

Transport . . 1,750,000 Rb.  
flaaet til at ville koste circa  
230,000 Rb. Dette Beløb  
maa imidlertid forhøjes paa  
Grund af de ovenfor omhand-  
lede Modificationer. Rige-  
ledes bør Beføstningen ved  
Anlægget af Havne- og For-  
bindelsesspor bringes med i  
Regning, og jeg antager der-  
efter, at Udgiften til Havne-  
anlægget med Tilbehør ikke  
vil stille sig under . . . . . 600,000 —

Omkostningerne ved det sam-  
lede Jernbane- og Havneanlæg  
ville altsaa udgjøre omtrent . . 2,350,000 Rb.

For tilfulde at bedømme de heromhandlede Foretagender i oeconomisk Henseende burde der have været opstillet Overslag over de Indtægter og Udgifter, som Driften af dem kan antages at ville medføre. Dette er imidlertid under almindelige Forhold allerede en meget vanskelig Opgave, og bliver det endnu mere, naar man som i det foreliggende Tilfælde maa antage, at der vil fremstaae en Trafik, som hidtil slet ikke har eksisteret. Vel vilde det ikke være vanskeligt at opstille visse Hypoteser og at føre dem i Regning, men herpaa baserede Overslag vilde ikke have noget Værd. Jeg har derfor anset det for rigtigere at indskrænke mig til i Almindelighed at betragte de oeconomiske Betingelser for Banens Rentabilitet og dens Betydning i politisk og statsoeconomisk Henseende.

Banens Drift og Vedligeholdelse vil forholdsvis blive meget billig. Banen vil som ovenfor berørt kunne drives som Fortsættelse af den jydsk Hovedbane og betinger saaledes ikke noget særskilt Driftsapparat. Stigninger og Krumninger vilde blive gunstige, og af Stationer findes, naar Endestationen undtages, saa at sige ingen, der betinger et større Stationspersonale. Paa Banen findes kun smaa Jordarbejder og ingen større Bygningsværker, saa at Udgifterne til Banens Vedligeholdelse forholdsvis vilde blive meget smaa. Det er saaledes vanskeligt at tænke

sig en Bane, der frembyder gunstigere Betingelser for billig Drift end Bamdrup-Strandby Banen.

Selv om man overførte den for Havnen nødvendige Anlægscapital paa Jernbaneanlægget, vilde Anlægscapitalen for dette ikke beløbe sig til mere end circa 313,000 Rb. pr. Mil. Denne Anlægscapital er saa lav, og Driftsudgifterne paa Banen vilde blive saa ringe, at man kan antage, at Banen alene nogensinde vilde forrente hele den Capital, selv om der ikke fandtes noget Havneanlæg ved Strandby. Vel er Befolkningen i de Egne, som gennemføres af Banen, for Tiden temmelige svag, men disse Egne ere modtagelige for en langt større Udvikling end den, der nu forefindes, ligesom deres Beboere ere henviste til i stor Udstrækning at benytte Jernbanen, enten directe eller indirecte. Det Samme gjælder om de bethdelige Districter omkring Varde og Ribe, hvis Beboere maae benytte Banen i næsten hele dens Længde. Endeligt vil Bamdrup-Strandby Banen optage en stor Mængde Kreaturer paa deres Vandring fra det vestlige Sylland til Markederne i Husum og Tønningen. Selv om voldsomme Naturbegivenheder skulde spærre Havnen ved Strandby -- hvilke efter Arhundrederes Erfaring ikke alene for Graadbyet, men ogsaa for de andre Løb paa Slesvigs Vestkyst, ikke kan antages, — saa vilde den paa dette Foretagende anvendte Capital altsaa ikke kunne ansees for tabt, men efter al Sandsynlighed blive forrentet igjennem Jernbaneanlægget.

Tages derefter den Trafik i Betragtning, som et Havneanlæg ved Strandby maa fremkalde, saa vil man finde, at neppe nogen Jernbane i Danmark lover saamange directe og indirecte Fordele som den heromhandlede. Havnens Betydning for Kreaturudførselen fra Sylland behøver jeg neppe at udsille, da den saa ofte har været drøftet, og jeg skal derfor kun bemærke, at Fragten af Kreaturer fra Struer til Strandby Havn pr. Jernbane neppe vil blive højere end Tolden, der skal erlægges for at passere den slesvigste Grænse. Strandby Havn vil saaledes faae Betydning for hele Syllands Kreaturudførsel og