

*Asiakirjoja Töölön- ja Taivallahden väli-
sen kanavan rakentamista koskevassa asiassa.*

Helsingin Kaupunginvaltuustolle.

Sen mietinnön pohjalla, jonka kaupungin Rakennuskonttori on antanut kanavan rakentamisesta Töölönlahdesta idässä Taivallahteen tahi Humallahteen lännessä, on Rahatoimikamari Kaupunginvaltuustolle lähettänyt epäävän lausunnon asiasta. Arkkitehtiklubi, joka aina, kun kanavasuunnitelma on ollut keskusteltavana, on vilkkaasti harrastanut tätä tärkeää kysymystä, tuntee olevansa siveellisesti velvoitettu kaupungin viranomaisille esiintuomaan ne näkökohdat ja mielipiteet, joita klubin keskusteluissa on ilmaantunut.

Kysymys Töölönlahden kanavan rakentamisesta koskee niinhyvin taloudellisia ja kaupallisia kuin myös terveydenhoidollisia ja esteettisiä näkökohtia. Rahatoimikamarin ja Rakennuskonttorin lausunnoissa otetaan erittäin laajasti varteen ensinmainittuihin seikkoihin liittyvät asianhaarat, jota vastoin ainoastaan ohimennen kosketellaan terveydenhoitoa ja kokonaan kartetaan kajoamasta siihen hupaisuuden ja kauneuden lisääntymiseen, minkä sellainen kanava tuottaisi kokonaiselle suurelle kaupunginosalle.

Mitä ensinnäkin taloudelliseen selvitykseen tulee, näyttää klubista, että rakennustyön kustannuksia arvioitaessa olisi pitänyt voida liikenteelle haittaa syntymättä jättää pois useita siltoja, nimittäin eteläisestä vaihtoehdotuksesta kolme: Sandelsinkadun, Töölönkujan ja Töölönkadun sillat sekä pohjoisesta vaihtoehdotuksesta Choraueksenkadun ja Rosanhuvilakadun sillat. Aivan harhaan viepää on, että sanotusta tonttialasta, josta kaupungilla ei vielä ole ollut muita menoja kuin itse alkuperäinen ostohinta, arvioidaan kustannukset 15 markaksi m²:ltä, joten rakennuskustannukset lisääntyvät kokonaista 247,000 mk. Yhtä hyvällä syyllä voitaisiin väittää, että kaupunki on menetellyt väärin käyttäessään miljonja puistikkojen ja avonaisten paikkain laittamiseen, joten melkoinen tonttiala on menetetty. Oikeampaa olisi ollut kanavan puolustamiseksi huomauttaa, että kaupunki voi kanavan molemmilla puolilla sijaitsevista tonteista vaatia tuntuvasti suurempaa hintaa.

Niihin etuihin nähden, joita ehdotettu kanava on tarjoava kulkuväylänä, on huomattava, että se yhdistäisi toisiinsa kaksi suurta kaupunginosaa, jotka rautatiealueen onnettoman sijoituksen johdosta muutoin ovat miltei kokonaan välittömäin maa-kulkuväyläin puutteessa. Riittää, että näin olisi laita ainoastaan avoveden aikana, sillä Töölönlahden jää täyttää kylmänä vuodenaikana saman tarkoituksen. Erittäin tärkeä olisi kanava varsinkin henkilöliikenteelle kesäkuukausina, koskapa se tuntuvasti lyhentäisi matkaa länsisaaristoon kaupungin itäosassa asuville ja matkaa itäsaaristoon kaupungin länsiosassa asuville. Kaupungin eteläpuolitse kuljettava vesitie on lähes 10 kertaa pitempi kanavaa ja usein mahdoton pienempien alusten kuljettavaksi. Rakennuskonttorin lausunto, että kanavan merkitystä kaupallisissa tarkoituksissa tuntuvasti vähentäisivät eräiden siltain alaiset matalat aukot, menettää paljon painoaan, kun muistetaan, että kanavaa joka tapauksessa tarvitsevat ainoastaan sisäsaaristossa kulkevat veneet. Ja huomioon ottamalla moottorivenetekniikan viimeaikainen kehitys saanee olettaa, että paitsi soutuveneitä etusijassa moottoriveneet tulevat käyttämään tätä niille oivallista kulkuväylää, ja voisi Töölönlahdesta siinä tapauksessa tulla luonnollinen keskusta tällaisille aluksille niinhyvin matkustajain kuljetusta kuin proomujen hinaamista varten, ja siihen tarkoitukseen sillanaukot hyvin riittävät. Rakennuskonttori on sitä mieltä, että kanavan, jotta sillä olla jotakin merkitystä, pitäisi kumpaisestakin päästään ulottua liikennekeskustaan, ja arvelee, ettei Taivallahdesta enempää kuin Humallahdestakaan tule sellaista keskustaa, josta seikasta voi olla eri mieliä. Silmäys vastaisen Helsingin karttaan pikemmin osottaa päinvastaista, sillä sen mukaan on kaupunki luoteessa kaiketi ulottuva koko nykyisen Meilahden alueelle.

