

Valiokunnanmietintö erinäisiä Helsingin raitiotieverkon suunnan ja liikenteen muutoksia koskevasta asiasta.

Sittekun Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiö Kaupunginvaltuustolle osottamassaan kirjelmässä 12 päivästä marraskuuta 1906 oli pyytänyt, kirjelmässä mainittujen parannusten tekemistä varten kaupungin raitiotieliikkeeseen, saada panna toimeen erinäisiä raitiotieverkon suunnan ja liikenteen muutoksia sekä Rahatoimikamari oli antanut vaaditun lausunnon asiasta (*Pain. asiak. N:o 2 v. 1907*), ovat Valtuusmiehet lykänneet asian, jonka johdosta myöskin Helsingin ajuriyhdistys oli Kaupunginvaltuustolle antanut kirjelmän (liite N:o 3), allekirjottaneiden muodostaman valiokunnan valmisteltavaksi antaen sille tehtäväksi samalla valmistaa myöskin kysymystä raitioteiden ostamisesta kunnalle ja sitä varten Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiöltä pyytää tietoja laitoksen hinnasta. Täyttäen tehtävänsä saa valiokunta, jonka työhön myöskin kaupungininsinööri on ottanut osaa, täten Kaupunginvaltuustolle antaa mietintönsä asiasta.

Tunnustaen etteivät kaupungin raitiotiet ja raitiotieliikenne nykyään vastaa niitä vaatimuksia, joita täydellä syyllä voidaan niille asettaa, pyytää Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiö yllämainitussa kirjelmässään, jotta raitiotielaitos voitaisiin saada ajanmukaiseen kuntoon, että Kaupunginvaltuusmiehet suostuisivat Osakeyhtiön ehdottamaan muutokseen yhtiölle myönnettyyn toimilupaan 31 päivänä elokuuta 1899 tehdyn liitteen N:o 2 §:ään 3 nähden. Tämä muutosehdotus poikkeaa nyt voimassa olevista myönnytys-ehdoista seuraavissa suhteissa:

että raitiotieverkko yksiraiteisesta rakennettaisiin kaksoisraiteiseksi;

että raidevälin leveys mahdollisesti laajennettaisiin 1 metristä 1,435 metriin;

että erinäisiä muutoksia tehtäisiin raideverkon suuntaan nähden, jolloin m. m. yli Rautatientorin kulkeva yhdyslinja poistettaisiin;

että kaupungin oikeus lunastaa raitiotielaitos alennettuun hintaan, joka 25 vuoden kuluessa laskettuna 31 päivästä elokuuta 1899 olisi 75 % ja sen jälkeen viiden vuoden kuluessa 70 % laitoksen arvioidusta teknillisestä arvosta, ja Osakeyhtiön velvollisuus vuoden kuluessa myönnytysajan loputtua poistaa laitokset, ellei uutta sopimusta voitaisi saada aikaan, muutettaisiin siten, että kaupunki velvotettaisiin myönnytysajan loputtua lunastamaan Osakeyhtiön laitokset niiden arvioituun täyteen teknilliseen arvoon tai vastaisessa tapauksessa myöntämäänsä Osakeyhtiölle myönnytyksen pitennystä entisillä ehdoilla vähintään kymmeneksi vuodeksi kerrallaan.

Asiasta antamassaan lausunnossa on Rahatoimikamari osaksi puoltanut osaksi ehdottanut kyseessä olevia muutosehdotuksia hylättäväksi. Mitä raitiotieverkon rakentamiseen kaksoisraiteiseksi tulee, on Rahatoimikamari katsonut voivansa puoltaa esitystä mainitussa suhteessa hyväksyttäväksi. Ollen epäilevällä kannalla raidevälin lisäyksestä johtuviin etuihin nähden ei Rahatoimikamari kuitenkaan ole luullut olevan syytä sen vastustaa esitystä n. k. normaaliraiteiden käytäntöön ottamisesta.

Osakeyhtiön ehdottamia raitiotielinjojen suuntia vastaan on Rahatoimikamari katsonut olevan syytä muistuttaa, ettei yksikään raitiotielinja tulisi koskemaan rautatien asemaan, jonka vuoksi Rahatoimikamari on ehdottanut, että myönnytyssopimukseen pantaisiin ehto, että Osakeyhtiön olisi 3 vuoden kuluessa ryhdyttävä sellaiseen toimenpiteeseen, että raitiotieverkko tulisi koskemaan rautatien asemaan.

Mitä sitten tulee ehdotukseen muutoksiksi myönnytyksiaikaan ja kaupungin oikeuteen lunastaa raitiotielaitos, on Rahatoimikamari, jonka mielestä tämä merkitsisi jonkinlaisen ikuisen yksinoikeuden myöntämistä Osakeyhtiölle, katsonut kaupungin olevan aivan mahdotonta sitä hyväksyä. Kun kuitenkin nyt jällellä oleva 28 vuoden myönnytyksiaika, jonka kuluttua raitiotielaitos mahdollisesti olisi korvauksetta poistettava, on näytännyt liian lyhyeltä liikkeen laajentamiseen tarvittavaan pääomaan nähden, on Rahatoimikamari tahtonut ehdottaa Osakeyhtiön vaatimukseen sen verran suostuttavaksi, että myönnytyksiaikaa pitennettäisiin 1945 loppuun, jolloin myönnytyksen ehdottomasti tulisi lakata.

Mutta kun kaupungin ja Osakeyhtiön väliset raitiotiemyönnytystä koskevat sopimukset löytyvät useissa asiakirjoissa ja tämä asia tulisi vielä sekavammaksi, jos näiden lukua vielä lisättäisiin, on Rahatoimikamari laatinut ehdotuksen uudeksi myönnytyssopimukseksi, johon on yhdistetty nyt voimassa olevat määräykset noudattamalla ehdotettuja muutoksia. Sitäpaitsi on Rahatoimikamari myönnytyssopimusehdotuksessaan tehnyt muita muutoksia ja lisäyksiä, joista erityisesti on mainittava Osakeyhtiön velvollisuus Kaupunginvaltuuston hyväksymän suunnitelman mukaisesti laajentaa raitiotieverkkoa uusilla linjoilla kahden ja puolen kilometrin pituudelta kaksoisraiteita viiden vuoden kuluessa, kuitenkin siten ettei uusia raiteita tarvitsisi laskea ennenkuin vuoden 1909 päätyttyä (§ 1). Tähän kuuluu myöskin ehto, joka koskee kaupungin virkapukuisten, etupäässä etumaisella vaunusillalla kulkevien poliisimiesten matkamaksujen 50 % alennusta sekä kaupungin ja poliisin palveluksessa oleville henkilöille annettavia 75 vuosipilettiä, jotka oikeuttaisivat maksuttomiin matkoihin raitiotielinjojen kaikilla vakinaisilla vuoroilla (§ 11).

Rahatoimikamarin annettua Kaupunginvaltuustolle mietintönsä asiasta, on Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiö Kaupunginvaltuustolle osottamassaan kirjelmässä 4 päivältä helmikuuta tänä vuonna ilmottanut, että Osakeyhtiön johtokunta on katsonut Osakeyhtiön voivan hyväksyä Rahatoimikamarin laatiman ehdotuksen uudeksi myönnytyssopimukseksi sillä ehdolla:

että aika, jonka kuluessa Osakeyhtiön tulisi yhdistää rautatien asema raitiotieverkkoon, pitennettäisiin viideksi vuodeksi;

että Osakeyhtiötä ei velvotettaisi laskemaan uusia raiteita pitemmältä kuin 2,5 kilometriä kaksoisraiteita kunkin kymmenvuotiskauden kuluessa; sekä

että aika, jonka kuluessa, oikeastaan jonka jälkeen, kaupungilla olisi oikeus lunastaa raitiotielaitos, pitennettäisiin 30 vuodeksi;

ja on Osakeyhtiö sitäpaitsi esittänyt Rahatoimikamarin myönnytyssopimusehdotuksen §:ää 11 uudestaan muodostettavaksi siihen suuntaan, että Osakeyhtiön tulisi kaupungin käytettäväksi antaa 35 kpl. vuosipilettiä, jotka oikeuttaisivat vapaaseen matkaan vaunussa kaikilla vakinaisilla vuoroilla, 40 kpl. siltapilettiä, joita käyttäisivät kaupungin salapolisit, sekä 7,5 pennin hinnasta kappaleelta antaa poliisilaitokselle alennuspilettejä, jotka olisivat voimassa yksinkertaisilla matkoilla poliisiupseereille vaunussa sekä muille virkapukuisille poliisimiehille etumaisella vaunusillalla.

Sen jälkeen kun valiokunta jo oli ryhtynyt työhönsä, on se lähetteessä 12 päivältä maaliskuuta tänä vuonna saanut Kaupunginvaltuustolle osotetun, useitten yksityisten henkilöiden ja liikkeiden allekirjottaman kirjelmän, jossa esitetyillä syillä ehdotetaan, että muutosten myöntämiselle Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiön myönnytys-ehtoihin olisi kaupungin puolelta pantava ehdoksi, että Itäisen Viertotien raitiotielinja mitä pikimmin jatkettaisiin sopivaan päätekohtaan (liite 2).

Asiaa käsiteltäessä valiokunnassa on se mielipide ollut vallalla, ettei raitiotieliikettä nykyään kaupungissa hoideta sillä tavalla, että se vastaisi niitä nopean ja mukavan kuletuksen vaatimuksia, joita sille hyvällä syyllä voi panna katsoen liikeneuvojen kehitykseen nykyaikana. Valiokunta huomauttaa sentähden, että toimenpiteitä kaupungin raitiotieliikenteen parantamiseksi on, mikäli kaupungin edut sellaista vaativat, kaupungin puolelta helpotettava. Valiokunta on toiselta puolen myöskin pannut painoa sille että kaupungin tulee niistä myönnytyksistä, jotka mainitun tarkotusperän hyväksi voivat tulla kysymykseen, saada korvausta mahdollisimmassa määrässä. Tämä on valiokunnasta näyttänyt voivan tapahtua m. m. siten, että Osakeyhtiö tarpeen mukaan täyttää kaupungissa vähitellen lisääntyvää laajennetun raitiotieliikenteen tarvetta. Kaupungin vähitellen yhä enemmän etääntyvien laitaosien ja sen keskustan välisten liikeneuvojen lisääntyvä tarve, jonka pääkaupungin nopea kasvaminen on synnyttänyt, vaikuttaa nimittäin sen, ettei kaupunki ajan pitkään voi tyytyä sellaiseen myönnytyssopimukseen, jossa, kuten nyt voimassa olevassa, yllä kosketellut seikat ovat melkein kokonaan jääneet syrjään. Valiokunnasta näyttää sentähden välttämättömältä, että olot tässä suhteessa saadaan jo olemassa olevien ja vastaisuudessa vielä kasvavien paikallisten kulkuyhteystarpeiden mukaiseksi. Esitetyltä näkökannalta lähtien on valiokunta tehnyt erinäisiä periaatteellisia muutoksia Rahatoimikamarin laatimaan ehdotukseen uudeksi myönnytyssopimukseksi, samalla kun valiokunta on siihen tehnyt myöskin muita lisäyksiä ja selvennyksiä, joista valiokunta seuraavassa tekee lähempää selkoa.

Yleisiä näkökohtia.

Raiteiden
suunnat.

Myönnytyksen esineeseen ja alaan nähden käsitellään sopimuksessa (§ 1) ensin raitiotieverkon suuntaa. Tässä on valiokunta katsonut että, kun kaksoisraiteisiin siirtyminen tarkoittaa täydellistä järjestelmänmuutosta, niin on erityistä painoa pantava siihen, että pitkäksi aikaa eteenpäin jääviä raitiotielinjoja vahvistettaessa otetaan huomioon kulkuyhteystarpeet, sellaisina miksi niiden kaupungin jatkuvasti kasvaessa voi otaksua muodostuvan. Tämän näkökohdan ei valiokunta myöskään katso olevan ristiriidassa myönnytyksensaaajan rahallisten etujen kanssa, sillä, missä liikeneuvoja kerran tarvitaan, siinä voi myöskin liikkeen välittäjä laskea saavansa tuloa toiminnastaan. Raitiotieverkon suunnitteluun nähden on valiokunta katsonut olevan asian luonnossa, että kaupungin laitaosista lähtevien raiteiden yhtymäkohta sijotetaan aivan lähelle rautatien-asemaa, jolloin toiselta raitiotielinjalta tulevat matkustajat haitatta voivat siirtyä toiselle ja jatkaa matkaansa sillä. Yhtymäkohdan pysyttämiseksi sen nykyisessä paikassa Itäisen Heikinkadun ja Aleksanterinkadun risteyksessä ei valiokunta ole voinut löytää kyllin riittäviä syitä. Kun uutta asemataloa rakennettaessa Rautatientori laajenee Kaivokadun kohdalla, tulee siinä löytymään tarpeeksi tilaa raitiovaunujen sivuutusraiteille. Yllä esitetystä syistä on valiokunta, tässä kohden myöskin kaupungininsinöörin kannattamana, ehdottomasti jäänyt siihen päätökseen, että raitioteiden yhtymäkohta on sijotettava Rautatientorille. Tämä raiteiden yhtymäkohdan muuttaminen on vaatinut erinäisiä muutoksia raitiotielinjojen yhdistelyssä, jonka yhteydessä valiokunta myöskin on harkinnut, mitä muita muutoksia raitiotieverkkoon olisi tehtävä nykyisiin ja vastedes odotettaviin liikennetarpeisiin katsoen. Tätä varten on kaupungininsinööri keskustelun kuluessa valiokunnassa esitettyjen näkökohtien mukaisesti laatinut vaihtoehtoisia ehdotuksia raitiotieverkon suunnan muutoksiksi, ja on valiokunnan näitä suunnitelmia verratessa sen mielestä II:lla merkitty vaihtoehto ollut hyväksyttävä.

