

Statsbaner paa den ene Side og de to Amtsråad paa den anden Side. Ifølge denne Overenskomst, der er opfattet fra begge Sider med $\frac{1}{2}$ Mars Varjel til en 1ste April, styres Havnens Anliggender af Statsbanerne paa Viborg Amtsråads Vegne; Havnens Inventarier og Kassebeholdning samt Reservecasen, hvilket sidste for Tiden udgjør ca. 2,000 Kr., ere overgaaede til Banerne, dog at der fremdeles holdes en særlig Kasse for Havnen, i hvilken de denne vedrørende Indtægter indgaa, derunder det Beløb af 2,100 Kr., som Banerne ved Færgefartens Overtagelse vare gaaede ind paa aarlig at yde til Havnekassen som Godtgørelse for Afgifter af de til Færgeriet hørende Fartøier og de med disse overførte Varer. Nærmere Bestemmelser om Havnens Forvaltning ere derhos givne ved et af Ministeriet udfærdiget Reglement af 25de Marts 1886 (Lovtidende for f. N. Side 193—97).

Ved den heromhandlede Ordning er, som det vil ses, de paagjældende Amtsråads Stilling til Havnen i det Væsentlige forbleven uforandret, idet denne som ommeldt kun bestyres af Statsbanerne paa Viborg Amtsråads Vegne, hvorfor der ogsaa ved Udløbet af hvert Regnskabsaar tilstilles dette Afskrift af Regnskabet, men navnlig paahviler der fremdeles som hidtil de to Amtsråad Forpligtelse til eventuelt at yde Tilskud til Havnens Vedligeholdelse.

Naar der imidlertid — ventelig i Løbet af Aaret 1889 — aabnes en Jernbane-Dampfærge-Forbindelse over Sallingrund fra den i dette Diemed under Anlæg værende nye Dampfærgehavn ved Gylngøre, vil dette medføre, at den ældre Færgehavn til dels taber sin Betydning, ligesom den største Del af Havnekassens Indtægter, navnlig den fornævnte af Statsbanerne erlagte aarlige Afgift, vil falde bort, saa at den Forudsætning, der har ligget til Grund for den Amtsråadene ved Loven af 1871 paalagte Vedligeholdelsespligt overfor denne Havn, maatte erkjendes ikke længer at ville være tilstede.

Der turde derfor være fuld Føje til at imødekomme det af begge Amtsråad fremførte Ønske om, at det fra Statens Side maa blive anerkjendt, at deres Forpligtelse i den omspurgte Retning vil ophøre som Følge af det nye Dampfærgeanlæg, og idet nærværende Lovforslag tilfigter at søge Bemyndigelse for Regjeringen til at træffe de i denne Henseende fornødne Foranstaltninger, har man i Forbindelse hermed foreslaaet, at Havnen overtages af Statskassen og indlemmes i Statsbanenettet. Man skal herved bemærke, at om Havnen end maa anses for tilbørlig overflødiggjort ved det nye Havneanlæg, vil den dog ikke være uden al Betydning. Det vil jævnlig kunne indtræffe, at Færgefarten maa udføres ved tilstedeværende almindelige Dampbaade, og for disse yder den gamle Havns Mole bedre Betingelser for Ladning og Losning end den Anlægsplads, som vil kunne anvises saadanne Baade i den nye Dampfærgehavn. Det vil derhos kunne indtræffe, at Dampfærgehavnen er optagen af Dampfærgeren og en anden Dampbaad, og for et tredie Fartøj vil der da kun være Plads i den gamle Havn. Under disse Omstændigheder maa man finde det rettest, at denne bevares som Reservehavn for Færgefarten, saa meget mere som Udgifterne til dens Vedligeholdelse ikke antages at ville blive betydelige. Den nye Havn vil nemlig medføre en Forstærkning af den gamle Havns nordre Mole paa den Side af samme, som vender ud imod Søen, og medens man uden saadan Støtte i den nye Havn maatte gjøre Regning paa, at der i de nærmeste 6 à 7 Aar vilde medgaa 2,000 à 2,200 Kr. aarlig til en fuldstændig Fornyelse af den gamle Havns Bolværker, kan man formentlig gaa ud fra, at da de Angreb paa Bolværkerne, som Dampbaaden ved sine hyppige daglige Anlæg ved disse udøver, ved den nye Havns Anbringelse til dels ville falde bort, ville de fremtidige aarlige Vedligeholdelsesudgifter for selve den gamle Havn ikke overstige Halvdelen af foranævnte Beløb.