

*Valiokunnanmietintö kysymyksestä, joka koskee
Helsingin pitäjässä sijaitsevan Drumsön maatilan
ostamista kaupungille.*

Syyskuun 18:ntena 1911 päivätyssä esityksessään (*Pain. asiakirj. N:o 37 mainitulta vuodelta*) ilmoitti Rahatoimikamari Kaupunginvaltuustolle, että tilanomistaja Wladimir Wavulin-vainajan perilliset, jotka siihen aikaan omistivat Helsingin pitäjässä sijaitsevan Drumsön maatilan, olivat tarjoneet mainitun maatilan kaupungin lunastettavaksi 900,000 markan hinnasta, minkä ohella Kamari puolsi tätä kauppaa, koska näytti olevan syytä hankkia puheenalainen maatala kaupungin omaksi. Tämän esityksen käsitteli Kaupunginvaltuusto lisätyin luvuin lokakuun 31 päivänä 1911 sekä epäsi sen 39 äänellä 25 vastaan, jotka annettiin esityksen puolesta.

Kirjelmässä viime kesäkuun 3 päivältä Rahatoimikamari kuitenkin ilmoitti Kaupunginvaltuustolle, että kysymys puheenalaisen maatilan hankkimisesta kaupungille jälleen oli tullut vireille, sen johdosta että kauppias Julius Tallberg, joka sittemmin oli ostanut maatilan siihen kuuluvine irtaimistoineen 750,000 markan hinnasta, oli sen tarjonnut kaupungin omaksi samasta hinnasta, minkä hän itse oli maksanut. Rahatoimikamari lausui sen ohella että, vaikka Kamari edelleen tässä asiassa oli samalla kannalla kuin ennenkin ja sentähden ainoastaan voi viitata asiassa aikaisemmin tekemäänsä esitykseen ja siinä mainittuihin maatilan ostoa puoltaviin perusteluihin, oli Kamari kuitenkin, siihen katsoen että Kamarin valmisteltavana paraikaa oli kysymys erinäisten muiden maa-alueiden hankkimisesta kaupungille, tahtonut varata itselleen tilaisuuden kuluvan syksyn alussa antaa täydellisen selvityksen kaikista nykyään vireillä olevista maahankintaehdotuksista jotta Kaupunginvaltuustolla olisi tilaisuus yhtäikaa harkita eri ehdotuksia.

Viime kesäkuun 11 päivänä pitämässään kokouksessa Kaupunginvaltuusto tämän johdosta päätti, että lisätty Valtuusto oli valittava käsittelemään ei ainoastaan Drumsön ostokysymystä, vaan myös lähiaikoina mahdollisesti esiintyviä kysymyksiä muiden maa-alueitten hankkimisesta kaupungille. Samalla antoi Kaupunginvaltuusto allekirjoittaneiden muodostaman erityisen valiokunnan tehtäväksi edelleen valmistella Drumsön ostokysymystä.

Siitä keskustelusta, mikä Kaupunginvaltuustossa syntyi esillä olevan asian lokakuussa 1911 ollessa Valtuuston ratkaistavana, käy selville, että kauppaa pidettiin epäedullisena pääasiallisimmin kahdesta syystä, nimittäin osin syystä että hinta oli liian korkea, ja osin syystä että maatilain ranta-alueitten ja niitä ympäröiväin vesistöjen ei katsottu tarjoovan kaupungin satamain laajennusta silmällä pitäen niitä etuja, joihin nähden Rahatoimikamari erittäinkin kaupan ja teollisuuden etujen kannalta puolsi maatilain ostoa. Sittenkun vaadittua kauppahintaa nyttemmin on tuntuvasti huojistettu, ei ensinmainittuun seikkaan enää käy paneminen samaa painoa kuin ennen. Mitä taas tulee kysymykseen voiko Drumsö tarjota avarampaa satamatilaa kaupungille, niin on valiokunta katsonut olevan tästä seikasta hankkiminen tarkempaa selvitystä osin allekirjoittaneelta Krogiukselta, joka Drumsön kysymyksen viimeksi ollessa lisätyn Kaupunginvaltuuston käsiteltävänä lausui puheenalaisessa kohden epäilyksiä, osin kaupungininsinööriä ja kaupunginaseamakaava-arkkitehdiltä, jotka aikaisemmin olivat kauppaa puoltaneet. Nämä molemmat lausunnot sekä kaupungin Rakennuskonttorin laatima alustava ehdotus maatilain käyttämiseksi seuraavat liitteinä tätä mietintöä.