Mainittujen suunnitelmien pääasiallisimmat poikkeamiset raitiotieverkon nykyisestä suunnasta aiheuttaa yhtymäkohdan siirtäminen Rautatientorille. N:rolla 1 merkitty raitiotielinja Itäiseltä Viertotieltä kaupunkiin tulisi Kauppatorille asti pysymään muuttumatta, mutta siitä se tulisi Sofiankadun suunnassa kääntymään etelään välittääkseen liikettä Kaivopuistoon ja muodostaakseen jonkinlaisen kiertoradan kaupungin eteläisen osan lävitse pitkin Tehtaankatua, Laivurinkatua, Fredrikinkatua, I. Roopertinkatua, Erottajankatua, L. Heikinkatua, Kaivokatua ja sitten edelleen yli Rautatientorin muuttumatta Liisankadulle. Tämän suunnan kautta voidaan välttää yli Kauppatorin lävistäjänä kulkeva raitiotielinja, jonka tulee antaa tilaa suihkulähteelle, sekä monimutkainen ja nousujen rasittama linja yli Kasarmintorin. Kauppatorilla, Erottajantorilla ja Rautatientorilla tulisi tämä linja yhtymään muihin raiteisiin.

Aleksanterinkatua pitkin kulkevaan linjaan, joka on merkitty N:rolla 2, on tehty se muutos, että linja Aleksanterin- ja Unioninkatujen risteyksessä kääntyy viimeksi mainitulle kadulle, jonka molemmiin puolin tällä kohdalla löytyy useita kauppapuoteja ja liikehuoneistoja, Kauppatorin kulmassa ja pitkin torin pohjoista sivua taasen kulkeakseen samallaisten huoneistojen sekä Seurahuoneen ohitse sekä sitten Kanavasillan luona tehtyään pienen mutkan jatkaakseen Katajannokalle. Tältä linjalta, joka keskeytymättä

välittäisi yhdysliikettä Töölön ja Katajanokan välillä, voisi Rautatientorilla siirtyä kaikkiin suuntiin, joilla raiteita löytyy, jotta paitsi Kauppatorin siirtymäkohdan kautta edelleen voitaisiin ylläpitää nopeata liikevälitystä Töölön ja Kaivopuiston välillä. Tähän linjaan nähden on edelleen huomattava, että Aleksanterin- ja Katariinankatujen kulmassa oleva sopimaton raideristeys tulisi siirrettäväksi avoimelle paikalle Seurahuoneen eteen, missä ei ole katujenristeystä.

N:rolla 3 merkitty raitiotielinja sisältyy muuten nykyiseen raitiotieverkkoon paitsi että raideyhteys Lapinlahden- ja Heikinkadun välillä tapahtuisi Eerikinkadulta pitkin Annankatua luoteiseen suuntaan ja pitkin Simonkatua, ja tulisi L. Heikinkadulla yhtymään muihin linjoihin. Raitiotien muutto sen nykyisestä suunnasta pitkin Vladimirinkatua Simonkadulle on aiheutunut siitä, että liikeyhteys Lapinlahdenkadun ympärillä olevista seuduista raitiotieverkon, aseman luona olevaan keskuskohtaan on näyttänyt sen kautta käyvän mukavammaksi. Haitta, joka syntyy, kun rautatienasemalle mennessä täytyy siirtyä L. Heikinkadulla, ei ole aseman läheisyyteen katsoen näyttänyt mainittavalta, varsinkaan kun raskaita matkakapineita ei tavallisesti oteta mukaan raitiovaunussa kulettaessa.

Ylläolevaa raitiotieverkon suuntaehdotusta vastaan on Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiön edustajien kanssa neuvoteltaessa yhtiön puolelta tahdottu epäillä yhtymäkohdan siirtämisestä n. k. Raitiotietorilta Rautatientorille johtuvaa etua, jotta paitsi on tehty ehdotus että, jos kaupunki tässä kohden pysyy valiokunnan ehdotuksen kannalla, Osakeyhtiölle myönnettäisiin oikeus vetää Vladimirinkadulta pitkin Raitiotietoria yhdyslinja Aleksanterin- ja Hakasalmenkatujen kulmaan sekä että nykyinen pitkin Vladimirin- ja Annankatua Eerikinkadulle kulkeva raitiotielinja saisi jäädä sijoilleen ja korvata pitkin Simon- ja Annankatua suunniteltua linjaa. Edelleen on Osakeyhtiön puolelta huomautettu, ettei Katajanokan linjan ulottaminen sen nykyistä päätelkohtaa kauemmaksi eikä raiteiden jatkaminen eteläpuolelle Hietalahdentoria tulisi täyttämään mainittavaa liikennetarvetta, jonka tähden on arveltu niiden nykyään olevan tarpeettomia, mutta että ne vastedes voivat tulla rakennettaviksi.

Valiokunta on viimeksi mainittujen muistutusten johdosta katsonut voivansa yhtyä siihen, että L. Heikinkadun ja Aleksanterinkatujen raiteet saataisiin yhdistää yhdyslinjalla sekä että linjan jatkaminen eteläpuolelle Hietalahdentoria saisi jäädä sikseen, sekä huomauttanut, että raitiotielinja olisi mitä pikimmin vedettävä lähemmäksi Katajanokan tulli- ja pakkahuonetta sekä varranttimakasiinia ja tavarasuojia, joissa kaupungin liikemiehet paljon käyvät. Mitä tulee ehdotukseen, että osaksi pitkin Vladimirinkatua kulkeva linja saisi jäädä sijoilleen pitkin Simonkatua suunnitellun linjan sijasta, ei valiokunta ole voinut katsoa, että sitä varten olisi kyllin painavia syitä esitetty. Muuten on valiokunta tahtonut kannattaa Osakeyhtiön puolelta myöskin tehtyä ehdotusta, että pieniä poikkeuksia myönnytyssopimuksessa mainituista raidesuunnista saisi tapahtua, mutta valiokunnan mielestä ei niiden vahvistamista olisi, niikuin Osakeyhtiön puolelta on ehdotettu, jätettävä Rahatoimikamarin asiaksi, vaan on valiokunta ollut sitä mieltä, että tässä suhteessa vastaisuudessa tehtävät ehdotukset olisivat jätettävät Kaupunginvaltuusmiesten ratkaistavaksi.

**Raideverkon
laajentaminen.**

Niinkuin aikaisemmin on huomautettu edellyttää kysymyksen alaiseksi pantu raitiotielaitoksen laajentaminen sekä altaan että myönnytysaikaan nähden, että kaupungin kasvaessa lisääntyvää uusien raitiotielinjojen tarvetta ymmärtäväisesti tyydytetään. Kun valiokunnan mielestä oikeutettuja liikennetarpeita on, mikäli mahdollista, tyydytettävä, ei valiokunnalta ole toiselta puolen jäänyt huomaamatta, ettei liikennetarvetta ole voitu määrätä ainoaksi mittapuuksi, jonka mukaan Osakeyhtiö on velvollinen laajentamaan raitiotieliikettään. Osaksi olisi tällainen määräys liian heikko, osaksi voitaisiin sen avulla myönnytyksensaaajalle asettaa liiallisia vaatimuksia. Jotta oikeudet ja velvollisuudet kysymyksenalaisessa suhteessa voisivat jakaantua oikeudenmukaisesti, on valiokunta, siihen nähden että oikeutettuja liikennetarpeita on tyydytettävä siitä huolimatta, onko myönnytyksensaaaja haluton tai eikö hän kykene niitä tyydyttämään, ehdottanut osaksi että myönnytyksensaaaja velvotettaisiin laskemaan määrätty matka raiteita määrätyn ajan kuluessa, osaksi että myönnytyksensaaajan tulisi sellaisilla linjoilla, joille kaupunki valitsevan liikennetarpeen johdosta on rakentanut raiteita, omalla liikkuvalla kalustollaan ylläpitää säännöllistä raitiotieliikettä saaden nauttia siitä syntyvän tulon.

Mitä tulee raiteiden laajentamisvelvollisuuden määrään, on valiokunta Osakeyhtiön edustajien kanssa neuvoteltuaan päättänyt ehdottaa sen rajotettavaksi kahteen kilometriin kunkin viisivuotiskauden kuluessa, kuitenkin niin että Osakeyhtiö, jonka kaksosraiteisiin siirryttäessä heti täytyisi laitokseen sijoittaa melkoinen pääoma, ensimmäisinä viitenä vuonna olisi vapaa raitiotieverkon laajentamisvelvollisuudesta. Mitä tulee niiden linjojen suunnan määräämiseen, jotka ajottaisessa laajentamisessa tulisivat kysymykseen, on Osakeyhtiön puolelta tosin huomautettu, ettei määräys, jonka mukaan tämän tulisi tapahtua Kaupunginvaltuusmiesten hyväksymän suunnitelman mukaan, antaisi Osakeyhtiölle varmuutta siitä, että uudet linjat tulisivat kannattaviksi, sekä että Osakeyhtiö sen kautta joutuisi liian suureen riippuvaisuuteen kaupungin eduskunnasta. Mutta kun on mahdotonta ennakolta yksityiskohtaisesti määrätä niitä suuntia, joihin raitioiteita vastaisia liikennetarpeita noudattaen olisi laajennettava, ei valiokunta ole voinut suositella muuta tapaa, jolla sanottua laajentamisvelvollisuutta voitaisiin määritellä, kuin että Kaupunginvaltuusmiehet kussakin erikoistapauksessa harkitsevat asiaa.

Siinä kohdassa, joka koskee myönnytyksensaaajan velvottamista ylläpitämään säännöllistä raitiotieliikettä linjoilla, joille kaupunki syntyneen liikennetarpeen johdosta rakentaisi raitioiteita yli sen määrän mikä Osakeyhtiön on myönnytyssopimuksen mukaan rakennettava, on neuvotteluissa Osakeyhtiön puolelta pantu kysymyksen alaiseksi, eikö kaupungin tässä tapauksessa olisi annettava myöskin tarpeellista liikkuvaa kalustoa käytettäväksi sekä Osakeyhtiö velvotettava pitämään huolta ainoastaan liikkeestä ja palkkaamaan miehistö. Sitäpaitsi on Osakeyhtiön puolelta vaadittu, että tällaisten raitiotielinjojen suuntaan nähden olisi myönnytyssopimuksessa mainittava lähempiä rajotuksia. Valiokunta on kuitenkin huomauttanut, että jos kaupunki esiintyvän liikennetarpeen johdosta kustantaa uusien raitiotielinjojen perustamisen, joka käsittää raiteet sekä kosketusjohdon, niin täytyy myöskin edellyttää että tarvittavaan liikkuvaan kalustoon sijoitettu pääoma tulee korkoa tuottavaksi. Kaupungin mahdollisesti rakennettavien raiteiden

suuntaan nähden, joilla Osakeyhtiö olisi velvotettava ylläpitämään säännöllistä liikettä, ei valiokunta ole katsonut muuta rajotusta tarpeelliseksi kuin että sanottu velvollisuus rajotetaan niihin osiin kaupunkia, joiden asemakaava on vahvistettu.

Yhteydessä tämän kanssa on valiokunta tahtonut huomauttaa, että kun ei ole valiokunnan asia laatia ehdotusta raitiotieverkon vastaiseksi laajentamissuunnitelmaksi ja koska useitten henkilöiden ja liikkeiden vaatimaa raitiotien jatkamista Itäisellä Vierter-tiellä ei ole voitu lukea kuuluvaksi myönnytyssopimukseen, niin ei valiokunnalla ole ollut aihetta siitä tehdä lähempää ehdotusta. Kuitenkin on valiokunta huomauttanut, että sanottu raitiotien jatko olisi lähimmässä tulevaisuudessa rakennettava.

Mitä tulee esitykseen raidevälin mahdollisesta lisäämisestä 1,435 metriin eli n. k. **Raideväli. Kaksoisraiteet.** normaali-**raiteeksi**, on valiokunta samoin kuin Rahatoimikamarikin ollut epäilevällä kannalla mainitun laitoksen tuottamaan hyötyyn nähden. Valiokunta ei kuitenkaan ole katsonut olevan aihetta ryhtyä tutkimaan tämän teknillistä hyötyä, vaan ainoastaan tarkastaa, olisiko ehdotuksen toteuttaminen, siihen nähden että otettaisiin käytäntöön kaksoisraiteet, mahdollisesti ristiriidassa kaupungin etujen kanssa katsoen yhdysliikkeeseen kaupungin kaduilla. Sitä varten toimitettuaan tutkimuksen, on kaupungininsinööri ilmoittanut, ettei niiden katujen leveys, joille kaksoisraiteita olisi laskettava, ole niillä vallitsevaan liikkeeseen katsoen näyttänyt panevan esteitä kaksoisraiteiden käyttämiselle. Valiokunta on sentähden, ottamatta huomioon mitä Helsingin ajuriyhdistys tässä suhteessa on esittänyt, katsonut voivansa puoltaa esitystä tässä kohden hyväksyttäväksi.

Sen mukaisesti mitä Rahatoimikamari on esittänyt Osakeyhtiön anomuksen johdosta, joka koskee myönnytyksajan laskemisen muutosta, on valiokuntakin Rahatoimikamarin esittämällä syillä katsonut että kaupungin on aivan mahdotonta hyväksyä esitystä tässä kohden. Vaikka epäillen, on valiokunta kuitenkin katsonut voivansa puoltaa hyväksyttäväksi Rahatoimikamarin ehdotusta, että myönnytyksaikaa olisi sillä ehdolla, että Osakeyhtiö määrätyn ajan kuluttua ottaa käytäntöön kaksoisraiteet linjoilla, joihin se on saanut luvan, pitennettävä vähän enemmän kuin 11 vuotta eli vuoden 1945 loppuun, jolloin myönnytyksen ehdottomasti tulisi lakata. Seurauksena myönnytyksen lakkaamisesta on valiokunta myönnytyssopimusehdotuksen 2 §:ään tehnyt lisäyksen, että raiteet ovat myönnytyksajan päätyttyä poistettavat ja kadut silloin viipymättä kuntoon pantavat.