Terveystenhoidollisessa suhteessa olisi kanava oleva tärkeä Töölönlahdelle ja sille kaupunginosalle, jonka halki se kulkee ja jossa ei suinkaan ole liiemmäksi avonaisia paikkoja eikä puistikkoja. Tätä sen merkitystä ei voi kyllin suureksi arvioida. Töölönlahden veden nykyinen tila, jonka täytyy herättää mitä vakavampia huolia, ei suinkaan ole korjattavissa vain ruoppaamalla eikä rantoja reunustamalla, jotka toimenpiteet kumminkin joka tapauksessa ovat ehdottomasti tarpeelliset. On luonnollista, että veden, jota on hoidettu sillä tavoin kuin tämän lahden vettä, täytyy muuttua kaikenlaatuisten tautien tyyssijaksi. Kenties olisi tämä muinoin ihana lahti vielä pelastettavissa vastaisille sukupolville, jollei viimeistä mahdollisuutta tehdä tyhjäksi. Taivallahdessa ja Töölönlahdessa 481 havaintopäivänä toimitetut vedenmittaukset osottavat, että näiden lahtien välisessä kanavassa olisi 440 päivänä ollut länteen, 39 päivänä vaihteleva ja 2 päivänä itään päin kulkeva virta, mikä merkitsee, että lahden vesi olisi, vaikkakin verkalleen, pyrkinyt tyhjenemään länteen päin ja että nykyinen täydellinen seisahdustila olisi lakannut.

Kanavan esteettinen merkitys on niin ilmeinen, että sitä tuskin tarvitsee huomauttaa. Paitsi että kanavan vierellä kulkevat kadut olisivat kävelijöille ihana kävelytie kaupungin kahden vesistön välillä, jommoista yhteistä kulkuväylää ei muutoin olisi olemassa, tarjoaisi kanava etsimättömän aiheen sen varsille kohoavien rakennusten monenmoisiin kauniisiin rakennustaiteellisiin sommitteluihin.

Helsingin kaupungin asemakaava on monelta kohden asiakirja, joka osottaa, että sen lyhytnäköiset laatijat ovat ainostaan katsoneet nykyisyyden pieniä yksityiskohtia, kykenemättä uskomaan kaupunkimme suureen tulevaisuuteen. Meidän tarvitsee ainoastaan ajatella välittömäin kulkuväyläin lisääntyvää tarvetta ja monia lisäksi tulleita kaupunginosia. Ja mitä muuta kuin kaukonäköisyyden puutetta osottaa se, että rautatiepenger on saatu rakentaa niin, että sen toinen aukko on muurattu umpeen, että Siltasaaren pohjoispuoleinen salmi on täytetty tahi ettei kanavaa, silloin kun se vielä olisi ollut helposti aikaan saatavissa, ole Gloetin halki rakennettu eteläsatamasta Töölönlahteen.