Ensiksi mainitussa lausunnossa on Drumsön käyttämistä merenkulun tarpeisiin vastustettu eräillä painavilla syillä, joita ei ole jälkimäisessä lausunnossa kumottu. Tähän katsomatta on valiokunta kuitenkin yksimielisesti päättänyt puoltaa että kaupunki käyttäisi nyt tarjottua tilaisuutta ostaakseen Drumsön maatilain edellä mainitusta hinnasta, ja pyytää valiokunta tämän tueksi lausua seuraavaa.

Valiokunta on esillä olevaa kysymystä tarkastellessaan tullut siihen käsitykseen että asiaa tähän asti on ehken liian paljon katsottu siltä kannalta että jo nyt pitäisi varmasti voida mainita ne tarkoitukset, joihin ostettavaksi tarjottu alue soveltuu, jota vastoin ei ole pantu tarpeellista huomiota siihen seikkaan, että nämä tarkoitukset todellisuudessa eivät nykyään ole tarkemmin määriteltävissä. Mitä erittäin tulee alueen käyttämiseen kaupan ja merenkulun tarpeisiin, niin ei näy olevan syytä, niinkuin on tehty, koettaa vertailla Drumsötä esim. Vanhankaupunginlahteen tahi pelätä Drumsön oston vaikuttavan mainittuun lahteen aikaisemmin suunniteltujen laitosten aikaansaamiseen. Luonnollista on, että kaupunki vastedeskin on ratkaiseva satamiensa laajentamista koskevat kysymykset sillä tavoin kuin kulloinkin näyttää olevan tarkoituksenmukaisinta eri tarpeita silmällä pitäen. Mutta ei kaikeksi käyne väittäminen, ettei Drumsö missään tapauksessa voisi tulla kysymykseen satamalaitosten paikkana. Ja jos ajattelee sellaista kaupungin merenkulun kehitystä, että sen nykyiset satamalaitosten paikoiksi sopivat vesialueet, Vanhankaupungin lahti niihin luettuna, osottautuvat tarpeisiin riittämättömiksi, tarjoavat Drumsön itäranta ja Drumsön tilaan kuuluva Merholman saaren länsipuolisko niiden välisine vesialueineen epäilemättä niin hyvää tilaisuutta satamalaitosten teettämiseen, että ne ovat kaupungille arvokkaita alueita, siinäkin tapauksessa että satamalaitosten rakentamisesta sekä mukavan kulkuyhteyden aikaansaamisesta kaupungin kanssa olisi suurempia kustannuksia kuin kaupungininsinööriin ja kaupunginaseamakaava-arkkitehdin lausunnossa edellytetään.

Seikka, jota asian aikaisemmassa käsittelyssäkin on kosketeltu ja jonka merkitystä ei käy kieltäminen, on se, että Drumsöhön kuuluva *vesialue* on luettu Viaporin linnoitusesplanaadin ensimmäiseen piiriin, jossa ei saa toimeenpanna minkäänlaisia rakennusyrityksiä eikä merenpohjan muotoa muuttaa siihen hankkimatta erityistä lupaa asianomaiselta venäläiseltä viranomaiselta, mutta tähän asianlaitaan ei käyne paneminen ratkaisevaa painoa, koska tietenkään ei tarvinne edellyttää, että nämä viranomaiset kieltäytyisivät myöntämästä lupaa satamalaitosten teettämiseen. Mitä taas Drumsön tilaan kuuluvaan *maa-alueeseen* tulee, niin ei sitä ole luettu mainittuun linnoitusesplanaadiin, vaan saa omistaja sitä vapaasti käyttää ja rakentaa. Tosin on Drumsön etelä- ja länsirannalla Venäjän kruunun omistamilla alueilla pattereja, mutta tästä johtuvien haittain ei tarvinne, siihen kokemukseen katsoen mikä yleensä on saatu likeisten linnoituslaitosten vaikutuksesta kaupungin kehitykseen, pelottaa tilaa ostamasta.

