielestä pesulauttoja ei olisi sijoitettava suurkaupungin keskeisille rannoille. Mikäli mattojen pesumahdollisuuksia kuitenkin varattaisiin, oli lautakunta ehdottanut ns. maapesuloiden perustamista. Lisäksi olisi terveydenhoitolautakunnan esityksen mukaisesti tutkittava, voitaisiinko entiset pesulautat siirtää tai kokonaan poistaa pahimmin likaantuneista paikoista. Satamalautakunta oli ehdottanut Vantaan rannalla olevien pesulauttojen korvaamista maapesuloilla. Sen sijaan tulisi pesulauttojen uusiminen aloitteessa ehdotetulla tavalla lautakunnan mielestä verrattain kalliiksi, joten lautakunta ei puoltanut ehdotusta. Yhtyen lautakuntien esityksiin kaupunginhallitus oli pitänyt asiallisena pyykkilaiturien sijaintien tutkimista hygieeniseltä kannalta. Sen jälkeen jokin sopimattomasti sijoitettu laiturit olisi siirrettävä hyväksyttävään paikkaan, mikäli sellainen löydetäisiin, tai muussa tapauksessa poistettava käytöstä. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi (26. 3. 320 §).

*Rautateiden tavaraliikenteen aiheuttamat savu- ja nokivahingot.* Vt Salminen ym. olivat 26. 2. tehneet aloitteen, jossa esitettiin toimenpiteisiin ryhtymistä sellaisen parannuksen aikaansaamiseksi, ettei rautateiden tavaraliikenne aiheuttaisi kaupungin asukkaille savu- ja nokivahinkoja. Rautatiehallitus oli pyydettyä lausuntonaan ilmoittanut viime vuosina tilanneensa 42 raskasta dieselvaihto- ja järjestelyveturia, joista ensimmäiset kaksi jo olivat käytössä. Kun mainituista vetureista saataisiin käyttökokemusta, tulitaisiin niitä sijoittamaan mm. Helsingin satamapäivystykseen, jolloin höyryveturien aiheuttama savunmuodostus loppuisi. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnon riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (26. 2. 218 §, 10. 9. 686 §).

Seuraavat aloitteet päätettiin lähettää kaupunginhallituksen valmisteltavaksi:

vt Kivelän aloite satamalautakunnan johtosäännön tarkistamiseksi (26. 3. 331 §);

vt Ikosen aloite rautatieylikäytäväsillan rakentamiseksi Porvoontien yli Herttoniemessä (18. 6. 587 §);

vt Vanhasen aloite Malmin ja Oulunkylän rautatiesiltojen korjaamiseksi (18. 6. 586 §);

vt Kivilinnan aloite, veneiden kiinnityslaiturin aikaansaamiseksi roihuvuorelaisia varten (12. 2. 163 §);

vt Katajavuoren aloite pintavirrankehittäjien hankkimiseksi satamia ja uimarantoja varten (12. 2. 164 §).