Yhteydessä myönnytyksen lakkauttamisen kanssa on kysymys myönnytyksen **Raitiotielaitoksen lunastus.** saajan oikeudellisesta suhteesta kaupunkiin myönnytyksen alaiseen laitokseen nähden. Nyt voimassa olevan myönnytyssopimuksen mukaan ei kaupunki ole myönnytyksen lakatessa velvollinen lunastamaan raitiotielaitosta, mutta sillä on kyllä oikeus ostaa laitos alennetulla hinnalla eli 70 % uskottujen miesten laitokselle määräämästä teknillisestä arvosta. Sanottu lunastusoikeus on kaupungilla jo viisi vuotta ennen myönnytyksajan loppua mutta vähäisemmällä alennuksella eli 75 % hinnalla sanotusta arvosta.

Valiokunnassa on laitoksen lunastushinnasta keskusteltaessa tullut harkinnan **Tonttien luovuttaminen.** alaiseksi, että Osakeyhtiö on raitiotieliikettään varten saanut ja voi vastedes edelleenkin saada kaupungilta vuokrata tontteja, ja on valiokunta tällöin katsonut, että

nautintaoikeuden tällaisiin tontteihin tulee raitiotielaitosta lunastettaessa ilman muuta lakata. Katsoen kaupungin nopean lisääntymisen vuoksi kohoaviin tontin hintoihin varsinkin kaupungin laitaosissa, näyttää kaupungin etu sentähden vaativan, että raitiotielaitokseen tarvittavia tontteja on ainoastaan *nautintaoikeudella* luovutettava myönnytyksen saajalle. Sillä omistusoikeutta naahan luovutettaessa ovat ehdot, jotka tarkottavat kiinteistön takaisin saamista määrättyyn hintaan tai muilla ehdoilla, asetuksen mukaan 20 päivältä kesäkuuta 1864 m. m. sopimattomista ehdoista kiinteistön ostossa mitättömät. Jos sitävastoin raitiotielaitokseen tarvittavia tontteja myytäisiin Osakeyhtiölle nykyisiin hintoihin, niin täytyisi kaupungin nimittäin, jos se vastaisuudessa lunastaisi raitiotielaitoksen, melkoisen suuresta hinnasta ostaa takaisin samat tontit. — Kun nyt voimassa olevaa alennushintaa vastaan myönnytyksen alaista laitosta lunastettaessa täydellä syyllä voidaan väittää, että se on omiaan kehottamaan myönnytyksen saajaa myönnytysajan lähetessä loppuaan jättämään sikseen laitoksen asianmukaisen kunnossapidon, niin on raitiotielaitokseen kuuluvan omaisuuden lunastamiseen nähden ehdotettu, että arvioimisen kautta selville saatu täysi teknillinen arvo merkittäisiin laitoksen hinnaksi.

**Maksuttomat
matkat.**

Niihin ehtoihin, joiden johdosta on syntynyt vaikeuksia, kun on koetettu saada aikaan yksimielisyyttä Osakeyhtiön edustajien ja valiokunnan kesken, on kuulunut ehto kaupungin virkapukuisen poliisimiehistön maksuttomista matkoista virkatoimessa etumaisella vaunusillalla. Osakeyhtiön puolesta on huomautettu, että poliisimiehistö on väärin käyttänyt tätä etua sekä ettei raitiotiemiehistön tässä suhteessa sovi tarkastaa kaupungin järjestysvaltaa. Huolimatta Rahatoimikamarin tässä suhteessa antamista tilastollisista tiedoista on valiokunta, jonka mielestä asianomaisen poliisipäällystön on ryhdyttävä toimenpiteisiin tämän epäkohdan poistamiseksi, kuitenkin katsonut, koska mainittu etu on ainoa hyvitys, jota kaupunki nauttii katujensa luovuttamisesta Osakeyhtiön käytettäväksi, tarpeelliseksi esittää Osakeyhtiön ehdotuksen tässä kohden hylättäväksi (§ 13).

Muut valiokunnan tekemät ehdotukset nyt voimassa olevien myönnytysmääräysten muutoksiksi tai lisäyksiksi ovat merkitykseltään vähemmän tärkeät eivätkä kaivanne erityistä perustelua.

Mitä tulee valiokunnalle annettuun tehtävään samalla valmistaa myöskin kysymystä raitiotielaitoksen mahdollisesta ostamisesta kunnalle ja sitä varten Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiöltä pyytää hintailmotusta, on valiokunnassa ilmaantunut epäilyksiä tämän tehtävän laajuudesta. Valiokunta on kuitenkin voinut olla yksimielinen siitä että sillä olisi oikeus ei ainoastaan pyytää myyntitarjousta raitiotielaitoksesta vaan myöskin tutkia ja antaa lausuntonsa siitä, voitaisiinko kyseessä olevan laitoksen ostamista pitää kunnalle edullisena. Tässä yhteydessä on valiokunta ottanut harkittavaksi Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiön kaupungille tekemän tarjouksen osanotosta raitiotielaitoksen laajentamista varten ajottuun uusien osakkeitten liikkeeseen laskemiseen, joka kysymys on näyttänyt sopivalta ensiksi ottaa vastattavaksi.

Syyksi kaupungille tekemäänsä tarjoukseen että «kaupunki nimellisarvosta lunastaisi ne osakkeet tai osan niistä, jotka täytyy laskea liikkeeseen aijotun raitiotielinjojen muutoksen suorittamista varten» mainitsee Osakeyhtiö, että kaupunki siten voisi «päästä vaikuttamaan yhtiön hoitoon». Vaikka valiokunta onkin sitä mieltä, että raitiotieliikettä hoidettaisiin ajanmukaisemmalla tavalla, jos kaupunki saisi vaikutusta ja isäntävaltaa sen hoitoon nähden, on valiokunta kuitenkin huomannut, että kaupungille luvattu määräamisvalta tässä kohden itse asiassa jäisi näennäiseksi, ellei kaupunki ostaisi enemmän kuin puolet osakemäärästä sekä yhtiön sääntöjen 18 §:ään, jossa osakkeenomistajan äänioikeus rajotetaan kymmenenteen osaan yhtiökokouksessa edustetusta osakepääomasta, sitä ennen tehtäisi tarpeellista muutosta. Valiokunta, samoin kuin Rahatoimikamarikaan ei kuitenkaan ole katsonut voivansa kehottaa kaupunkia liittymällä Osakeyhtiöön osakkaaksi yhdistämään asioitaan sen asioihin. Jos kaupunki, jolle taloudellinen voitto ei saa olla ainoana määräävänä näkökohtana raitiotieliikkeessä, osakkaana, jolla olisi enemmän kuin puolet osakemäärästä, ääntenenemmistöllään saattaisi hyväksytyksi ne raitiotieliikkeen laajennukset ja parannukset, joita yhdysliikenteen tarve vaatii, niin voisi raitiotieliikkeen taloudellinen tulos sen kautta muuttua osakkaille epäedulliseksi, ja kun tämä merkitsisi, että kaupunki ääntenenemmistöllään riistäisi muilta osakkailta voittoa yleisen tarkotusperän täyttämiseksi, ei ehdotusta kaupungin osallisuudesta Osakeyhtiöön näy olevan kannatettava.

Osallisuus
yhtiössä.

Raitiolaitoksen mahdollista ostoa koskevan kysymyksen johdosta on valiokunta kirjelmässä 18 päiväältä helmikuuta Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiöltä pyytänyt Osakeyhtiötä sitovaa tarjousta raitiotielaitoksen hinnasta ja sen myyntiehdoista siihen kuuluvine kiinteistöineen, koneineen, kalustoineen ja varastoineen; ja on Osakeyhtiö valiokunnalle lähettänyt 20 päivänä samaa kuuta päivätyn vastauskirjelmän, joka kuuluu seuraavasti:

Raitiotielaitok-
sen osto.

Kaupunginvaltuuston raitiotiekysymystä valmistelevalle valiokunnalle.

Helsingissä 19/2 1907.

Vastaukseksi Valiokunnan arvoisaan kirjelmään 18 päiväältä helmikuuta 1907 saamme esittää seuraavan pöytäkirjan otteen.

4 §.

— — — — —: Joukko osakkaita, edustaen noin puolta osakepääomaa ja ollen kutsuttuina keskustelemaan Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiön laitosten luovuttamisesta kaupungille ja ensi sijassa harrastaen ajanmukaisen ja kaupungin tarpeita vastaavan raitiotieliikenteen aikaansaamista, ovat päättäneet omasta puolestaan edistää Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiön laitosten myymistä kaupungille ja olisi hinta laskettava siten, että osakkaat saisivat osakkeiden nimellisen arvon sekä sille juosseen 6 % koron pääoman maksamispäivästä, vähentämällä vuosien kuluessa jaetut osingot». Pää-

oman maksamispäivä lasketaan 1 päivästä toukokuuta 1899, koska maksut suoritettiin joulukuun 1898—huhtikuun 1899 välisenä aikana.

Näinä vuosina on seuraavat osingot jaettu:

vuodelta 1900	2 $\frac{1}{2}$ ‰
» 1902	1 $\frac{1}{2}$ »
» 1903	5,00 »

Ollen kernaasti valmiit antamaan enempiä tietoja merkitsemme

Kunnioittaen
Helsingin Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiö

Artur Grönberg.

Gustaf Sourander.

Hintalaskelma.

Yllä olevan tarjouksen mukaan olisi se hinta, joka raitiotielaitosta varten tarvittaisiin:

osakepääoma	Smk 1,250,000:—
6 ‰ korko sille 1 päivästä toukokuuta 1899 esim. samaan päivään 1907 »	600,000:—
	<u>Smk 1,850,000:—</u>

josta vähenee maksettuja osinkoja vuodelta 1900 à 2,5 ‰, vuodelta

1902 à 1,5 ‰, vuodelta 1903 à 5 ‰ ja vuodelta 1907 à 2 ‰

eli yhteensä 11 ‰ Smk 137,500:—

eli siis osakepääoma + 37 ‰ sille Smk 1,712,500:—

Koska yllä olevaan käteiseen määrään tulisivat vielä lisää Osakeyhtiön *velat* obligatsioni- ja pankkilainoista sekä muut maksamattomat velat, jotka korkoineen tekevät 1906 vuoden tilinpäätöksen mukaan markkoissa:

obligatsionilaina vuodelta 1900	Smk 750,000:—
sille juossut korko	» 6,474:—
obligatsionilaina vuodelta 1901	» 650,000:—
sille juossut korko	» 16,250:—
laina Privatbankenista	» 300,000:—
sille juossut korko	» 4,875:—
laina Suomen pankista	» 88,500:—
	<u>Siirto Smk 1,816,099:—</u>

	Siirto	Smk 1,816,099: —
sille juossut korko	»	2,028: —
kassakreditiivilaina	»	125,000: —
sille juossut korko	»	1,757: —
tunnusteita	»	15,273: —
erinäisiä velkoja	»	2,908: —
nostamattomia osinkoja	»	1,108: —
		<u>Smk 1,964,173: —</u>

josta vähenisi varoihin merkityt erät:

talletus Rahatoimikamarissa	Smk 5,000: —	
kassa	» 14,000: —	» 19,250: —
		<u>Saldo Smk 1,944,923: —</u>

Kun osakepääomaan + korkoerotukseen	Smk 1,712,500: —
lisätään ylläolevat velat	» 1,944,923: —
nousee laitoksen koko hinta	<u>Smk 3,657,423: —</u>

Jos tässä otetaan vielä lukuun Osakeyhtiön Smk 1,500,000 laskemat kustannukset raitioverkon suunnitellusta uudestaan rakentamisesta, joutuisi kaupunki sijottamaan raitiotielaitokseen kaikkiaan Smk 5,157,423.

Tätä hintatarjousta tarkastaessaan on valiokunta erityisesti ottanut huomioon seuraavat erät, jotka esiintyvät Osakeyhtiön viime vuosikertomuksen varoissa, nimittäin:

raitiotie	Smk 659,156: 89
sähköjohto	» 628,584: 04
raitiovaunut	» 575,139: 28
	<u>Smk 1,862,880: 21</u>

Valiokunta viittaa tässä seuraaviin Osakeyhtiön johtokunnan viime vuosikertomuksessa antamiin ilmotuksiin, joissa huomautetaan: että maanalaisessa johtoverkossa on esiintynyt useita puutteellisuuksia, jotka ainoastaan väliaikaisesti on korjattu; että vaunuissa on tapahtunut hyvin suuri kuluminen, mikä suureksi osaksi on riippunut heikosta kiskomallista; sekä että ilmajohtoverkko on sangen suuresti kulunut, joten on syntynyt suuria jännitystappioita, mitkä jotenkin tuntuvasti ovat lisänneet käyttökustannuksia. Kun tässä valiokunnan mielestä vielä on otettava huomioon, että kaksoisraiteisiin siirryttäessä osa vanhoista kiskoista tulee melkoisesti menettämään arvonsa, että sähköjohto suureksi osaksi on hylättävä sekä että vaunut ovat varustettavat uudella kalliilla alustalla, seuraa tästä, *että varoihin arvokkaimmaksi merkitystä omaisuudesta on tehtävä melkoisia poistoja.*

Ylläesitetyn nojalla on valiokunnan enemmistö katsonut, ettei se voi kehottaa keskusteluihin ryhdyttäväksi Osakeyhtiön antaman hintatarjouksen perusteella, josta ei ole annettu toiveita alennuksiin. Tässä olisi sitäpaitsi otettava huomioon että, kun raitiotielaitoksen ostamista varten tarvittava pääoma olisi hankittava lainavaroilla pitkällä maksuajalla, voitaisiin vallitseviin luotto-oloihin katsoen varoja nyt saada ainoastaan rasittavilla ehdoilla, mikä vielä alentaisi raitiotieliikkeen taloudellista tulosta.