Valiokunnan mielestä puoltavat ehdotettua kauppaa pääasiallisesti seuraavat syyt, jotka eivät kaivanne tarkempaa selvittelyä, nimittäin:

että kaupungin laajeneminen länteen taataan ostamalla Drumsö;

että jokainen ajateltavissa oleva yritys luoda kaupungin länsipuolelle sen kanssa kilpaileva yhdyskunta vaikeutuu tai käy mahdottomaksi, jos Drumsö on kaupungin hallussa;

että Drumsön kartanoon, Rahatoimikamarin syyskuun 18 päivänä 1911 antaman selvityksen mukaan, kuuluvan 255,785 hehtaarin laajuisen maa-alueen oston 2,900 markan keskihinnasta hehtaarilta ei voi olettaa tuottavan kaupungille tappiota, mihin tarkoituksiin maatilaa käytettäneekin; sekä

että kauppahinta niihin huvilapalstoista ja viljellystä maasta sekä maatilien rakennuksista oleviin vuokratuloihin nähden, joita jo nyt on odotettavissa, ei mainittavasti rasittaisi kaupungin menosääntöä siihen asti kun maatila käytetään lopulliseen tarkoitukseensa.

Drumsön vastaisesta käyttämisestä, sen kulkuyhteydestä kaupungin kanssa y. m. ei näy toistaiseksi olevan tehtävä päätöstä, vaan voinee Kaupunginvaltuusto nykyhetkellä rajoittua antamaan Rahatoimikamarin tehtäväksi yksissä neuvoin kaupungin yleisten töiden Hallituksen kanssa suunnitelman laatimisen vuokralle luovuttamattomain maatilien osain vuokraamisesta, jonka suunnitelman tarkastamisen ja vahvistamisen Kaupunginvaltuusto varannee omaksi asiakseen. Sitä vastoin kaupungin ei tulisi myydä Drumsön kartanoon kuuluvaa maata, eikä myöskään panna kustannuksia istutuksiin, teiden tekoon y. m. s., ennenkuin päätös maatilien vastaisesta käyttämisestä on tehty.

Mietinnön oheisesta, alueen vastaista käyttämistä koskevasta suunnitelmasta ei valiokunnalla ole aihetta tällä kertaa lausua mieltänsä.

Edellä esitetyn nojalla valiokunta saa täten ehdottaa

että Kaupunginvaltuusto lisätyin luvuin päättäisi:

että Helsingin pitäjässä sijaitseva Drumsön maatila ostetaan kaupungille 750,000 markan hinnasta, joka rahamäärä on suoritettava 1911 vuoden obligatsioonilainan varoista; sekä

että varsinainen Kaupunginvaltuusto saa tehtäväkseen Keisarilliselta Senaatilta hakea vahvistusta edellämainitulle päätökselle;

sekä että varsinainen Kaupunginvaltuusto päättäisi antaa Rahatoimikamarin tehtäväksi:

sekä laatia Drumsön maatilan kauppakirja että myös ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin maatilan yhdistämiseksi kaupunkiin hallinnollisessa, oikeudellisessa ja kirkollisessa suhteessa; niin myös

yksissä neuvoin kaupungin yleisten töiden Hallituksen kanssa laatia suunnitelma niiden maatilan osain vuokraamiseksi, joita ei vielä ole vuokralle annettu, sekä lähettää se Kaupunginvaltuuston tutkitavaksi ja hyväksyttäväksi.

Helsingissä syyskuun 11 päivänä 1912.

Gösta Björkenheim.

Carl Enckell.

Lars Krogius.

A. Listo. *)

Ferd. von Wright.

Hjalmar Ekholm.

*) Ei ollut saapuvilla tarkistustilaisuudessa.

Lausunto Drumsön saarelle mahdollisesti teetettäviä satamalaitoksia koskevasta asiasta.