Nyt ei ole tarpeen hätäisen päätöksen tekemistä uuden kanavan pikaisesta rakentamisesta, vaan ainostaan sitä varten tarpeellisen maan varaaminen, johon toistaiseksi voitaisiin laittaa kaunis kävelytie molempain vesistöjen välille. Näin ollen rohkeene Arkkitehtiklubi Kaupunginvaltuuston harkittavaksi esittää kysymyksen, onko se suku. polvi, joka nykyään ohjaa kaupunkimme kohtaloita, oikeutettu vastaisten sukupolvien holhoojana tekemään ahdasnäköisiä päätöksiä, joita eivät edes taloudelliset näkökohdat voi puolustaa. Ja Arkkitehtiklubi pyytää sentähden kunnioittavimmin Kaupunginvaltuustoa päättämään, että, ennenkuin tontteja vastaisen kanavan koskettamista Töölön kaupunginosan kortteleista on ehditty myydä, ryhdytään muuttamaan kaupungin asemakaavaa edellämainitun kulkuväylän aikaansaamisen varalle.

Arkkitehtiklubin puolesta:

Onni Tarjanne.

W. G. Palmqvist.

SUOMEN

RAKENNUSMESTARILIITTO

HELSINGIN HAARAOSASTO



Helsingin kaupungin Valtuustolle.

Sen johdosta, että kaupungin Rakennuskonttori, jonka tehtäväksi arv. Valtuusto jätti aikansa suunnitteluiden ja kustannusarvioiden laadinnan kanavan rakentamista varten Töölönlahdesta — Humalalahteen, on nyt työnsä päätyttyä antanut koko kanavahanketta vastaan, siihen luettuna myös ennen laadittu Taivallahden kanava-suunnittelu, epäävän lausunnon, johon lausuntoon on myöskin Rahatoimikamari yhtynyt, pyydämme S. Rakennusmestariliiton Helsingin haaraosaston tätä varten asettaman komitean puolesta arv. Valtuustolle kunnioittaen esittää seuraavaa:

Niinhyvin kaupungin terveydelliset, kuin tärkeiden ja mukavien liikeväylien tuottamat edut pidetään yleensä ja varsinkin rakennusmiesten piireissä arvokkaina asioina. Siksi kysymys Töölön kanavasta, jonka kautta on toivottu saatavan suuria etuja näille molemmille ansiokkaille asioille on ollut m. m. rakennuspiireille kallisarvoinen. Kun nyt ne virastot, joiden tehtäväksi on uskottu tämän työn alkutoimet, ehdottavat koko hankkeen jätettäväksi sillensä, pidämme puhtaana velvoitustena uuden kaupungin-osan parasta silmällä pitäen, tuoda asiassa esille se mielipide, mikä on rakennuspiireissä yleinen.

Töölönlahden puhdistus.

Lahden täyttäminen ilman sitä, että se tuottaa liian suuria kustannuksia, on jo aatteenkin puolesta siksi luonnoton, että sen sivuutamme ilman arvoa kuten sen edellä mainitut virastotkin ovat tehneet.

Lahden syventäminen.

Kauneudelliselta kannalta katsoen on siitä hyötyä, ja sitä sen rutaiset rannat todella kaipaavat, mutta pääasialle, *veden puhdistukselle*, ei siitä semmoisenaan ole.