Valiokunnan enemmistö on sitäpaitsi epäillyt, riittäisikö Osakeyhtiön laskema 1,5 miljoonan markan määrä suunnitellun järjestelmän muutoksen toimeenpanemiseen, varsinkaan kun rautatuotteiden hinnat nykyään ovat melkoisesti kohonneet ja kun ne suuret vaatimukset, joita yleensä asetetaan kaupungille kunnallisissa liikeyrityksissä, epäilemättä suuresti kohottaisivat lopullista kustannusmäärää. Koska yksi valiokunnan jäsenistä kuitenkin on ollut sitä mieltä, että kaupungille olisi edullista, tehdyn hintatarjouksen perusteella asiasta neuvoteltua, ostaa raitiotielaitos, on valiokunta, keskusteltuaan siitä Valtuuston puheenjohtajan kanssa, käyttänyt asiantuntijoita saadakseen selville raitieliikkeen kannattavuusmahdollisuudet. Valiokunta on tätä varten pyytänyt insinööri Herman Kolsteria laatimaan kannattavuuslaskun, tarkottaen

Kannattavai-
suus.

Vaihtoehto I.

kannattavuuslaskelmaa, joka edellyttäen, että nykyinen yksiraidejärjestelmä pysytettäisiin, olisi laadittava raitiotielaitoksesta ottaen huomioon tilastollisten kokemusten nojalla lasketun raitiotieliikkeen kasvamisen kymmenen vuoden kuluessa, ja jossa laitokselle olisi pantava sen todellinen arvo, riittäviä poistoja tehtävä ja tarpeellisten korjausten tuottamat kustannukset otettavat lukuun; sekä

Vaihtoehto II.

samallaista laskelmaa edellyttäen, että otetaan käytäntöön kaksoisraiteet valiokunnan ehdotuksen mukaan sekä laitosta laajennetaan neljällä kilometrillä kaksoisraiteita kymmenen vuoden kuluessa, jonka laajennuksen ei edellytettäisi tuottavan voittoa eikä tappiota, ja ottaen huomioon myöskin raidejärjestelmän muutoksen vuoksi lisääntyneet perustamiskustannukset.

Yllämainittu lausunto näkyy liitteestä I siihen kuuluvine diagrammineen.

Ylläesitetyn nojalla ehdottaa valiokunta sentähden

että Kaupunginvaltuusmiehet, hylkäämällä ehdotuksen osakkeiden ostamisesta Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiöön sekä raitiotielaitoksen kysymyksen alaiseksi pannun oston, päättäisivät Osakeyhtiölle tarjota uuden myönnytyssopimuksen laadittavaksi allaolevan ehdotuksen mukaisesti;

että raitiotielaitokseen tarvittavia tontteja luovutettaisiin Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiölle ainoastaan nautintaoikeudella, siksi aikaa kuin Osakeyhtiö ylläpitää raitiotieliikettä myönnytyssopimuksen mukaisesti; sekä

että, jos Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiö ottaa tämän myönnytystarjouksen varteen, Rahatoimikamari valtuutettaisiin Osakeyhtiön kanssa päättämään sopimuksen noudattaen alla olevaa

Myönnytyssopimusta:

Helsingin Kaupunginvaltuusmiehet antavat Helsingin Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiölle luvan Helsingin kaupunkiin ja siihen yhdistetylle alueelle perustaa raitioiteita ja pitää niillä liikennettä seuraavilla ehdoilla:*)

I §.

Myönnytys käsittää seuraavat linjat:

Linja I. *Sörnäinen—Kauppatori—Kaivopuisto—Erottajantori—Rautatientori—Unioninkatu Liisankadun päässä.*

Tämä linja alkaa Itäisen Viertotien ja Vilhonvuorenkadun leikkauskohdasta ja jatkuu pitkin sanottua viertotietä, Siltasaarenkatua, Pitkää siltaa, Unioninkatua, Liisankatua, Nikolainkatua, Senaatintorin itäistä sivua, Katariinankatua, Kauppatoria, Länsi Rantaa, Saunakatua, Tehtaankatua, Laivurinkatua, Fredrikinkatua, Isoa Roopertinkatua, Erottajankatua, L. Heikinkatua, Kaivokatua, Rautatienaseman ohitse lävistäjänä yli Rautatientorin, pitkin Vilhonkatua, Fabianinkatua ja Puutarhakatua päättyen Unioninkadulla Liisankadun päässä (mahdollisesti voitaisiin linjan loppusuunta vetää Fabianinkadulta vinosti yli Kaisaniemen puiston kaakkoiskulman Unioninkadun ja Liisankadun risteykseen).

Linja II. *Läntinen Viertotie—Rautatientori—Aleksanterinkatu—Kauppatori—Katajanokka.*

Linja alkaa Rosavillan vaunuhallien luota, jatkuu pitkin L. Viertotietä, L. Heikinkatua, Kaivokatua, Hakasalmenkatua, Aleksanterinkatua, Unioninkatua, Pohj. Esplanaadikatua, jolla se menee linjan N:o 1 poikki Kauppatorilla, Katajanokan siltaa, Kanavakatua ja Kruunuvuorenkatua, pääteasema viimeksimainitun kadun ja L. Salamakadun risteyksessä.

Linja III. *Lapinlahdenkatu—Simoninkatu—L. Heikinkatu—Bulevardinkatu—Tokantori.*

Linja, joka alkaa Mariansairaalan luota, jatkuu pitkin Lapinlahdenkatua, Eerikinkatua, Annankatua, Simonkatua, L. Heikinkatua, jossa suunta yhtyy linjaan N:o 1, Bulevardinkatua ja Hietalahden etelä rantaa päättyen Tokantorin luona.

*) Kursiveeraukset osoittavat poikkeukset Rahatoimikamarin ehdotuksesta.

Muist. Jos Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiö haluaa, saa se vetää kaksoisraiteisen yhdyslinjan Wladimirinkadun päätekohtasta pitkin Raitiotietoria Aleksanterinkadulle.

Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiö on velvollinen Kaupunginvaltuusmiesten hyväksymän suunnitelman mukaan laajentamaan raitiotieverkkoa uusilla linjoilla; kuitenkin Osakeyhtiötä velvotettako laskemaan uusia raiteita ennen 1914 vuoden loppua, eikä myöskään laskemaan enempää kuin kaksi kilometriä kaksoisraiteita viiden vuoden kuluessa; *kaupungilla olkoon kuitenkin oikeus, missä liikenne sitä vaatii, perustaa omia raitiolinjoja, jossa tapauksessa Osakeyhtiö on velvollinen omalla liikkuvalla kalustollaan vahvistetun kaupungin asemakaavan piirissa ylläpitämään säännöllistä raitiotieliikettä niillä.*

Jos yhtiö jättää täyttämättä mitä yllämainituksessa suhteessa on määrätty, olkoon Kaupunginvaltuustolla valta tutkia, onko myönnytys katsottava menetetyksi.

§ 2.

Jos Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiö ennen 1909 vuoden loppua on ottanut käytäntöön kaksoisraiteet yllämainituilla linjoilla, oikeutetaan yhtiö 1945 vuoden loppuun käyttämään ylläolevia raitiotielinjoja niillä tarkotettuun liikenteeseen.

Myönnytysajan loputtua ovat, ellei myönnytyksen pitennystä Osakeyhtiölle anneta, raiteet poistettavat sekä kadut, joissa raiteet ovat olleet, viipymättä pantavat kuntoon sillä uhalla kuin §:ssä 9 on sanottu.

§ 3.

Jos kaupunki haluaa lunastaa Osakeyhtiölle kuuluvan raitiotielaitoksen, olkoon sillä siihen oikeus kahdenkymmenenviiden vuoden kuluttua siitä arvosta, jonka uskotut miehet silloin, laitoksen liikearvoon katsomatta, raitiotielaitokselle määräävät siihen kuuluvine tontteineen, rakennuksineen, työpajoineen ja koneineen. Näistä uskotuista miehistä valitsevat Kaupunginvaltuusmiehet ja Osakeyhtiö kumpikin kaksi sekä nämät yhteisesti viidennen. Elleivät näin valitut voi sopia viidennen valitsemisesta, valitsee tämän Helsingin Raastuvanoikeuden ensimmäinen osasto.

§ 4.

Jos toinen henkilö tai toinen yhtiö anoo oikeutta ennen 1 päivää tammikuuta 1946 Helsingin kaupungissa tai siihen yhdistetyllä alueella raitiotieliikkeen harjottamiseen, tulee, kaupungin tarjota oikeus liikenteen pitämiseen yllämainituilla linjoilla ensi sijassa Helsingin Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiölle, jonka tulee kuukauden kuluessa tästä tiedon saatuaan enemmän oikeutensa menettämisen uhalla kirjallisesti ilmoittaa, haluaako Osakeyhtiö yllämainittua etuoikeutta hyväksensä käyttöä.

§ 5.

Raitioteiden tarkotukseen, rakentamiseen ja rakentamiseen nähden ovat voimassa seuraavat ehdot:

a) Puheenalainen lupa raitioteiden perustamiseen ja liikenteen pitämiseen niillä tarkoittaa etäpäässä henkilökuletusta; *ollen Osakeyhtiöllä* kuitenkin *valta* perustamillaan raitioiteillä myöskin kuletaa tavaraa, ellei se tuota mitään haittaa henkilökuletukselle.

b) Raitioteiden ja niihin kuuluvien vaunujen rakenteeseen nähden on noudatettava:

1:o) että raitiotiekiskojen ylemmän *pinnan* tulee olla kadun tasossa.

2:o) että raitiotielinjat rakennetaan kaksoisraiteiseksi joko 1,000 mm tai 1,435 mm raidevälillä. Missä olosuhteet niin vaativat, rakennettakoon kaksoisraiteiden sijaan paikoitellen yksinkertaiset raiteet, jotka varustetaan tarpeellisella määrällä sivuutusraiteita.

3:o) että raiteet, joita tulisi laskemaan toinen yhtiö tai henkilö, saavat kulkea yhtiön raiteiden poikki.

4:o) että vaunujen käyttövoimaksi käytetään sähkövoimaa.

c) Osakeyhtiö oikeutetaan raitioliikennettä varten korvauksetta pystyttämään ja käyttämään pylväitä ja sähköjohtoja maan pinnan yläpuolella, huomioon ottaen:

1:o) että laitosta varten tarvittavat kosketusjohdot saavat olla paljasta lankaa, mutta että sähkövirran johtamiseen käytettävien kaapelien tulee olla tehokkaasti eristetyt.

2:o) että *Osakeyhtiö* muuten sekä pylväiden *ainekseen, rakenteeseen* ja pystyttämiseen että johtojen asettamiseen ja käyttämiseen nähden on niiden määräysten alainen, joita Rahatoimikamari, asianomaisia ammattiviranomaisia kuultuaan katsoo tarpeelliseksi antaa.

Sitäpaitsi tulee *Osakeyhtiön* noudattaa niitä määräyksiä, joita julkinen viranomainen voi katsoa olevan syytä turvallisuuden vuoksi säätää.

d) *Osakeyhtiön tulee* kuuden kuukauden kuluessa sen jälkeen, kuin tämä myönnytyssopimus on kaupungin puolesta allekirjotettu, Kaupunginvaltuuston tarkastettavaksi esittää niin hyvin täydellinen asemapiirros, johon on merkitty raiteiden asema asianomaisilla kaduilla, sivuutusraiteiden lukumäärä ja pituus kuin myöskin täydelliset piirustukset ja tarkka selitys itse raiteeseen kuuluvista rakenteellisista osista ja laitoksista, jolloin muun muassa on ilmotettava, miten virtaa johdetaan, miten johdon katketessa virta tehdään vaarattomaksi, raitioiteille tarkotettujen moottorien, jarrulaitosten ja ukkosensuojien lukumäärä ja laatu sekä miten raitiotien läheisyydessä löytyvät fysikaaliset ja metereologiset laitokset sekä telegrafi- ja telefoni-, *voima- ja valaistusjohdot* sekä kaasu- ja vesijohtoputket suojataan n. k. harhailevien virtojen vaikutukselta; ja saa osakeyhtiö, vasta sen jälkeen kuin Kaupunginvaltuusmiehet ovat hyväksyneet nämät, ryhtyä rakentamaan raitioiteita. Yllämainittuun tarkastukseen saavat Kaupunginvaltuusmiehet käyttää aikaa aina kahteen kuukauteen asti.

e) Työ on suoritettava Kaupunginvaltuuston siihen valitseman henkilön tai viranomaisen tarkastuksen alaisena, ja on osakeyhtiö sen johdosta velvollinen vähintään yhden kuukauden ennen työn alkua siitä ilmottamaan kaupungin Rahatoimikamariin.

f) Raitiotieverkon uudestaan rakentamisen yksiraiteisesta kaksoisraiteiseksi edellisessä §:ssä määrättyjen linjasuuntien mukaan tulee olla suoritettuna kahden vuoden kuluessa senjälkeen kuin tämä uudistettu myönnytyssopimus on kaupungin puolesta allekirjotettu. Ellei osakeyhtiö syystä tahi toisesta mainitun ajan kuluessa olisi loppuun suorit-

tanut raitiotieverkon uudestaan rakentamista, olkoon Kaupunginvaltuusmiehillä oikeus määrätä, onko myönnytys sen takia katsottava menetetyksi.

g) Työ on suoritettava yleistä liikennettä mahdollisimman vähän häiritsevällä tavalla ja mahdollisimman nopeasti, jonka vuoksi tarvittavien aineksien tulee, mikäli mahdollista, olla niin kuntoon laitettuina, että niitä voidaan samassa määrässä kuin työ edistyy, tuoda paikalle ja käyttää, niin ettei kaduille eikä yleisiin paikkoihin, joilla raitiotiet kulkevat, vähimmässäkään määrässä kasata ainevarastoja.

h) Kohdissa d, e ja g mainitut ehdot koskevat myöskin raitiotielaitoksen vastaisia muutoksia.

i) Muuten pidättää kaupungin valtuusto oikeuden vahvistaa ne tarkemmat määräykset, jotka raitioteiden laskemiseen ynnä raitiotieliikenteeseen nähden ehkä katsotaan tarpeen vaatimiksi.

§ 6.