Jos edellä mainittua kysymystä arvostellakseen tarkastelee Rahatoimikamarin laatimaa Drumsön ja sen viereisten vesialueitten karttaa, niin huomaa että koko länsiranta, lukien Ennäsin niemekkeestä venäläisen sotaväen käytettävänä olevan läntisemmän alueen eteläpähän, on aivan sopimaton kaikenlaatuisten satamalaitosten paikaksi, osin sen johdosta että vesi sekä rannassa että ulompana on liian matalaa, osin sen johdosta että väylät ovat ahtaita ja kivisiä. Samoin Taxnäsin niemekkeen ja venäläiselle sotaväelle kuuluvan eteläisen alueen läntisen niemekkeen välinen avara lahti, jota Rahatoimikamari erittäin on maininnut sopivaksi satamalaitosten paikaksi, osottaa kartalla ainoastaan 3,6 metrin syvyyistä vettä niin etäällä rannasta kuin kartalla näkyvät kaksi saarta ovat. Kappaleen matkaa ulompana näitä saaria on 6 jalan kari, joka vaikeuttaisi laivain pääsyä lahteen. Paikka on muuten varsin alttiina lounaasta tulevalle aallokolle eikä allekirjoittaneen mielestä sentähden näytä sopivalta satamalaitosten paikaksi, varsinkaan kun tänne sijoitetun satama-alueen ja kaupungin välisen kulkuyhteyden täytyisi käydä joko saaren poikki tahi satamarataa pitkin Drumsön ympäritse.

Jos sitten tarkastaa saaren itäpuolta, niin kohtaa venäläisen sotaväen alueen itäisestä niemekkeestä Hallonnäsin sivuitse Laxvarpuddin asti ulottuvaa rannan osaa sama muistutus kuin saaren länsipuolista lahtea, eikä vähimmin mitä veden syvyyteen tulee. Yhteistä kumpaisellekin viimeksi mainitulle rannan osalle on sitäpaitsi, että meren pohjan muodostanevat vierinkivet ja kova sora, paikoin myös ehkä kallio verraten matalassa vedessä, joten veden syventäminen riittävään määrään käy miltei mahdottomaksi. Viimeksi mainittu saaren itäranta on vieläkin enemmän kuin länsiranta alttiina aallokolle ja tuskin suojattavissa aallonmurtajalla, jommoisen teettäminen kävisi ylen kalliiksi. Hallonnäsin luodon ja pääsaaren välinen väylä on liian matala ja ahdas keskikokoisten laivain kuljettavaksi, minkätähden tähän rannan osaan olisi tehtävä laituri mainittua luotoa ulommaksi.

Norrlandsuddista Annan saaren vastapäätä olevaan kohtaan asti on vesi matalaa ja täynnä vedenalaisia kareja varsin loitolla rannasta. Rantasillan teettämiseksi tänne olisi sentähden vesialue täytettävä rannasta noiden vedenalaisten karien ulkopuolelle asti, mutta siitä huolimatta saataisiin vain 5, enintään 6 metrin vedensyvyys, mikä ei riitä. Sen johdosta että Annan saaren ja Grisholman välillä on kaksi vedenalaista karia ja Ornarne nimisten luotojen länsipuolella sekä Ison Pässin ja Merholman välisen pienen saaren pohjoispuolella neljä muuta karia, supistuu n. s. sisempi Drumsön selkä niin vähäiseksi laivoilla kuljettavaksi alueeksi, että sitä täytyy pitää arvottomana satamalaitokselle.

Se seikka Annan saaren ja Lökhholman saaren välinen vesi ja ranta ovat sopimatomat satamapaikaksi, käynee selville karttaa silmäillessä.

On siis jalellä ainoastaan Norrlandsuddin ja Hundstupsuddin välinen noin 600 metrin pituinen rantakaistale, joka veden syvyyden puolesta olisi sanottavan suuritta kustannuksitta laitettavissa rantasillaksi, mutta tässä täytyy ottaa huomioon se seikka, että rantasilta tulisi juuri saaren epätasaisimpaan ja mäkisimpään osaan, joka sentähden olisi kaikkein vähimmin sopiva kaikille niille laitoksille, tavarasuojille, rautatieraiteille y. m., mitä nykyaikaisessa satamalaitoksessa tarvitaan.

