

Transport . . . 1,750,000 Rb.
 Saaet til at ville koste circa
 230,000 Rb. Dette Beløb
 maa imidlertid forhøies 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 oeconomic 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 vanske-
 ligt at opstille visse Hypoteser og at føre dem
 i Regning, men herpaa baserede Overslag vilde
 ikke have noget Værd. Jeg har derfor anseet
 det for rigtigere at indskrænke mig til i Al-
 mindelighed at betragte de oeconomicke Be-
 tingelser for Banens Rentabilitet og dens Be-
 tydning i politisk og statsoeconomic Henseende.

Banens Drift og Vedligeholdelse
 vil forholdsviis blive meget billig. Banen
 vil som ovenfor berørt kunne drives
 som Fortsættelse af den jydsk Hovedbane og
 betinger saaledes ikke noget særskilt Drifts-
 apparat. Stigninger og Krumninger vilde blive
 gunstige, og af Stationer findes, naar Ende-
 stationen undtages, saa at sige ingen, der be-
 tinger et større Stationspersonale. Paa Ba-
 nen findes kun smaa Jordarbejder og ingen
 større Bygningsværker, saa at Udgifterne til Ba-
 nens Vedligeholdelse forholdsviis vilde blive me-
 get smaa. Det er saaledes vanskeligt at tænke

sig en Bane, der frembyder gunstligere Betin-
 gelser for billig Drift end Bamdrup-Strandby
 Banen.

Selv om man oversførte den for Havnen
 nødvendige Anlægs-capital paa Jernbaneanlægget,
 vilde Anlægs-capitalen for dette ikke beløbe sig
 til mere end circa 313,000 Rb. pr. Mill.
 Denne Anlægs-capital er saa lav, og Drifts-
 udgifterne paa Banen vilde blive saa ringe, at
 man kan antage, at Banen alene nogen-
 lunde vilde forrente hele den Capital,
 selv om der ikke fandtes noget Havne-
 anlæg ved Strandby. Vel er Befolkning-
 en i de Egne, som gjennemføres af Banen,
 for Tiden temmelige spaa, 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 Jern-
 banen, enten directe eller indirecte. Det Samme
 gælder 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 Hjøsum og
 Tønningen. Selv om voldsomme Na-
 turbegivenheder skulde spærre Havnen
 ved Strandby — hvilke efter Aarhundreder
 Erfaring ikke alene for Graadhybet, 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 frem-
 kalde, saa vil man finde, at neppe nogen Jern-
 bane i Danmark lover saamange directe og in-
 directe Fordele som den heromhandlede. Hav-
 nens Betydning for Kreaturudførselen fra Syl-
 land behøver jeg neppe at udvilde, 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 høiere end Tolden, der skal erlægges for
 at passere den slesvigste Grænse. Strandby
 Havn vil saaledes faae Betydning for
 hele Syllands Kreaturudførsel og