Raitiotieliikenteeseen nähden ovat voimassa seuraavat ehdot:

a) Raitioteitä alkoon avattako yleiselle liikenteelle ennenkuin Kaupunginvaltuuston sitä varten valitsema henkilö tai viranomainen on ne asianmukaisesti tarkastanut ja hyväksynyt.

b) Yhtiö ylläpitää sen jälkeen keskeyttämättä liikennettä yhtiön ehdottamien ja kaupungin Maistraatin *joka puoli vuosi* vahvistamien vuorolistojen mukaan, *käsitteen ensimmäinen puolivuosi ajan huhtikuusta syyskuuhun, toinen puolivuosi vuoden muut kuukaudet*, alköönkä näihin vuorolistoihin tehtäkö muutoksia hankkimatta siihen lupaa Maistraatilta. Vuorolistoja vahvistettaessa on otettava huomioon toiselta puolen liikennöitsevän yleisön tarpeet ja toiselta puolen liikkeen kannattavuus, alköönkä yhtiötä pakotettako alkamaan liikettä aikaisemmin kuin kello $\frac{1}{2}$ 7 aamulla tai jatkamaan sitä myöhempään kuin kello $\frac{1}{2}$ 11 illalla, eikä tekemään vuoroja kumpaankin suuntaan tiheimmin kuin joka viides minuutti vahvistetun kaupungin asemakaavan piirissä.

c) Yhtiö on velvollinen pitämään raitiotiet kalustoineen hyvässä, *somassa* ja ajanmukaisessa kunnossa. Vaunujen tulee kulkea tasaisesti ja tärähtelemättä sekä ovat ne kylmänä vuodenaikana pidettävät lämmitettyinä. Muuten on *Osa*keyhtiö kaikkien nyt voimassa olevan tai vastedes annettavan poliisijärjestyksen sen *liikkeesen* soveltuvien määräysten alainen.

d) Maksua raitiovaunun käyttämisestä suoritetaan *Osa*keyhtiön *antaman* taksan mukaan, huomioon ottaen, että *keskeytymättömästä* matkasta paikasta toiseen, saman tai toisen linjan varrella saa kantaa korkeintaan 15 penniä.

e) *Osa*keyhtiön ilmoituksesta tulee Maistraatin, Kaupunginvaltuustoa kuultuaan, laatia ehdotus raitioteiden ohjesäännöksi, joka käsittää määräyksiä niin hyvin liikennehenkilökunnasta, vaunusta ja kalustosta kuin myöskin siitä, mitä yleisön puolestaan tulee noudattaa *raitiotieliikenteessä*; ollen läänin Kuvernöörin asia *vahvistaa* sellainen ehdotus *noudatettavaksi*.

f) Jos Maistraatti katsoo tarpeelliseksi, että tapaturman estämiseksi raitiotieliikenteessä on asetettava vahti, tulee *Osa*keyhtiön se järjestää ja kustantaa.

7 §.

Katujen, viertoteiden, teiden, laskukanavien ja muiden putkijohtajien muutokseen, korjaukseen ja puhtaanapitoon nähden, ovat *Osakeyhtiölle* voimassa seuraavat määräykset:

a) Yhtiö suorittaa kustannukset kaikista niistä ajo- ja käyntiteiden laskukanavien, vesi-, kaasu- ja sähköjohtojen y. m. muutoksista ja uudesta rakentamisista, joihin ovat syynä työt, joihin on ryhdytty raitioteiden perustamista tai raitiotieliikenteen ylläpitämistä varten.

b) *Raiteita laskettaessa kustantaa ja ylläpitää sen jälkeen Osakeyhtiö* kadut, viertotiet, ja tiet raiteen välillä 30 cm leveydeltä kiskon kummallakin puolen kunnossa ainakin yhtä hyvillä aineksilla, joilla katu, viertotie tai tie muuten on laskettu tai tulee laskettavaksi; ollen yhtiö sitäpaitsi velvollinen omalla kustannuksellaan parantamaan sen vahingon, joka raitiotien johdosta voi syntyä katuun, viertotiehen tai tiehen. Jos katu on laskettava uudella kalliimmalla aineella, kustantaa raiteiden väliin ja viereen tarvittavat *aineet* se, jolle kadun ylläpito kuuluu.

c) Raitiotiet eivät saa estää yleisen paikan, kadun, viertotien, tien, *sähkö-, kaasu-,* viemäri- tai vesijohdon muutosta, uudestaan laskemista tai korjaamista, *älköönkä* tällaisista syistä yhtiölle syntyvät kustannukset eivätkä myöskään siitä johtuvat raitiotieliikenteen keskeytymiset ja esteet antako aihetta mihinkään korvausvaatimuksiin. Jos *tällaisista* syistä käy tarpeelliseksi joksikin aikaa poistaa raitiotie tai liikkeen jatkumista varten tehdä muutoksia raitiotiehen tai muuttaa se toiselle kadulle tai paikalle, tulee *Osakeyhtiön*, saatuaan siitä ilmoituksen Rahatoimikamarista, heti omalla kustannuksellaan toimittaa siten tarpeelliseksi käynyt työ. *Osakeyhtiö* on myöskin velvollinen, jos Kaupunginvaltuusmiehet sitä vaativat, ilman korvausta *kokonaan* muuttamaan raitiotien toiselle kadulle tai paikalle, jos se muuttuneen kadun järjestelyn tai muun kunnallisen laitoksen takia *huomataan* tarpeelliseksi.

d) *Osakeyhtiön* tulee pitää katuihin lasketut kiskot puhtaina, *älköönkä* raiteista nostettua likaa kasattako kadulle vaan *vietäköön* se heti *Osakeyhtiön* toimesta pois.

e) Lunta poistettaessa kadulta, viertotieltä tai tieltä, jotta raitiotieliikenne kävisi mahdolliseksi, on lumi poistettava niin leveältä ja tämä työ suoritettava niin, ettei siitä synny mitään vaaraa taikka haittaa muulle yhdysliikkeelle. Jos raitiotiet kuitenkin, kaasaantuneen lumen takia tulisivat esteeksi muulle yhdysliikkeelle, on liikenne poliisin käskystä katkaistava, kunnes este on lakannut.

8 §.

a) Jokaiselta vuorokaudelta, jonka liike koko raitiotieverkossa tai osassa siitä on keskeytettyinä eikä yhtiö voi osottaa, että syynä on ollut luonnon este, lakko tai onnettomuuden tapaus, joita ei *kohtuudella* voi lukea yhtiön viaksi, maksaa yhtiö sakkoa kaupungin rahastoon 100—500 Suomen markkaa Rahatoimikamarin harkinnan mukaan kussakin eri tapauksessa. Jos tällaista keskeytymistä kestää joko kolmekymmentä päivää yhtämittaa tai neljäkymmentä päivää puolen vuoden kuluessa, ilman että Maistraatilta siihen on hankittu lupaa, on myönnytys menetetty.

b) Ellei yhtiö tyydy rahatoimikamarin kohdan a) mukaan tekemään päätökseen, on yhtiöllä oikeus lykätä asia viiden uskotun miehen muodostamaan *sovintolautakuntaan*. Näistä valitsee yhtiö kaksi ja Kaupunginvaltuusmiehet kaksi, jonka jälkeen nämä neljä valitsevat viidennen; mutta jos jompikumpi puoli jättää valitsematta uskotut miehet tai jos nämä neljä valittua eivät pääse yksimielisiksi viidennen vaalista, jätetään Helsingin kaupungin Raastuvanoikeuden ensi osaston tehtäväksi täyttää lukumäärä.

c) Kaupungin rahastoon mahdollisesti lankeavien sakkojen ja niiden kustannusten varmuudeksi, jotka voivat syntyä sen johdosta, ettei *Osakeyhtiö* noudata tähän sopimukseen sisältyviä määräyksiä tai jotka siinä tapauksessa, että lupa raitiotielaitokseen menetetään tai yritys lopetetaan, eikä toinen yhtiö tai henkilö kaupungin suostumuksella ota sitä haltuunsa, voivat käydä tarpeelliseksi katujen ja muiden paikkojen kuntoon panemiseksi, on yhtiön, ennenkuin työtä saadaan alottaa ja viimeistään yhdeksänkymmentä päivää sen jälkeen kuin sopimus raitiotielaitoksesta yhtiön kanssa päätettiin, luvan menettämisen uhalla muussa tapauksessa, Rahatoimikamariin *panttina talletettava* Rahatoimikamarin hyväksymissä korkoa kasvavissa *arvopapereissa* määrä, joka vastaa kymmentätuhatta markkaa Suomen rahaa, mitä määrää joka kymmenes vuosi on lisättävä viidellätuhannella markalla. Tämä *pantti, jonka kaupunki saa ilman laissa säädettyä arvioimista ja huudatusta myydä*, on pidettävä arvomäärältään muuttumattomana, ja on siinä tapauksessa, että kaupungin on täytynyt käyttää jotakin siitä sakkojen suorittamiseen tai töiden toimittamiseen, tai *sen* arvo on vähentynyt, yhtiön heti täytettävä vajaus Rahatoimikamarin siitä ilmoitettua; *ollen* kaupungilla *oikeus*, ellei yhtiö tätä tee, vaatia määrän täyttämistä yhtiön muusta omaisuudesta. *Sittekun kaikki* korvausvaatimukset *Osakeyhtiötä* vastaan *ovat lakanneet, on pantti Osakeyhtiölle takaisin annettava, mutta on Osakeyhtiöllä kuitenkin oikeus hyväkseen nauttia pantille juosseet korot.*

9 §.

Jos *Osakeyhtiö* jättää raitiotielaitokseen tai sen kalustoon nähden toimeenpanematta muutoksia tai parannuksia tai *raiteiden* laskemisessa tai katujen puhtaanapidossa tai muuten suorittamatta töitä, jotka *tämän sopimuksen* mukaan kuuluvat yhtiön tehtäviin, on kaupungilla oikeus teettää *ne* yhtiön laskuun *sekä kustannuksista ottaa maksu kaupungille jätetystä pantista.*

10 §.

Jos kaupunkiin syntyisi toinen kuin *Osakeyhtiön perustama raitiotielaitos*, on *Osakeyhtiö velvollinen, jos* Kaupunginvaltuusmiehet katsovat sitä välttämättömän tarpeelliseksi, kohtuullista korvausta vastaan lyhyillä korkeintaan yhden rakennuskorttelin pituisilla matkoilla luovuttamaan yhtiön perustamia raiteita *toisen* raitiotieyhteyksen käytettäväksi, *ollen* tämä kuitenkin velvollinen kustantamaan tulo- ja menovaihdelaikokset sekä niiden hoidon.

Raideristeyksissä kustantaa uudet laitokset ja niiden ylläpidon se yhtiö, joka niitä tarvitsee.

11 §.

Jos kaupunkiin syntyy toinen kuin *Osakeyhtiön perustama raitiotielaitos*, on *Osakeyhtiö velvollinen* alistumaan sellaiseen järjestykseen, että raitiotiematkustajat voivat siirtyä toisen laitoksen linjoilta toisen linjoille tarvitsematta suorittaa korkeampaa kokonaismaksua kuin §:n 6 kohdassa d) säädetään.

12 §.

Yhteisliikenteestä syntyvät riitaisuudet lykätään lopullista ratkaisua varten sovintolautakuntaan, johon kuuluu kolme henkilöä, joista kumpikin puoli valitsee yhden ja nämät yhteisesti lautakunnan kolmannen jäsenen. Jos asianomainen niskottelee valitsemasta välimiestä tai ellei yksimielisyyttä kolmannen välimiehen valitsemisesta voida saada aikaan, menetellään niinkuin §:n 8 kohdassa b) sanotaan.

13 §.

Kaupungin palveluksessa olevalla poliisimiehellä, joka on virkatoimessa, on oikeus maksutta käyttää hyväkseen Osakeyhtiön raitiovaunujen vapaana olevia silta-paikkoja, etupäässä etumaisella vaunusillalla; ja tulee Osakeyhtiön Rahatoimikamarin hallittavaksi antaa 40 maksuttomiin matkoihin Osakeyhtiön raitiotielinjoilla oikeutavaa pilettiä kaupungin tai poliisilaitoksen palveluksessa olevien henkilöiden käytettäväksi.

14 §.

Yhtiölle edellä myönnetyn oikeuden perustaa raitioiteitä ja pitää liikennettä niillä saa yhtiö luovuttaa laillisesti muodostetulle yhtiölle tai yksityiselle henkilölle, jonka Kaupunginvaltuusmiehet hyväksyvät.

15 §.

Tämän myönnytyksen selitystä tai sovelluttamista koskevaa riitaa alkoon saatettako oikeuden ratkaistavaksi, vaan ratkaiskoot sen välimiehet, jotka ovat valitut kuten §:n 8 kohdassa b) on sanottu.

Helsingissä 23 päivänä toukokuuta 1907.

A. Engström.

**Arthur af Forselles.
Lennart Cajander.**

**Karl Appelberg.
J. Sohlman.
Alarik Hernberg.**

Vastalause.

Eri mieltä valiokunnan toisten jäsenten kanssa puheena olevassa asiassa saan tässä alempana esittää eroavan mielipiteeni.