mitään hyötyä. Oletus, että väkevät, epäterveelliset usvat ja kaasut syntyvät rantaliejusta ja rehevien vesikasvien mätänemisestä on erehdys, sillä se on itse vesi, joka kauttaaltaan lahden keskustassakin on niin pilaantunutta, että tehtäköönpä lahti kuinka syväksi tahansa, laitettakoonpa sen rannat kuinka puhtaiksi hyvänsä, ei umpipohjainen liikkumaton vesi sillä puhdistu. Tämähän on selviö, joka ei pitäisi todisteluja kaivata. Ainoa keino veden puhtaaksi saamiseen on veden vaihtuminen, ja tätä ei saada muulla keinoin kuin tuon kanavan avulla. Että jo meren nousu ja lasku aiheuttaa veden virrannan kanavassa on aivan luonnollista näin suurten ja syvien vesien välillä, mitkä Helsingin niemeke katkaisee. Tästähän on todisteena m. m. veden vaihtuminen Katajanokan kanavassa, vaikkakin sen yhdistämien vesien yhteys jo muutenkin on paljon välittömämpi, kuin niiden vesien, jotka Töölön kanava tulisi yhdistämään. Tämän lisäksi on tarkkojen kokeiden kautta todistettu, että erisuuntaiset merivirrat tulevat aiheuttamaan veden liikettä kanavassa ja siis myöskin Töölön lahdessa. Tästä todistukseksi liitämme tähän Satamakapteeni Andstenin tutkimusten tulokset. Kuitenkin, kaikista näistä tosiseikoista huolimatta, pitävät lausunnon antaneet virastot kanavaa veden vaihtumiselle hyödyttömänä. Tämä on mielestämme omituista, josta emme voi olla huomauttamatta.

Vesikulkuväylänä

on kanavalla myöskin oleva epäilemättä paljon tärkeämpi merkitys, kuin mitä pyydettyssä virastojen lausunnossa sille annetaan. Tässäkin suhteessa osoittaa lausunto kokonaisuudessaan sangen selvästi sitä lyhytnäköisyyttä, mitä näillä virastoilla hyvän kaupunkimme tulevaan kehitykseen nähden on olemassa. Kun katselee kaupunkimme karttaa, tuntuu aivan luonnolliselta, että tuon avaran ja monihaaraisen niemekkeen, jolla kaupunkimme seisoo, tyvellä oleva kannas olisi vesitiellä katkaistava. Ajateltakoon mikä ääretön kiertomatka Taivallahden puoleisilta vesiltä Söörnäisten rannikolle nykyään aiheutuu. Taivallahdesta Töölön lahteen tekee matka nykyään vesiteitse 12 km., kanavan kautta se olisi 1 km., ja kuitenkin näiden vesien välillä tulisi olemaan tulevaisuudessa vilkas ja monipuolinen liikenne, jollei sitä kanava-asian raukeamissella estetä. Tämän otaksuu Rahatoimikamari kylläkin, mutta ei silti anna asialle puolustustaan. Jos nykyisen vasta vahvistetun Töölön kaupungin asemakaavan mukaan rakennetaan korkea kivinen kaupunki varaamatta edes tilaa kanavalle, menetlemme siinä kulkuväylän suhteen yhtä lyhytnäköisesti, kuin Helsingin keskustan suunnittelijat aikoinaan ovat menetelleet, joita me nyt moitimme ja hankkiudumme miljoonakorvauksiin avataksemme valtaviäliä valmiiksi rakennettujen korttelien halki.

Rakennusaineiden kuljetuksessa ja purkamisessa Töölön kaupunginosaa rakennettaessa tulisi kanavan molempiin päihin laitettavista satamista siksi suurta hyötyä, että siitä ammattikuntamme puolesta emme voi olla mainitsematta. Mainitakoon tässä esimerkiksi muutamia numeroita.

Tavallisen kivirakennuksen hevosajot, tiilistä, hiekasta ja kalkista tekevät nykyisten tariffien mukaan 1 km. matkalla, joka matka korkeintaan koituisi suurimmalle osalle Töölön kaupunginosaa, jos kanava satamineen rakennettaisiin:

1,000,000 tiiltä	3,600 mk
450 m ³ hiekkaa	530 »
150 » kalkkia	157 »
Yhteensä 4,287 mk	

Tätä vastoin tulevat vastaavat ajot maksamaan 3 km. matkalla, joka matka keskimäärin koituisi Ruoholahdesta ja pohjois-satamasta

1,000,000 tiiltä	6,800 mk
450 m ³ hiekkaa	1,260 »
150 » kalkkia	277 »
Yhteensä 8,337 mk	

Siis hyöty jo näiden tavaroiden ajosta tekee 3,050 mk taloa kohden, tästä on vielä pois kustannuksia, sellaisia kuten halkoja y. m. puutavaroita, joita niitäkin usein vesitietä kuljetetaan.

