

Nr 4/1958.

FINANSUTSKOTTETS betänkande Nr 4/1958 med anledning av Ålands landskapsstyrelsens framställning till Ålands landsting angående utverkande av ytterligare extraordinarie anslag för anskaffande av en bilbärande färja mellan Föglö kommun och fasta Åland jämte nödiga färjfasten (4/1958).

Med anledning av ovannämnda framställning, varöver Landstinget inbegärt utskottets utlåtande, får utskottet vördsamt framhålla följande:

Den senaste höst levererade Föglö-färjan har, såsom framgår av landskapsstyrelsens framställning, blivit väsentligt dyrare än det beräknades vid ärendets behandling i Landstinget. Utöver penningvärdets fall har härvid ett par förändringar i konstruktionen bidragit, men då dessa förändringar äro desamma, som i motsvarande fall företagits i riket, och dessutom blivit godkända av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har utskottet icke funnit anledning till anmärkning med anledning härav. Utbytet av motorerna blev nödvändigt på grund av att licens icke beviljades för de från början avsedda Deutz-motorerna, och kunde sålunda icke undvikas.

Med stöd av det ovan anförda får utskottet vördsamt föreslå,

att Landstinget måtte ingå till Ålandsdelegationen med en sålydande framställning:

"Till Ålandsdelegationen

från Ålands landsting.

Republikens President stadfäste den 27 april 1956 Ålandsdelegationens beslut av den 10 juni 1955, varmedelst landskapet Åland beviljats ett extraordinarie anslag om 33.000.000 mk för anskaffande av en färja för trafik mellan Föglö och fasta Åland samt ett extraordinarie anslag om 2.900.000 mk för byggande av tillhörande färjfasten.

Till grund för beräkningen av ovannämnda anslag låg en färja med traditionella propellrar. Emellertid har under senaste tid en annan typ, den s.k. Voith-Schneider-typen, blivit allmän på grund av de stora fördelar den erbjuder för sådana farkoster som denna färja. Sålunda ha dylika propellrar installerats på t.ex. de tvenne nyligen anskaffade färjorna för Åbolands skärgårdsväg. På grund därav har landskapsstyrelsen ansett det vara skäl att övergå till Voith-Schneider propellrar, vilket även Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen omfattat. År 1955 hade en dylik färja stigit till 33.230.000 mk och landgångspontonerna till 3.250.000 mk eller sammanlagt 36.480.000 mk. År 1957, då avtal slöts med firman A. Ahlström, Varkaus, hade priset för enbart fär-

jan stigit till 38.450.000 mk.

Enligt överenskommelse med leverantören var priset på färjan indexbundet. Härav följde en tilläggskostnad för material om 944.186 mk och för arbetslöner om 2.777.911 mk. Devalveringen hösten 1957 medförde ytterligare, att Voith-Schneider-propellrarna stego med 1.438.989 mk varjämte en indexstegring på 465.933 mk tillkom för dem. Då licensnämnden fastställt betalningsterminerna för Voith-Schneider-propellrarna sålunda, att 25 % av priset skulle erläggas den 12.2.1957 och 75 % den 1.6.1958 i stället för beräknade 1/3 den 12.10.1956, 1/3 den 12.4.1957 och 1/3 den 12.10.1957, tillkom härigenom ränteutgifter om 520.356 mk.

Enligt offerten skulle såsom kraftkälla för färjan användas tvenne Deutz dieselmotorer till en kostnad om sammanlagt 2.280.000 mk. Emellertid kunde importlicens icke erhållas för dem, varför tvenne Valmet motorer med samma effekt installerades. Då dessa motorer voro dyrare, steg priset härigenom med 1.957.200 mk.

Den sammanlagda kostnaden för färjan blev på detta sätt 46.554.575 mk, vilket är samma belopp, som kostnaden för den ungefär samtidigt levererade färjan för Nagu-Korpo-trafiken.

De senaste årens erfarenheter ha givit vid handen, att systemet med landgångspontonier vid färjlägen, där trafiken pågår vintern igenom, ställer sig dyrt i underhåll. Man har därför numera övergått till ett annat system, som bygger på landgångsklaffar, som höjas och sänkas på mekanisk väg. Anläggningskostnaderna bli i det senare fallet högre men driftskostnaderna väsentligt lägre. Sådana landgångsklaffar ha också kommit till användning vid landfästena på skärgårdsvägen i Åboland. På grund härav har landskapsstyrelsen uppgjort ett nytt förslag till färjfasten med landgångsklaffar, vilket Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänt. Kostnaderna för dessa komma att stiga till omkring 12.000.000 mk, varav ungefär hälften beräknas åtgå för klaffarnas lyftanordningar. Klaffarna levererades tillsammans med färjan. För landfästena skulle alltså ytterligare erfordras extraordinarie anslag om 9.100.000 mk.

Med stöd av det ovan anförda får landstinget vördsamt anhålla,

att Ålandsdelegationen måtte bevilja landskapet Åland ytterligare ett extraordinarie anslag om 22.650.000 mk för anskaffandet av en bilfärja jämte nödiga färjfasten för trafiken mellan fasta Åland och Föglö.

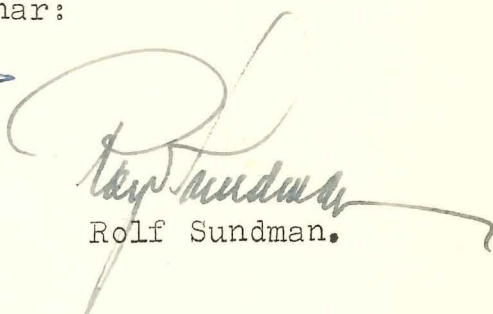
Mariehamn, den

-3-

På Landstingets vägnar:"

Mariehamn, den 13 mars 1958.

På finansutskottets vägnar:


Elis Andersson.
Rolf Sundman.

Närvarande i utskottet: ordföranden Elis Andersson, viceordföranden Evald Häggblom samt ledamöterna Tore Hansen, Gunnar Häggblom och Martin Isaksson.