

mellem Grundene. Et Sideløb fører i Øst ind til Mundingen af Ribe Na., og et andet, men bethdeligt mindre, gaar i Sydøst i nogen Afstand fra Maas. Paa Varren i Knudedyb, der ligeledes er foranderlig, skal Dybben ved Lavvande i de sidste Aar ligesom i Graadby have været omtrent 8 Fod, og ved Høivande 13 til 13½ Fod.

Af de tre omhandlede Løb er Galliedybet ikke alene det, som har mindst Betydning, men det staaer tillige meget under hvert af de andre, og naar der er Spørgsmaal om at aabne en Skibsfart fra Fastlandskysten, kan det lades aldeles ude af Betragtning. Det er kun af Vigtighed for Sønderho. Af de to tilbageværende Indløb har Knudedybet, hvad Indseilingen fra Havet angaar, maaffes nogle Fortrin fremfor Graadby. Det synes, ved Høivande, at have lidt mere Vand paa Varren, og dets Retning er noget gunstigere end Retningen af Graadby, men det taber sig i forholdsvis stor Afstand fra Fastlandet. Løbet indtil Ribe, om hvis Anvendelse der nærmest maatte blive Spørgsmaal, grunder allerede omtrent 2,700 Favne fra Kysten op til mindre end 10 Fod ved Lavvande, eller til en Dybde, som er under den, der idetmindste maa fordres, naar Skibsfarten skal have mere end local Betydning. I Hovedløbet haves vel den samme Dybde omtrent 500 Favne nærmere Land, men kort efter forsvinder Løbet ganske, medens Ribeløbet, dog fortsættes, om end med ringe Dybde, ind til Naens Munding. For at sætte Knudedybet i en for den almindelige Skibsfart brugbar Forbindelse med Kysten, vilde der altsaa, paa hvilken Maade det end skulde stee, udfordres Værker af forholdsvis meget bethdelig Udstrækning. Graadby derimod nærmer sig Kysten med 12 Fod Vand, i dets nordlige Forgøring paa 150 til 200 og i den sydlige paa 350 til 400 Favne. I denne Henseende frembyder Graadby altsaa langt overveieende Fordele, og det er derfor til dette Dyb, at den paatænkte Jernbaneforbindelse bør føres, og hvorved Haven bør anlægges.

Ved Graadby kan et Havneanlæg knyttes saavel til den nordlige som til den sydlige Forgøring. Det fordeelagtigste Punkt ved den nordlige Forgøring er lidt Nord for Hjerting,

hvor Løbet danner en af Skallingen og Holmen Langeliebjerget beslyttet Kæde, og ved det sydlige Løb er det Strandby, ud for hvilket Punkt dette Løb dækkes af Fanøes Nordspids, som fortrinsviis maa komme i Betragtning. Hjerting Kæde staaer i Rummelighed, og tildeels i Sikkerhed noget tilbage for Strandby Kæde; ligeledes er Farvandet op til Hjerting mindre beqvemt end Farvandet til Strandby. Men ved Hjerting er Afstanden fra Kysten ud til Dybet mindre end halv saa stor som ved Strandby, saa at Havneanlægget paa det første Punkt vil blive endeeel billigere; fremdeles har Hjerting to gode Chausseer, hvoraf den ene fører i Nord og den anden i Øst, medens Strandby mangler gode Veie, og endelig er der i Hjerting en Befolkning og Handelsbetæbblissementer, hvorimod der ved Strandby kun findes en Færgegaard. Var der altsaa kun Spørgsmaal om Anlægget af en Havn uden Forbindelse med nogen Jernbane, saa er Hjerting utvivlsomt det Punkt, som maatte gives Fortrinet, men anderledes stiller Sagen sig, naar Havnen skal være Endepunktet for en Forbindelsesbane mellem det allerede tilstede værende eller vedtagne Jernbanesystem og Landets Vestkyst. Under denne Forudsætning har Strandby Fortrin, som opveie de fremhævede ved Hjerting. Naar Strandby vælges, vil Jernbanen blive henvet en Mil kortere, end naar den skal føres til Hjerting, ligesom Betingelserne for Anlægget af Endestationen ere gunstigere ved det første Punkt end ved det sidste. Det i nærværende Tilfælde foreliggende Spørgsmaal, hvor en Forbindelsesbane mellem det øvrige danske Jernbanesystem og Vestkysten bør have sin vestlige Udmunding, maa altsaa bebores derhen, at den paatænkte Banes Endepunkt rettest lægges omtrent der, hvor den allerede er foreslaaet af Controllen ved de jydsk-syenske Jernbaner, nemlig ved Strandby Færgegaard.

## 2.

Til Anlægget af en Havn ved Strandby foreligger et af den hollandske Ingenieur Depe- rind i 1851 forfattet Udkast, hvoraf en Gjenpart