Emme voi myöskään olla huomauttamatta siitä haittapuolesta, minkä häiriön katuliikenteelle tuottaisi se, jos koko se ääretön vesiteitse tuodun tavarankuljetus, mikä uutta kaupunginosaa rakennettaessa tullaan tarvitsemaan, aiheuttaisi, puhumattakaan katujen kulutuksesta y. m. Tämän kaiken tulisi kanavan rakentaminen jo tässäkin suhteessa säästämään.

Kaupungin kaunistuksena

ei kanavan arvo ole liian vähäinen. Kaunistustarkoituksiin uhrataan yleensä suuria summia. Tässä tulisi tälle seudulle ikuinen kaunistus monipuolisen käytännöllisen hyödyn ohella ilmaiseksi. Vieläpä voimme laskea tuosta kaunistamistarkoituksesta tulevan kouraantuntuvaan hyötyäkin. Olemme nimittäin vakuutetut siitä, että kanavan varrella olevat tontit voidaan myydä ainakin 50% korotuksella. Tästä siis saadaan

takaisin kanavakustannuksia, jos puhumme esim. eteläisemmästä suunnitelmasta, jonka varrella sijaitsee nykyisen kartan mukaan 45 tonttia — noin 700,000 mkaa.

Kanavatyön järjestys.

Kanavan rakentaminen nielee verrattain suuria kustannuksia, se on seikka, johon ovat viranomaisemmekin panneet suurta huomiota ja se onkin todella painava asia. Mutta onko itse työn vastaiseen järjestelyyn pantu kaikki se huomio, mikä tällaisen työn järjestelyyn olisi pantava? Kustannusarvio on nähtävästi laadittu sillä perusteella, että työ tehtäisiin yhtämittaa, päämaalina sen pikainen valmistuminen. Mutta eihän kanavan valmistumisella ole hengen hätää, tehtäköön sitä vaan talvisin työn puutteen aikana, — *tehtäköön sitä hätä-aputoinā.* Tuleehan silloin nekin rahat, mitkä vuosittain on uhrattu vähemmän hyödylliseen sepelikivien hakkaukseen todelliseksi hyödyksi kaupungille. Näin järjestäen ei kaupungin velkataakka tule sanottavasti lisääntymään.

Korottomina ei kanavakustannusten tarvitse seistä, sillä jo satamamaksuilla saadaan korkoja takaisin; toiseksi voidaan verottaa kanavassa kulkevia aluksia jonkinlaisilla kanavamaksuilla.

Itse rakennuskustannuksia voidaan alentaa siten, että tarpeettomia siltoja poistetaan. Niinpä voidaan kuten liikenteeseen nähden varsin hyvin sopii, poistaa 3 siltaa, olipa kysymys kummasta kanavasta tahansa, jotapaitsi Taivallahden kanavan ylitse kulkeva sokeritehtaan rautatiesillan teko kuuluneeksi tehtaan laskuun. Epävarmuutta lienee myöskin olemassa siitä, kuuluuko valtion rautatien penkereen lisäksi siltojen teko rautatielle, vaiko kaupungille. Vaikkapa laskisikin pois vain nuo 3 siltaa, alenisi kustannusarvio seuraavalla summalla.