Sataman laittaminen Drumsöhön samoin kuin huvilain tahi tavallisten asuntojen rakentaminen saarelle mainittavammassa määrin vaatii käytännölliseen tulokseen viedäkseen ehdottomasti laittamaan järjestetyn kulkuyhteyden mannermaan kanssa. Tuollaista kulkuyhteyttä varten on tarjona ainoastaan kaksi tietä (ehdotettu lautalla välitettävä liikenne ei milloinkaan antaisi tyydyttävää tulosta): joko rautatie Svedjeholman, Löfön, Granön ja Munksnäsin kautta, tahi silta Merholmaan ja sieltä Lapinniemielle. Ensimmäinen vaihtoehto, edellä mainittujen saarten poikki kulkeva rautatie, kävisi epäilemättä sangen kalliiksi, tie kun kulkisi lukuisain yksityisalueitten ja neljän salmen poikki, joista viimeksi mainituista kahta nykyään käytetään yleisinä väylinä, jota paitsi tuollaisen rautatien käyttökustannuksetkin kävisivät radan pituuden johdosta kalliiksi ja kohottaisivat tavattomasti tavarain kuljetuskustannuksia epäilemättömäksi vahingoksi Drumsön laitosten kehitykselle.

Toinen vaihtoehto, Merholman poikki kulkeva silta, vaatinee mikäli mahdollista vieläkin suurempia pääomia (kaikenlaatukselle liikenteelle sopivaa siltaa ei todennäköisesti voitaisi saada 2—3 miljoonaa halvemmalla). Tuollaisen sillan kunnossapitokustannukset ja korot nousisivat arvatenkin 150,000—175,000 markan vaiheille vuodessa, ja siinä tapauksessa lienee oikeutettu kysymään, kykenisikö se liikenne, mikä kutakuinkaan läheisessä tulevaisuudessa voisi Drumsössä kehittyä, todella korvaamaan tuollaisia menoja. Epäillä saanee niinkään, menettelisikö kaupunki oikein rakentaessaan sillan, joka miltei täydellisesti sulkisi kaiken sen sisäselkään meriliikenteen, joka jo vuosikymmeniä on tottunut käymään Drumsön mannerpuolitse. Kääntösillan laittaminen tätä meriliikennettä varten olisi aina oleva puolinen toimenpide, josta olisi yhtä paljon harmia laivaliikenteelle kuin siltaa käytävälle tavara- ja henkilöliikenteelle. Tuollainen silta muuten, varustettiinpa se kääntölaitteella tai ei, yhäkin vähentäisi sillan rajan sisäpuolisen vesialueen arvoa.

Kaupungin tarvitessa laajempaa satama-alaa siihen kuuluvine laiturilaitteineen, makasiinitonttineen y. m., jommoisen tarpeen allekirjoittanut toivoo syntyvän mitä pikemmin sitä parempi, näyttää minusta luonto itse tarjonneen meille paikan, jossa nämä tarpeet ovat helpoimmin, halvimmalla ja tyydyttävimmällä tavalla täytettävissä, nimittäin Vanhankaupunginselän alueen. Ruoppaamalla tarpeellisen osan tätä aluetta, minkä työn kustannukset varmaankaan eivät nousisi Drumsön ja Merholman välille teetettävän sillan rakennuskustannuksia suuremmiksi, saisi kaupunki monin verroin suuremman satama-alueen kuin Eteläsatama ja Hietalahden satama ovat yhteensä, ja kun mainitun selän rannat vielä ovat suurelta osalta käyttämättä sekä kaupungin ehdottoman käyttövallan alaisia, näyttää minusta satama- ja laiturilaitosten tarve olevan vielä vuosikymmeniä tyydytettävissä Vanhankaupunginselän alueella. Eräältä taholta esitetty väite, että Vanhankaupunginlahden

suuväylä — Mustikamaan ja Sumpparin välinen salmi — olisi liian ahdas, on aivan jyrkästi torjuttavissa, ja se epäkohta, ettei veden syvyys mainitussa salmessa nykyään ole riittävä, on helposti ja sanottavitta kustannuksitta korjattavissa. Täyttämällä aluksi Sörnäsini, Knihdin ja Sumpparin väliset salmet sekä tasoittamalla mainitut saaret yhteiseksi suureksi laiturilaitokseksi voitaisiin toiselta puolen lykätä Vanhankaupunginlahden piirissä tarpeellisten satamarakennusten teettäminen tuonnemmaksi ja toiselta puolen turvata ja helpottaa pääsyä mainittuun lahteen.