Jos tässä asiassa asettuu raitiotieitä käyttävän yleisön kannalle, niin täytynee tunnustaa että raitiotiet nykyisessä kunnossaan tyydyttävät niitä kohtuullisia vaatimuksia, joita yleisö voi asettaa raitiotieliikenteen suhteen. Kulkunopeus on nimittäin vastaava lähimmilleen ajurien kulkua ja odotuskin on supistettu viideksi minuutiksi jota paitsi vaunut ovat riittävän tilavat ja mukavat. Ei voinut sentähden ollenkaan ymmärtää mitä etua Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiöllä voi olla nyt ehdottamistaan muutoksista ja parannuksista raitiotieliikenteen suhteen. Että nyt ehdotetut parannukset ja muutokset asettasivat raitiotiet meillä maailman keskustain samallaisten laitosten tasalle voi kyllä olla mahdollista, mutta että ne olisivat teknillisesti välttämättömän tarpeelliset sitä minulla ei ole mitään syytä luulla, päin vastoin käy Insinööri Herman Kolsterin selonteosta selville etteivät nyt puheena olevat muutokset ole teknillisessä suhteessa tarpeen vaatimia, vaan että raitiotieitä nykyisessä kunnossaan voidaan vielä kauan käyttää jos vaan perinpohjaisempia vuotuisia korjauksia tehdään. Tämä viimeksi mainittu seikka on kyllä omiansa kenties tuntuvastikin vähentämään yhtiön vuotuista tuloa raitiotieliikenteestä, mutta yleisölle ei siitä ole mitään haittaa. Sentakia on hyvin vaikea ymmärtää yhtiön perusteita tähän anomukseensa, ellei anomus sisällä jotain muuta kun että panna ehdottamansa muutokset toimeen. Anomus sisältää kuitenkin muutakin ja juuri sellaista, josta kaupunki ei ollenkaan voi olla välinpitämätön, sillä se koskee kaupungin etua, ja se osa anomusta se samalla sisältääkin minkä takia yhtiö on koko anomuksen tehnyt. Yhtiö anoo nimittäin että se, vastikkeeksi näihin parannuksiin ja muutoksiin joita se aikoo toimeenpanna, saisi pitennystä siihen aikaan jona se on oikeutettu harjoittaa raitiotieliikennettä tässä kaupungissa. Sillä, joka kannattaa sitä mielipidettä että raitiotieliikenne on sovelias esine yksityisen harjoitettavaksi, ei liene anomuksen nyt kysymyksessä olevaa osaa vastaan mitään mainittavampaa muistuttamista, vaikka annmus tässä suhteessa on, kuten valiokuntakin aivan oikein huomauttaa, omiansa muuttamaan yhtiön raitiotieliikenteen harjoittamisoikeuden ikuiseksi, kun yhtiö ei kauaa sitte sai pidennyksen. Mutta juuri puheena olevassa tapauksessa ei voi olla panematta kysymykseen koko tämän erikoisoikeuden hyödyllisyyttä. Raitiotiet eivät ainoastaan ole etenkin suuremman yhteiskunnan, pääliikenneneuvot, vaan niitä tulee myös voida käyttää toisiin suuressa ja nopeasti kasvavassa yhteiskunnassa erittäin tärkeiden tarkoitusten toteuttamiseksi. Raitiotieiden avulla voi kaupunki tuntuvassa määrässä helpottaa sen

suunnitelman toteuttamista, minkä kaupunki on laatinut asutuksen laajentamisen suhteen, sitä paitsi voivat raitiotiet olla avullisina sosiaalisen kysymyksen ratkaisemisessa ainakin mikäli se koskee työväen mahdollisuuksia työn ansioon y. m.

Niin kauvan kun raitiotiet ovat yksityisen hallussa eivät ne tietysti ollenkaan voi palvella näitä tarkoituksia. Mutta raitioteiden ominaisuus olla liikenteen välittäjinä heikontuu myös tuntuvasa määrässä yksityisen niitä hallitessa. On nimittäin tunnustettava että yleisön etu ja raitioteiden omistajan etu mikäli aika eistyy yhä enemmän erkaantuvat siten että raitiotieliikenteen omistaja panee yhä suuremman arvon liikenteen aineelliselle tulokselle joka seikka taasen on omiansa vähitellen matkaansaamaan sen että yhtiön vaatimukset liikenteen suhteen vähittillen tulevat syrjäytetyiksi. Hyvinkin valaiseva esimerkki tässä suhteessa on se seikka, että valiokunta sekä Rahatoimikamari ovat katsonneet, että nykyinen kontrahti Raitiotie- ja Omnibus-Osakeyhtiön kanssa on niin puuttellinen että molemmat ehdottavat sen aivan uudelleen laadittavaksi. Sitä paitsi kaikki valiokunnan jäsenet ovat olleet yksimielisiä siinä, että sanottu uusi kontrahti on laadittava niin että siitä käy aivan selvästi esille, että aika, jonka kuluessa yhtiölle on luovutettu oikeus harjoittaa raitiotieliikettä, menee umpeen vuonna 1945, eikä siitä sen jälkeen uudisteta, josta seuraa, että valiokunta kokonaisuudessaan katsoo raitiotieliikenteen luovuttamisen yksityiselle tämän ajan kuluttua ei tulevan kysymykseen. Luulen sentakia voivani täydellä syyllä väittää että se mielipide on aivan yleinen, joka katsoo raitiotieliikenteen luovuttamisen yksityisen käytettäväksi olevan sopimattoman. Nyt on ratkaistava, josko nyt kysymyksessä olevassa tapauksessa olisi tehtävä poikkeus, eli ei. Päätöstä tästä tehtäessä on annettava ratkaiseva merkitys sille minun ja varempana mainitsemanle asialle josko raitioteiden uudelleen rakentaminen ja siitä seuraavan uuden liikkuvan kaluston hankinta on välttämätön, vai ei. Varemmin olen koettanut todistaa ettei tämä uudistus ole välttämätön ja saan tässä yhteydessä vielä huomauttaa, ettei yhtiö millään tavoin myöskään ole tätä välttämättömyyttä todistanut yhtävähän anomuksessaan kuin myöskään valiokunnalle, ellei todisteina pidä niitä yleisiä lauseparsia, joita yhtiön anomus sisältää, sekä että Insinööri Kolsterin mielipide on ettei näitä uudistuksia tarvita.

En voi sentähden käsittää että yhtiön puheena oleva anomus käyttöajan pitentämisestä olisi millään tavoin perustettu. Sen sijassa olen aivan valiokunnan kannalla yhtiön anomuksen suhteen sen muissa osissa.

Toinen asia, jossa minä olen aivan päinvastaisella kannalla valiokunnan muihin jäseniin nähden, on kysymys siitä että kaupunki lunastaisi raitiotiet. Tämän asian suhteen saan huomauttaa, että minä pidän yhtiön mainitseman hinnan aivan liian korkeana, mutta ei tätä hintaa ole miltään tavoin pidettävä lopullisena hintana, syystä että yhtiö on maininnut tämän hinnan jonkinlaisena vastikkeena siihen tuloon, jonka yhtiö luulee saavansa siinä tapauksessa että heidän anomuksensa ajan pitentämisestä hyväksytään. Minä olen aivan varma siitä, että jos tämä ajan pitennys anomus hyljätään, yhtiö määrää paljon alemman hinnan, sillä silloin yhtiö voi laskea saavansa tuntuvasti vähemmän tuloksen liikkeestä.

Jos tästä seikasta on selvillä ja sitä paitsi ottaa huomioon Insinööri Kolsterin selonteossa vaihtoehdotus 1:ssä tekemän huomautuksen, että kaikki kalusto vuotuisten suurempien korjausten kautta pysyy arvossaan sekä että muu suurempi pääoman sijoittaminen raitiotieliikenteeseen on tarpeetonta, niin on seuraus se, ettei raitioteiden ostamiseen tarvitse uhrata enemmän kuin korkeintaan 1,500,000 markkaa, jolle summalle raitiotiet jo 3 à 4 vuoden kuluttua sitä paitsi tulevat antamaan tavallisen koron.

Lopuksi en voi olla huomauttamatta että hyvin luultavaa on että yhtiön osakkaat suostuvat maksun sijassa kaupanteossa vastaanottamaan kauppahinnan kaupungin ulosantamissa obligatsioneissa, joten kaikki huoli tämän kauppahinnan hankkimisesta jäisi pois. Sen perusteella, mitä edellä olen lausunut, saan ehdottaa

että Valtuusmiehet hylkäisivät Helsingin Raitiotie ja Omnibus Osakeyhtiön anomuksen niin hyvin mikäli se koskee yhtiön ehdotusta että kaupunki ottaisi osakkeita yhtiössä, kuin myös mikäli yhtiö pyytää pidennystä siihen aikaan, jonka kestäessä yhtiö on oikeutettu harjoittamaan raitiotieliikettä tässä kaupungissa, vaan, siinä tapauksessa että yhtiö tahtoisikin asian näinkin ollen toteuttaa muut anomuksessaan mainitut ehdotukset, suostua yhtiön anomukseen sen muissa osissa niillä ehdoilla jotka ovat mainitut valiokunnan kontrahti ehdotuksessa, mikäli sen säädökset asian tällä kannalla ollen ovat tähän osaan sovellettavissa, sekä antaa Rahatoimikamarille toimeksi, Valtuusmiesten nyt tekemän päätöksen mukaisesti, laatia lisäys yhtiön ja kaupungin väliseen ja nyt voimassa olevaan kontrahtiin;

antaa erityiselle valiokunnalle toimeksi keskustella yhtiön kanssa niistä ehdoista joilla yhtiö olisi taipuvainen luovuttamaan raitiotielaitoksen kaupungille.

Helsingissä 5 p:nä Kesäkuuta 1907.

Lennart Cajander.

Liite 1.

Raitiotielaitoksen kannattavaisuuslaskelma

noudattamalla:

Vaihtoehtoa I. *)

Vuoden 1905 vuosikertomuksen mukaan ovat yhtiön varat merkityt yhteensä Smk 3,409,286: 32.

Tästä ovat varsinaisen raitiotieliikkeen perustamispääomaa seuraavat määrät:

A.	Tontti Hakasalmen torin varrella	26,825: 41
B.	Rakennuksia:	
1)	Sähkökeskusasma	341,187: 34
2)	Vaunuhalli	136,637: 50
3)	Vaunukatos	16,210: 30
4)	Pannuhuone	14,624: 31
		408,659: 45
C.	Koneosasto	418,573: 42
D.	Sähköjohto	627,856: 04
E.	Raiteet	635,307: 54
F.	Raitiovaunut	574,667: 10
G.	Kalusto	24,991: —
H.	Korjauspajan kalusto	19,781: 69
	<u>Yhteensä Smk</u>	<u>2,736,661: 58</u>

Rosavillaa ja Työväenasuntoja pidetään yrityksinä, joilla ei ole mitään suoranaista tekemistä itse raitiotieliikkeen kanssa. Ne tuottavat vuosikertomuksen osottamaa voittoa.

Kysymys koskee sentähden sitä, mitenkä yllä mainittu perustamispääoma on saatu korkoa tuottavaksi.

Vuonna 1905 tekivät:

Tulot	Smk.	548,438: 13
Menot, niihin luettuna korot mutta ei kuoletusta	»	436,742: 06
	<u>Voitto Smk.</u>	<u>111,696: 07</u>

*) Katso siv. 12.

Tästä voitosta meni:

Obligatsioonilainojen kuoletukseseen	Smk	60,000: —
Lainojen vähennysmaksuihin	»	7,000: —
<u>Yhteensä Smk.</u>		<u>67,000: —</u>

Jäljellä on siis:

$$111,696: 07 - 67,000 = \text{Smk } 44,696: 07.$$

Tästä jäännöksestä meni henkilökunnan palkankorotukseen Smk. 18,478: 24, joten jää

$$44,696: 07 - 18,478: 24 = \text{Smk. } 26,217: 83$$

Tulot:

Rosavillasta tekivät	Smk.	3,117: 39
Sivutuloista (virran myynnistä y. m.)	»	8,374: 84
<u>Yhteensä Smk.</u>		<u>11,492: 23</u>

Työväenasunnnot tuottivat voittoa Smk. 1,803: 12.

Johtokunnan ehdotuksen mukaisesti poistettiin vuoden kokonaisvoitosta Smk. 100,000, joka siirrettiin poistorahastoon.

Laitokseen sijoitettu vararahasto on Smk. 127,670: 44.

Jos menot jaetaan ryhmiin, niin voidaan niitä erottaa 3, nimittäin:

1. Korko ja kuoletus.
2. Poistot.
3. Käyttökustannukset.

1. Korko ja kuoletus.

Menot korkoon ja kuoletukseseen voidaan laskea seuraavasti:*)

vuoden 1900 obligatsioonilainasta	Smk	81,000: —
» 1901 »	»	61,000: —

jotka summat saadaan siten, että obligatsioonilainojen korko lasketaan yhteen lainojen ensimmäiseen kuoletusmäärään.

«Suomen Pankin lainan» korko + Smk:an 55,000 korko «Privatbankenin lainasta» (Smk 155,000) jäävät silloin pois, jota vastoin vuoden 1900 obligatsioonilainaan lisätään arvottujen obligatsioonien määrä.

*) Vuoden 1891 obligatsioonilaina maksettiin $\frac{1}{3}$ 1906.

Vielä tulee lisäksi 6 % korko «Privatbankenin lainan» jälellä olevasta Smk. 100,000 sekä lopuksi osakepääoman Smk. 1,250,000 korko, joka otaksutaan lasketuksi 5,5 % mukaan, eli siis Smk. 68,750:—. Vuotuiset menot korkoon ja kuoletukseen nousevat siis noin

$$\text{Smk } 81,000 + 61,000 + 6,000 + 68,750 = \underline{\text{Smk. } 216,750:—}$$

2. Poistot.

Ne lasketaan seuraavassa esityksessä vuosikertomuksessa mainittujen prosenttimäärien mukaan, nimittäin:

B. Rakennusosasta 1,5 %	Smk. 408,659:45 eli tasaisin luvuin . .	Smk. 6,000:—
C. Koneosastosta 5,5 %	Smk. 418,573:42 eli tasaisin luvuin . .	» 23,000:—
D. Sähköjohdosta 2 %	Smk. 627,856:04 eli tasaisin luvuin . .	» 12,500:—
E. Raiteista 5 %	Smk. 635,307:54 eli tasaisin luvuin	» 31,700:—
F. Raitiovaunuista 6 %	Smk. 574,667:10 eli tasaisin luvuin . .	» 34,500:—
G. Kalustoista 10 %	Smk 44,772:62 eli tasaisin luvuin	» 4,500:—
		<u>Yhteensä Smk. 112,200:—</u>

Raiteiden poistoprosentti on vähän suurempi kuin vuosikertomuksessa on mainittu sen vuoksi, että tämän osan arvo on kirjoihin merkitty korkeaksi. Vuosien 1904 ja 1905 vuosikertomuksen mukaan nousivat raiteiden vaihtamiskustannukset noin Smk 30:— ja 28:23 metriä kohti. Kun linjojen pituus tilaston mukaan on 13,445 metriä tekisivät raiteiden kustannukset noin $\text{Smk } 30 \times 13,500 = \text{Smk. } 405,000:—$, johon tulisi lisää kustannukset risteyksistä, vaihteista ja sivuutusraiteista. Jos nämä arvioidaan Smk. 80,000 nousisi kokonaissumma Smk. 485,000 Smk:an 635,307:54 sijasta.