Roosanhuvilakadun silta	41,000: —	
Töölönkadun silta	30,000: —	
Chorauskadun silta	31,000: —	102,000: —

Nämät summat vastannevat kutakuinkin Sandels'in-, Creutz'in- ja Töölönkadun siltoja Taivallahden kanavassa, josta ei detaljiseerattua kustannusarviota ole käytettävänämmme. Tämän lisäksi poistetaan kustannuksista kanavasta koituneet tonttien arvon korotukset 700,000: —, vähennys siis yhteensä 802,000 mk. Todellinen varsinaisesti kanavan eduksi aiheutuva kustannus-arvio jäisi näin ollen korkeintaan Taivallahden kanavassa 1½ miljoonaan ja Humalalahden kanavassa 1⅓ miljoonaan mk:aan. Hintaa voidaan korvata vielä silläkin, että kun kanavan rakenta-

misen kautta saadaan rakennushevosajot niin paljon edullisemmaksi, voidaan suurimmalta alalta kaupungin-osaa korottaa sen kautta tonttien hintoja esim. 5⁰‰:lla. Tämän kautta lisääntyy tulot tonteista umpiluvuin puolella miljoonalla mk:lla.

Loppupontena edellisen johdosta rohkenemme siis arv. Valtuustolle kunnioittaen ehdoittaa:

että Valtuusto jättäisi Rahatoimikamarin ja Rakennuskonttorin epäävät lausunnot huomioon ottamatta, katsoen siihen sangen suureen ja monipuoliseen hyötyyn, mikä kanavasta jo nykyisinkin ja varsinkin tulevaisuudessa kaupungillemme koituu; päättäisi periaatteessa kanavan rakennettavaksi, sekä jättäisi siitä johtuvat toimenpiteet asian-omaisten virastojen aikanansa tehtäväksi.

Suomen Rakennusmestariliiton Helsingin osaston asettaman komitean puolesta

K. J. Rousti.

E. Ikäläinen.

(Lilte).

Enligt vattenståndsmätningar, värkställda fyra gånger i dygnet vid Tölö- och Edesvikarne, skulle, i händelse en kanal funnes mellan dessa vikar, strömmen hafva runnit såsom nedan anføres:

1902	Juli	19—Juli 24	på dagen Ostlig under natten Vestlig.
	»	24—Sept. 4	beständigt Vestlig.
	Sept.	5— » 11	varierande Ostlig och Vestlig.
	»	12— » 13	beständigt Ostlig.
	»	14— » 17	varierande, men öfvervägande Ostlig.
	»	18— » 26	stadigt Vestlig.
	»	27—Okt. 4	ingen ström, en dag sakta Ostlig, öfvervägande sakta Vestlig,
	Okt.	5— » 15	stadigt Vestlig.
	»	16— » 24	litet Ostlig 16 på morgon och 24 på kvällen, resten Vestlig.
	»	25—Nov. 15	stadigt Vestlig, men 15:de på f. m. sakta Ostlig.
	Nov.	16—Dec. 21	stadigt Vestlig, observ. $\frac{3}{12}$ och 25—29 Dec. ofullständiga.
1903	Jan.	1—Febr. 10	stadigt Vestlig.
	Febr.	11—Febr. 12	på morgon litet Ostlig, resten af dygnet Vestlig.
	»	13— » 16	stadigt Vestlig.
	»	17— » —	varierande.
	»	18— » 20	stadigt Vestlig.
	»	21— » 23	stadigt Vestlig, men på kvällarne Ostlig.
	»	24—Nov. 10	stadigt Vestlig, utom några timmar enhvar af dagarna 18
April, 15 Maj, 12 Aug., 25 Aug. och 10 Sept.			
Af 481 observationsdagar gifva 440 dagar Vestlig ström.			
39 » Varierande ström.			
2 » Ostlig ström.			

Obs.! Ofvanstående är afskrift af en lista, som åtföljde Hamnkaptensens framställning till Stadsfullmäktige angående kanal mellan Tölö- och Edesvikarne af den 30 April 1904.

Helsingfors den 24 April 1908.

Oscar Wilh. Andstén.

Helsinki 1908, Osakeyhtiö Kauppakirjapaino.
