

Å l a n d s l a n d s k a p s s t y -
r e l s e s framställning till Ålands lands-

ting angående utverkande av ytterligare

N:o 4/1958.

extraordinarie anslag för anskaffande av

en bilbärande färja mellan Föglö kommun och

fasta Åland jämte nödiga färjfästen.

Republikens President stadfäste den 27 april 1956 Ålandsdelega-
tionens beslut av den 10 juni 1955, varigenom landskapet Åland be-
viljades 33.000.000 mark för anskaffande av en färja jämte landgångs-
pontoner samt 2.900.000 mark för byggande av härav betingade färj-
fästen.

Till grund för beräkning av ovensagda anslag låg en färja med
traditionella propellrar. Emellertid har under senaste tid en annan
typ av propellrar, nämligen Voith-Schneider-typen, blivit allmän på
grund av de stora fördelar den erbjuder farkoster av färjtyp. Så-
lunda äro t.ex. de tvenne nyanskaffade färjorna för skärgårdsvägen
i Åboland försedda med dylika propellrar. Väg- och vattenbyggnads-
styrelsen har godkänt landskapsstyrelsens förslag att Föglö-färjan
skulle erhålla Voith-Schneider propellrar.

Priset på en dylik färja var 1955 33.230.000 mark, vartill kom

880
033

3.250.000 mark för landgångspontoner eller sammanlagt

36.480.000 mark, vilket 1957, när färjan kontrakterades, hade stigit till 38.450.000 mark, exkl. pontoner.

Enligt överenskommelse med färjans leverantör, firman A. Ahlström i Varkaus, var färjans pris indexbundet, vilket medförde en fördyring om 944.186 mark för materialets del och 2.777.911 mark för avlöningarnas. Devalveringen höjde Voith-Schneider propellrarnas pris med 1.438.989 mark, samt en indexstegring med 465.933 mark. Ytterligare tillkommer 520.356 mark ränteutgifter, då enligt licensnämndens beslut 25 % av propellrarnas pris i D-mark erlägges först den 12.2.-57 och 75 % den 1.6.-58, i stället för 1/3 den 12.10.-56, 12.4.-57 resp. den 12.10.-57.

Offerten förutsatte som drivkraft för färjan tvenne Deutz dieselmotorer till en sammanlagd kostnad om 2.280.000 mark, men då importlicens för dessa icke kunde erhållas, installerades i stället tvänne lika starka motorer av Valmets fabrikat, vilka dock betingade sig en merkostnad om 1.957.200 mark. Sammanlagt har färjan inkl. landgångsklaffar sålunda kostat 46.554.575 mark eller lika mycket som den nya färjan mellan Nagu och Korpo kommuner på skärgårdsvägen.

De senaste årens erfarenheter ha givit vid handen att systemet

med landgångspontoner vid färjlägen, där trafiken pågår t.o.m.

hela vintern igenom, blir synnerligen dyrt i underhåll. Man har därför övergått till ett annat system, vilket visserligen ger dyrare anläggningskostnader, men låga driftskostnader. Detta system, där landgångsklaffen höjes och sänkes på mekanisk väg, har även tillämpats på färjlägena på den ovannämnda skärgårdsvägen.

Det för Föglö färjas landfästen uppgjorda förslaget har godkänts av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kostnaderna för dessa kommer att stiga till c:a 12.000.000 mark, varav c:a hälften på lyftanordningarna. Sålunda tillkommer här ett anslagsbehov om 9.100.000 mark.

Hänvisande till det ovan anförda får landskapsstyrelsen för Landstinget vördsamt föreslå

att Landstinget måtte hos Ålandsdelegationen hemställa om ett extraordinarie tilläggsanslag, stort 22.650.000 mark, för anskaffande av en bilbärande färja mellan Föglö och fasta Åland jämte nödiga färjfästen.

Förslag till framställning.

"Till Ålandsdelegationen

från Ålands landskapsstyrelse.

ting

130
035

Republikens President - - - - - 9.100.000 mark.

Med hänvisning till vad som ovan framhållits har Ålands lands-
ting beslutat

att hos Ålandsdelegationen vörd-

samt hemställa om beviljande av ett
/om 22.650.000 mark/

extraordinarie tilläggsanslag/för an-

skaffande av en bilbärande färja mel-

lan Föglö och fasta Åland jämte nödi-

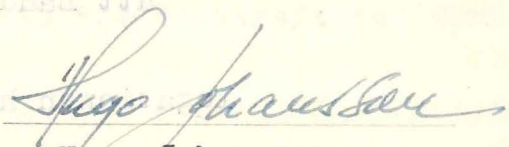
ga färjfasten.

På landstingets vägnar:"

Mariehamn den 5 mars 1958.

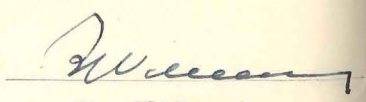
På landskapsstyrelsens vägnar:

Lantråd



Hugo Johansson

Vägingeniör



Bo Wilenius