Mitä Helsingille tarpeellisiin talvisatamiin tulee, on allekirjoittanut sitä mieltä, että Eteläsatama ja Hietalahdensatama, viimeksi mainittua kun kohdakkoin tuntuvasti laajennetaan, aivan hyvin riittävät vuosikymmeniksi, jota paitsi näiden satamain asema on paljon suotuisampi ja suojatumpi kuin mitä Drumsön viereisen sataman milloinkaan olisi laita. Tunnettu ja luonnollinen asianlaita on, että tšekäläinen talviliikenne on ja sen täytyy olla avoveden aikaista meriliikennettä vähäisempi. Tähän myös käy perustaminen oletuksen, että Etelä- ja Hietalahdensatama pitkiksi ajoiksi riittävät tyydyttämään Helsingin talviliikenteen tarpeen. Kun sitten tulee aika, jolloin ei enää näin ole laita, on epäilemättä myös oleva käytettävänä keinoja ja tilaisuutta luovuttaa Vanhankaupungin lahteen teetetyt satamalaitteetkin talviliikenteen käytettäväksi. Edellytetyt haitat, joita talviliikenne tuottaisi katkaisemalla talviteitä y. m., ovat vähäpätöisiä ja helposti autettavia asioita.

On huomautettu kuinka tärkeätä kaupungin olisi hankkia omakseen Drumsön maatilaan kuuluva Merholman osa, koska tämä osa saarta olisi välttämätön Hietalahden satamalaitosten vastaista laajennusta silmälläpitäen. Minusta näyttää olevan suunnatonta liioittelua ajatuksessa että kaupungin nyt täytyisi ostaa koko Drumsön saari saadakseen haltuunsa sen hiukan enemmän kuin kolmannenosan Merholmaa, joka vielä kuuluu Drumsön maatilaan. Hietalahden satamalaitokset ovat, mikäli minusta näyttää, tyydyttävästi laajennettavissa, vaikkei mainittua Merholman osaa hankitakaan kaupungin omaksi, sillä saaren itäpuolihan jo kuuluu kaupungille ja oikeuttaa kaupungin milloin tahansa täyttämällä yhdistämään saaren tuon osan Lapinlahden mantereeseen siten, että uusi laituriala ulottuisi Merholman eteläisimmästä niemekkeestä Sellarin saaren poikki Ruoholahden rantaan. Siten saatavissa oleva lisäalue lienee kyllin avara oikeuttaakseen kaupungin luopumaan hankkimasta Drumsöhön kuuluvaa Merholman osaa tahi ainakin suorittamasta siitä ylenmääräistä hintaa.

Edellä lausutun nojalla allekirjoittanut katsoo, että ehdotettu Drumsön saaren osto *ei ole mitenkään* perusteltavissa sillä, että olisi tarpeellista tai sopivaa sinne rakentaa satamia tai muuta kaupan ja merenkulun etua tarkoittavia laitoksia.

Helsingissä, kesäkuun 20 päivänä 1912.

Lars Krogius.

Lausunto Drumsön saaren lunastamisasiasta.

Helsingin kaupungin nykyään omistamat, sen vastaiseen laajentamiseen käytettävissä olevat alueet riittävät pääasiassa tyydyttämään tavallisiin asutustarpeisiin vielä monet ajat, mutta eivät sitä vastoin, ainakaan edullisesti, niitä moninaisia muita tarpeita, joita jo nyt alkaa tuntua ja joita varten vastedes tarvitaan lisätilaa, jos nimittäin kaupungin kehitys jatkuu suhteellisesti yhtä nopeasti kuin viime vuosikymmeninä.