Raiteissa on vielä noin 4 km. vanhoja raiteita. Niiden vaihtamiseen tarvitaan Smk. 100,000:—, kun vanhojen kiskojen myyntiarvo vähennetään. Jaettuna 2 tai 3 vuodelle merkitsee tämä noin Smk. 50,000—33,000 vuosimenoa.

Edellisessä on mainittu, että poistot nousevat Smk. 112,200. Tämä määrä voidaan ajatella yhdistetyksi kahdesta, joista toinen edustaa arvottujen obligatsioonien arvoa ja toinen poisto- tai uudistusrahastomäärää. Vuosien 1900 ja 1901 lainojen ensimmäiset kuoletusmäärät ovat Smk. 50,000:— ja Smk. 30,000:—. Jos nämä vähennetään ylläolevasta määrästä ja jos kalustojen poistot merkitään käyttökustannuksiin, niinkuin vuosikertomuksien mukaan on ollut tapana, jää poistoihin:

$$112,200:— (50,000 + 30,000 + 4,500) = \underline{\text{Smk. } 27,700:—}$$

3. *Käyttökustannukset.*

Käyttökustannukset olivat korkoja ja kuoletusta lukuunottamatta

vuonna	1902	1903	1904	1905
<u>penniä</u>				
vaun. km.	23,59	23,65	24,99	23,35

Jos vuodelta 1905 lisätään henkilökunnan osapalkka, kohoavat menot vaun. km. kohti 1,19 penniä eli 24,54 penniin.

Tämä yksikköarvo tulee vuonna 1906 tapahtuneen palkkojen järjestelyn jälkeen ja lisääntyvien korjaustöiden vuoksi kohoamaan vähän yli 26 pennin vaun. km. kohti.

Vuonna 1905 oli kulettujen vaun. km.ien luku noin 1,548,000. Jos käyttö-kustannukset taas lasketaan tähän perustuen, tehnevät he korkoja lukuunottamatta noin

Smk. 427,000: —

I. Korko ja kuoletus	Smk. 216,750: —
II. Poistot	» 27,700: —
III. Käyttökustannukset	» 427,000: —
<u>Yhteensä Smk. 671,450: —</u>	

Tulot.

Tulojen kohoaminen näkyy oheenliitetystä grafillisesta esityksestä. Ne ovat olleet.

vuonna	1902	1903	1904	1905
<u>penniä</u>				
vaun. km.	29,37	32,33	32,02	34,18

ja noussevat vuodelta 1906 noin 37 penniin.

Ennen esitetyistä syistä alenee tämä arvo jonkun verran, jonka tähden tässä lasketaan ainoastaan 36,2 penniä.

Tulot tekisivät siis

$$36,2 \times 1,750,000 \times 0,01 = \underline{\text{Smk. 633,500: —}}$$

Raitiotieliikkeen vuositulos olisi:

Tuloja	Smk. 633,500: —
Menoja	» 671,450: —
— Ero	<u>Smk. 37,950: —</u>

eli toisin sanoen tulot eivät vastaisi 5,5 % Smk.sta 1,250,000 vaan 2,5 %.

Tämä prosenttimäärä kohoaa noin 1 %, jos otetaan huomioon vuoden 1905 vuosikertomuksessa mainitut

Sivutulot	Smk. 8,574: 84
Tulot Rosavillasta	» 3,117: 39
Voitto Työväenasunnoista	» 1,803: 12
Yhteensä	<u>Smk. 13,295: 35</u>

Kun katsoo grafillisia esityksiä voinee tarpeellisella varovaisuudella otaksua, että raitiotieliike noin 1909 tuottaa 5,5 % ja antaa samalla mahdollisuutta suurempien poistojen tekemiseen.

Asian luonnossa on, että jos raitiotieverkkoa laajennetaan Tehtaankadun ympärillä olevaan melkein valmiiksi rekennettuun kaupunginosaan sekä Sörnäisten linjaa kohtuullisesti jatketaan, niin vaikuttaa se suotuisasti liikkeeseen.

Vaihtoehto II.

Jos otettaisiin käytäntöön kaksoisraiteet 1 metrin raidevälillä valiokunnan ehdottamilla linjoilla, niin olisi perustamispääomaa lisättävä noin Smk. 1,250,000.

1 kohdassa laskettuihin menoihin tulisi siis lisä:

I. Korkoa ja kuoletusta 5 % ja 30 vuotta $1,250,000 \times 0,06505$.	Smk. 81,312: 50
II. Uudistuspääomaa 5 % ja 25 vuotta $1,250,000 \times 0,0213$. . .	» 26,625: —
III. Käyttökustannuksia noin 250,000 vaun. km:n lisäyksestä	
$250,000 \times 24,4 \times 0,01$	» 61,000: —
Yhteensä	<u>Smk. 168,937: 50</u>

Vuotuiset menot tekivät 1 kohdan mukaan yhteensä Smk. 671,450: —.

2 kohdan mukaan tekisivät vuotuiset kokonaismenot noin Smk. 840,000: —.

Tarpeellista varovaisuutta noudattamalla näyttää minusta todennäköiseltä, että tarvittaisiin noin 5 tai 6 vuotta, ennenkuin saataisiin 5,5 % alkuperäisestä Smk. 1,250,000 pääomasta ja samalla voitaisiin tehdä suurempia poistoja.

Helsingissä 31 päivänä Maaliskuuta 1907.

Herman Kolster.

Liite II.

Helsingin Kaupunginvaltuustolle.

Jo kauan on se noin 7,000 henkilöön nouseva väestö, joka asuu Itäisen Viertotien varrella, Sörnäisestä lähtien aina Vanhaankaupunkiin, kipeästi kaivannut ajanmukaista liikeyhteyttä kaupungin keskusta.

Sentähden onkin useita kertoja raitiotieyhtiölle esitetty, että linjaa jatkettaisiin itään päin. Kolme toimeenpanevaa johtajaa onkin kukin vuorostaan selittänyt olevansa myötätuntoinen ehdotettuun pitennykseen nähden, mutta kysymys on saanut raueta syistä, joista ehkä tärkeintä ei enää jälkeen vuoden 1906 ole olemassa, nimittäin sitä, että osa raitiotiestä tulisi ulottumaan ulkopuolelle kaupungin rajojen. Samoin eivät myöskään perustamiskustannukset, korkeintaan 90,000 mk. enää olle voittamattomana esteenä yhtiölle, joka nyt katsoo voivansa ehdottaa jo olemassa olevilla linjoilla tehtäväksi muutostöitä, joiden kustannukset nousevat yli miljonan markan.

Kun Helsingin raitiotieliikenteen järjestäminen on Herrojen Kaupunginvaltuusmiesten harkinnan alaisena, saamme me allekirjottaneet kunnioittaen esittää, eikö raitiotieyhtiön myönnytyssopimuksen muutoksiin suostumisen ehdoksi voitaisi panna: Itäisen Viertotielinjan läheinen jatkaminen sopivaan päätekohtaan.

Me toivomme, että tämä meidän anomuksemme sitä suuremmalla syyllä saavuttaa Herrojen Kaupunginvaltuusmiesten huomiota, koska Gumtähden kartanon sekä Annebergin ja Forsbyn omistajien kanssa tehdyt vuokrasopimukset päättyvät vuosina 1907 ja 1908 ja kun vastainen liikeyhteyden parantaminen näihin alueisiin tuntuvasti lisäisi tilojen tuottavaisuutta.

Helsingissä 4 päivänä toukokuuta 1907.

G. W. EDLUND.

Sörnäisten Osakepanimo.

GÖSTA BORG.

Sörnäisten Puuseppä-Osakeyhtiö.

J. E. JOHANSSON.

R. MICHELSSON

Hermanninkaupunki.

Osakeyhtiö

Helsingin Konekutomo.

A. KJÄLLMAN.

P. J. SVENSSON.

Kauppias BACHER Sörnäisissä.

EMIL LINDSTRÖM

Vanhakaupunki.

Helsingin Höyrynahkurintehdas.
 W. KRAUSE, Toukola.
 HUGO BASTMANIN Höyryleipomo
 Toukola.
 Arabian osaketehtäs
 GUSTAF HERLITZ.
 ANTERO von BELL
 Toukola.
 J. W. CASTREN
 Sörnäisten vankila.
 AXEL WALLGREN
 Dosentti, Aluelääkäri, Hermanninkaupunki.
 K. E. SEGERSVEN
 Hermanninkaupunki.
 HERMAN SANTALA
 Hermanninkaupunki.
 J. A. NYMAN
 Vanhakaupunki.
 A. E. NYMAN
 Toukola.

OSKAR A. ÅHLBERG
 Hermanninkaupunki.
 A. N. LJUNGDELL
 Vanhakaupunki.
 A. SUNDBERG
 Vanhakaupunki.
 J. KEINÄNEN
 Vanhakaupunki.
 A. LEHTINEN
 Vanhakaupunki.
 G. FAGERSTRÖM
 Vanhakaupunki.
 K. A. SPAAK
 Vanhakaupunki.
 KUSTAA KOSKINEN
 Myllynvuokraaja,
 Vanhakaupunki.
 S. HÄGG.
 Toukola.
 G. A. LILJEBERG
 Toukola.

Liite III.

Helsingin kaupungin valtuusmiehille.

Kun ajuriyhdistyksen tietoon on tullut että tšekäläinen raitiotieyhtiö on aikeessa rakentaa kaksinkertaisia raiteita jo ennestäänkin kapeille kaduille Helsingissä ja kun sitäpaitse automobiililiikenne kasvaa kasvamistaan käy ajureille miltei mahdottomaksi ajella liikekaduilla ilman yhteentörmäyksittä, joten ajuriyhdistys katsoen näiden yhteen-törmäyksien seurauksiin läheisessä tulevaisuudessa, saa valtuustolta nöyrimmästi anoa ettei tähän kaksinkertaisen raiteen rakentamiseen annettaisi asianomaista lupaa.

Helsingissä joulukuun 10 p:nä 1906.

Arth. Tulonen.
 (Esimies).

Ote.

Pöytäkirja tehty Helsingin ajuriyhdistyksen kokouksessa 28 päivänä Marraskuuta 1906, k:lo 7 illalla Wilhonkatu N:o 6.

5 §.