Esimerkkinä tästä mainittakoon, että asemansa ja laatunsa puolesta sopivia ja tarkoituksenmukaisia tehdaspaikkoja ei ole osotettavissa muualta kuin niiltä alueilta, mitkä merta täyttämällä vähitellen saadaan, yhtä vähän kuin kaupungin vesialue, melkoisesta laajuudestaan huolimatta tarjoo erittäin suotuisia tilaisuuksia satamain laajentamiseen ja niiden yhteyteen tarpeellisten laitosten rakennuttamiseen. Tämä samoin kuin seikka, että kaupunkia ympäröiviä, yksityishenkilöille kuuluvia alueita enemmän ja enemmän käytetään useinkin suunnittelematta toimeenpantuihin rakennusyrityksiin, jotka vastaisuudessa vaikeuttavat kaupungin alueitten järkipäristä käyttämistä ja jo nyt aikaansaavat kaupungille erinäisiä haittoja, osoittaa että kysymystä kaupunginalueeseen rajoittuvain maatilain hankkimisesta kaupungin omiksi ei ole katsottava pyrkimykseksi siten varata tilaisuutta kaupungin laajentamiseen niin sanoaksemme rajattomiin, vaan päin vastoin luonnolliseksi toimenpiteeksi, joka tarkoittaa nykyisen kaupungin suojelemista ja tilaisuuden varaa-mista sille häiriintymättömään kehitykseen.

Kysymystä onko Drumsö ostettava vai eikö ei sentähden ole katsottava vain siltä kannalta, kelpaako saari käytettäväksi johonkin erikoiseen tarkoitukseen, vaan etusijassa silmälläpitäen sitä seikkaa, että tila sijaitsee kaupungin syvimmän ja ulkoapäin helpoimmin saavutettavan vesialueen rajanaapurina, joten mainitun vesialueen vastainen käyttäminen on suuressa määrin sen varassa, miten Drumsöhön kuuluvaa vesialuetta käytetään. Ja kun sitä arvatenkaan ei käytettäisi kaupungin etujen mukaisesti, siinä tapauksessa että yksityishenkilö on määrääjänä, lienevät johtopäätökset itsestään selvät.

Vaikka siis ei otettaisikaan huomioon niitä suuria mahdollisuuksia, joita saari tarjoo sekä kaupan että nimenomaisten asutusvaatimusten täyttämiseen, olisi sitä vastoin otettava huomioon, että merikaupunki aina tarvitsee laajoja vesialueita vapaasti käytettäväkseen, joten siis nyt, kun tilaisuutta siihen tarjoutuu, olisi empimättä käytävä hankkimaan kaupungille oikeus itse määrätä Drumsön kartanoon kuuluvan sekä maa- että vesialueen käyttämisestä, varsinkin kun tämä maanhankinta yleiseltä liikeyrityksen kannalta katsoen ei voi milloinkaan käydä kaupungille epäedulliseksi.

Kun kuitenkin on väitetty, että kaupungin ei ole tarpeellista vastamainitussa kohden turvata itseään, ja kun tämän väitteen tueksi etusijassa on mainittu, että Drumsön saarta

ympäröivät vesialueet eivät sovellu satamatarkoituksiin, että kaupunki jo omistaa vesi-alueita, jotka tarjoovat parempia mahdollisuuksia mainittujen tarkoitusten täyttämiseksi, sekä vihdoin että Drumsön ja kaupungin välinen yhteys, kävipä se Drumsön ja Merholman välistä siltaa pitkin tahi Granön, Löfön y. m. saarten kautta Huopalahden asemalle, ei milloinkaan voi täysin tyydyttää vastaista vilkkaampaa keskuusliikennettä, lienee lisäksi esitettävä seuraavia näkökohtia.

Drumsön saarta ympäröivät vesialueet eivät tosin kaikin puolin sovellu syväkulkuis-ten alusten satamapaikaksi, mutta parempia mahdollisuuksia kuin saaren itäranta tarjoo suuren ja tilavan sataman rakentamiseen ei ole näytettävissä ainoallakaan kaupungin nykyään omistamalla alueella. Vanhankaupunginlahti, joka vastaisuudessa on kaupungin ainoa vara tarpeellisia satamanlaajennuksia varten, on sangen matala, jota paitsi siinä vallitsevat puheenalaisille laitoksille epäsuotuisat matalumisolot, pohja kun on melkoisen syvään liete- ja savikerrosten muodostama. Sitä paitsi on lahtea lännessä rajoittava maa-alue, jota voisi käyttää tavaravajain, tavarasuojain ja varastopaikaksi, verraten kapea, sitä kun rajoittaa iso liikenneväylä, Itäinen Viertotie, jota ei käy mainittavasti siirtäminen.