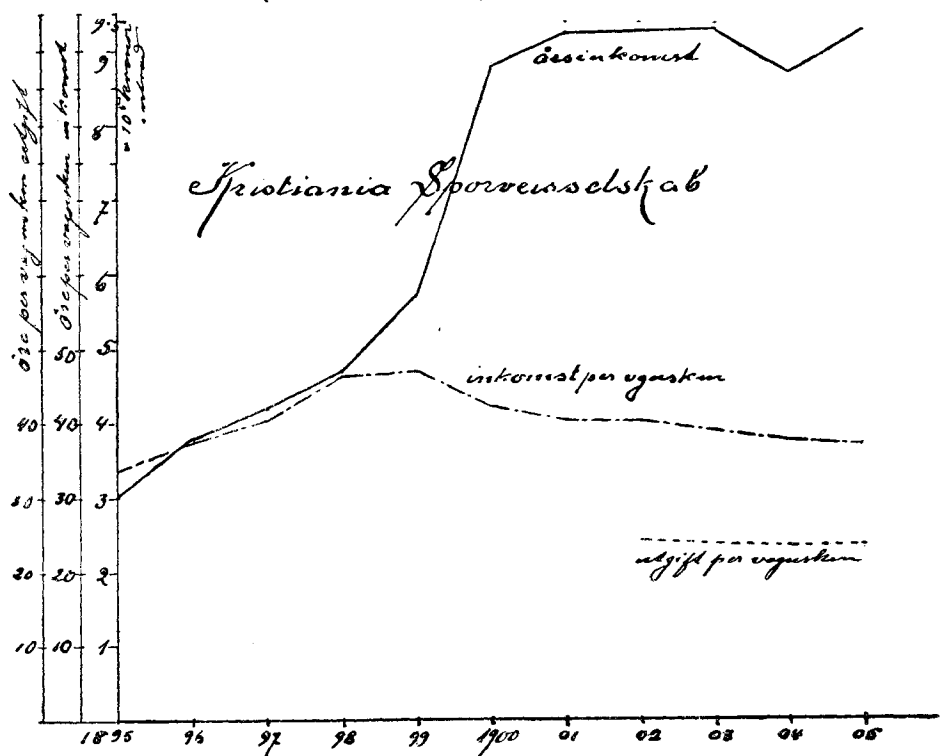
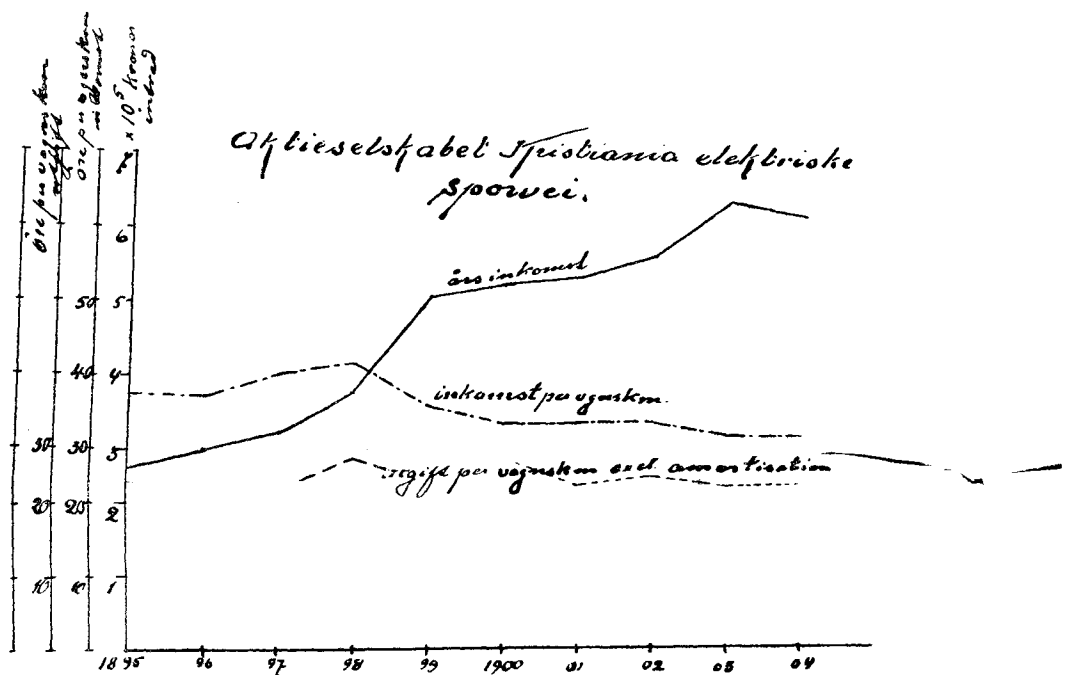
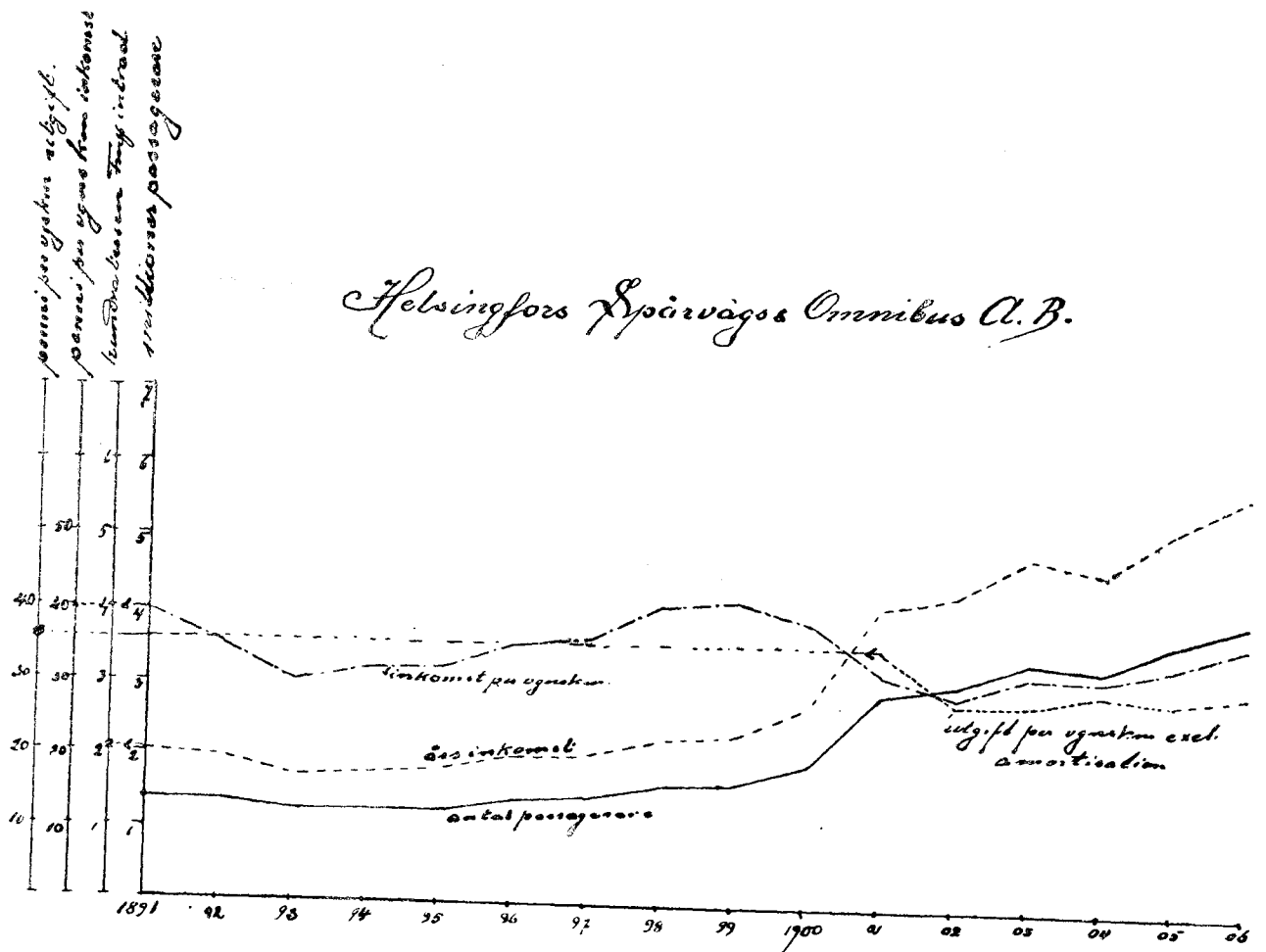
Helsingin kaupungin valtuusmiehille päätettiin lähettää kirjallinen pyyntö, että nämät hylkäisivät raitiotieosakeyhtiön anomuksen kaksinkertaisten kiskojen asettamisesta anomuksessa nimitetyille kaduille. Tämän tekee yhdistys senvuoksi että nyt jo on vaikea hevosmiehen kulkea niitä katuja joilla on yhdet raiteet, joten hevosilla ajaminen tulee aivan mahdottomaksi, jos kahdet raiteet pannaan ennestään ahtaille kaduille.

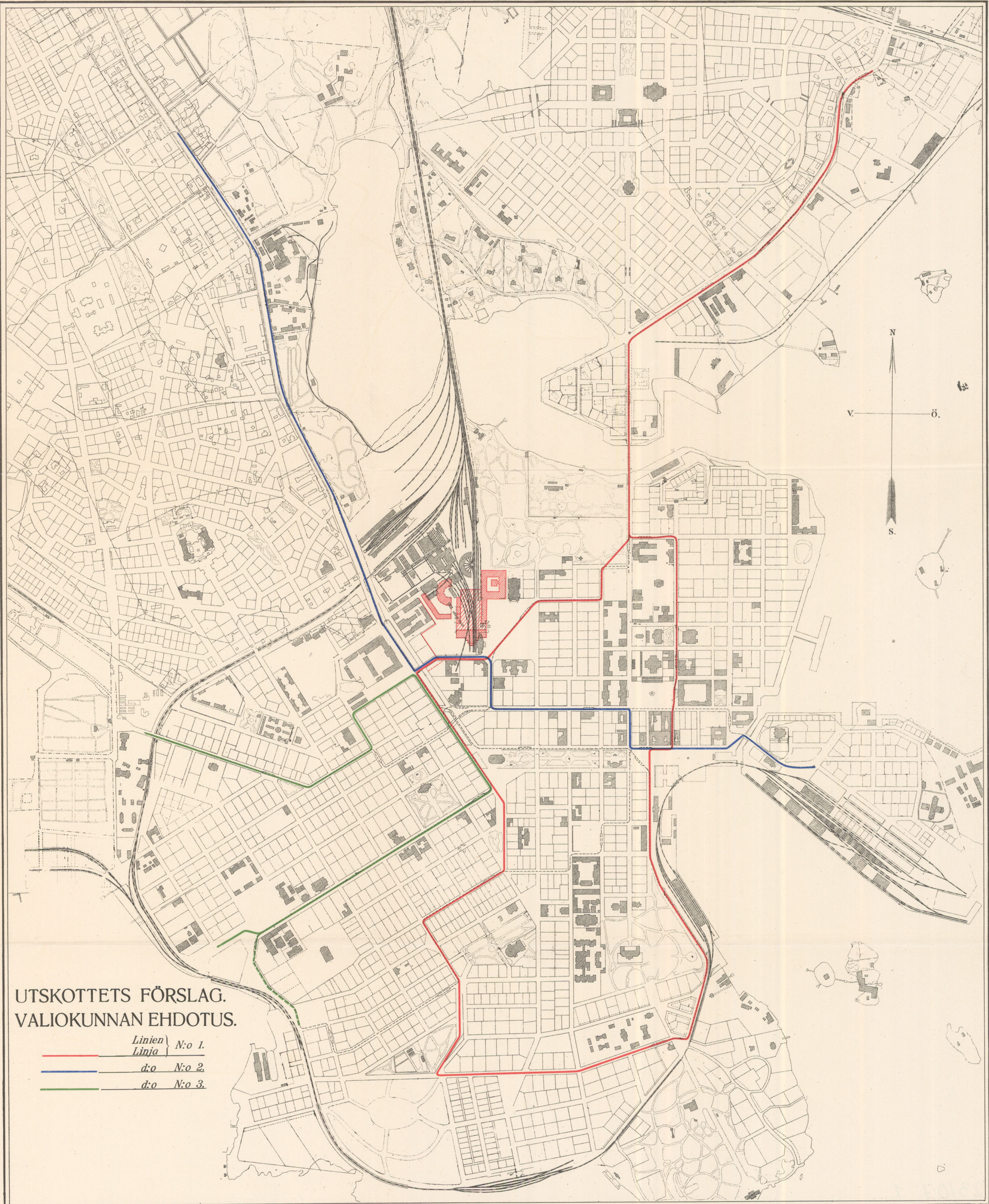
Pöytäkirjan vakuudeksi
Johan Ollikkala.

Otteen oikeaksi todistaa:

Arth. Tulonen.
(Esimies.)

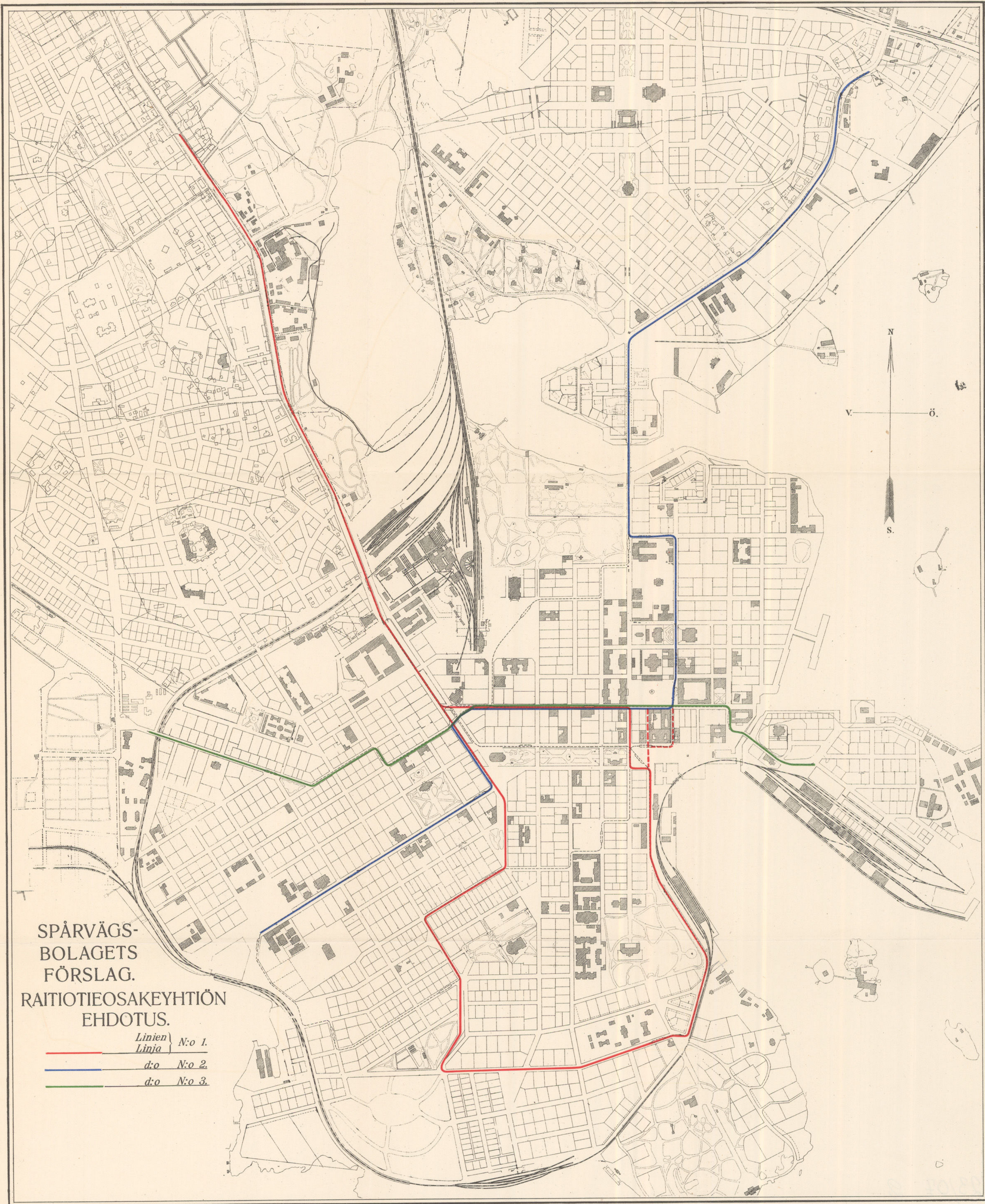
Helsingissä, Sanomal.- ja Kirjap.-Osakeyhtiön kirjapaino 1907.





UTSKOTTETS FÖRSLAG.
VALIOKUNNAN EHDOTUS.

- | | |
|--------|----------|
| Linien | } N:o 1. |
| Linja | |
| d:o | N:o 2. |
| d:o | N:o 3. |



SPÅRVÄGS-
BOLAGETS
FÖRSLAG.
RAITIOTIEOSAKEYHTIÖN
EHDOTUS.

- | | | |
|--------|---|--------|
| Linien | } | N:o 1. |
| Linja | | |
| d:o | | N:o 2. |
| d:o | | N:o 3. |