Drumsön itäpuolinen merenselkä sitä vastoin on syvä ja sen pohjan laatu erittäin edullinen, minkä ohella sen viereiset maa-alueet voi, ne kun pääasiassa ovat edelleen käyttämättä, koko laajuudessaan asettaa kaupan ja merenkulun palvelukseen.

Drumsön itärantaan rakennettava satamalaitos ei niinmuodoin ainoastaan tulisi Vanhankaupunginlahden satamaa tuntuvasti halvempi ja edullisempi, vaan myös suotuisampi sikäli, että se on välittömässä ja mukavassa yhteydessä avomeren kanssa, samalla kun sen vastaiset laitokset olisivat luonnollisena jatkona nykyään tekeillä oleviin Santa- ja Busholman saarien rantasiltarakennuksiin. Kuitenkin on Drumsön satamankin käyttökelpoiseksi saattamisessa vaikeuksia voitettavana. Huomautus että sen ja kaupungin välinen yhteys Löfön ja Granön kautta tehtävää rautatietä käyttäen olisi epämukava, on oikeutettu samoin kuin sekin, että Drumsön, Merholman ja kaupungin välille rakennettava silta kävisi kalliiksi, jota paitsi se erottaisi viimeksi mainitun saaren pohjoispuoliset vesialueet merestä, ellei ryhdyttäisi toimiin taklattujen alusten päästämiseksi kulkemaan sillasta, mikä taas häiritsisi siltaliikennettä.

Jos lähtee siitä pääasiassa oikeasta oletuksesta, että Vanhankaupunginlahden laiturirakennuksista, sen täydellisestä ruoppaamisesta sekä lahden ja Pohjoissataman välisen kulkuyhteyden järjestämisestä olisi kustannuksia kaikkiaan saman verran kuin Drumsön laiturirakennuksista ynnä saaren ja kaupungin välisestä sillasta, jäisi näin ollen Vanhankaupunginlahden eduksi, että sen käyttäminen merenkulun tarpeisiin ei vähentäisi muiden vesi- eikä maa-alueitten käyttökelpoisuutta ja että yhteys kaupungin kanssa on vaikeuksitta aikaansaataavissa.

Jos kuitenkin otetaan huomioon, ettei Drumsötä enempää kuin Vanhankaupunginlahteakaan lähivuosisikymmeninä tarvita merenkulkutarkoituksiin ja että, jollei kaupunki osta Drumsötä, kehityksen luultavasti on pakko pääasiassa kääntyä itään Kulosaaren ja Hertonäsin alueita pitkin, on todennäköisesti vastedes rakennettava silta Sörnäsin

niemekkeestä joko Mustikkamaahan tai Kulosaareen, jossa tapauksessa Vanhankaupunginlahti joutuisi tuntuvasti epäedullisempaa asemaan kuin Drumsön selkä, koska kaikkien sekä isompien että pienempien alusten täytyisi kulkea sillasta, jota vastoin suurten alusten liikenne Drumsön selällä olisi riippumaton muista kulkulaitoksista.

Kaikkiin tässä edellä esitettyihin seikkoihin katsoen, ja kun Drumsö tarjoaa kaupungille moninaisia kehitysmahdollisuuksia, ovat allekirjoittaneet sitä mieltä, että ainoa painava syy, mikä on esitettävissä puheenalaista kauppaa vastaan, on että Drumsön vesialue kuuluu linnoitusplanaadin ensimmäiseen piiriin, jonka rajain sisällä ei saa toimeenpanna minkäänlaisia rakennusyrityksiä eikä muuttaa merenpohjan muotoa, ellei insinööri-ylihallitus ole siihen antanut lupaa.

Lopuksi ja kun Rakennuskonttori on asiaa valmistelemaan asetetulta valiokunnalta saanut toimekseen laatia ehdotuksen saaren käyttösunnitelmaksi, lienee tässä mainittava, että tämä ehdotus perustuu ainoastaan alueen silmämääräiseen katsastukseen eikä konevaraisiin tutkimuksiin, syystä ettei viimeksi mainittuja valitettavasti ole ajan täpäryyden johdosta ehditty toimittaa.

Helsingissä, elokuun 12 päivänä 1912.

G. Idström.

Bertel Jung.