

strup og Hedehusene Stationer var paa 300,000 Kr. samt en Tillægsbevilling paa ca. 38,000 Kr., hvoraf der er brugt 118,600 Kr., saaledes at der er uforbrugt 219,400 Kr. Da Bevillingen blev givet, skulde man først til at udarbejde de endelige Planer og udføre de øvrige fornødne Forarbejder, idet man efter den paa dette Tidspunkt fulgte Sædvane ikke forinden raadede over de dertil fornødne Midler. Arbejdet hertil tog, særlig paa Grund af vidtløftige Forhandlinger med andre Statsinstitutioner og med Vejmyndigheder, længere Tid end ventet. Der er fra Statsbanernes Side efter Modtagelsen af Ministerens Ordre om Arbejdets Fremskyndelse formentligt gjort, hvad der kunde gøres for at fremme Arbejdet, og man har fra indeværende Finansaars Begyndelse overdraget Ledelsen af Arbejdet til en erfaren Ingeniør, hvis Opgave det i første Række er at bringe Arbejdet til Udførelse saa hurtigt, som Forholdene tillader det. Naar det ikke er lykkedes i 1914—15 at bruge en større Del af de til Stationsudvidelserne bevilgede Midler, end sket er, skyldes dette først og fremmest, som ovenfor berørt, vidtløftige Forarbejder, som først afsluttedes ved den i Vinteren 1914—15 stedfundne Ekspropriation af de til Anlægene fornødne Arealer. Men i væsentlig Grad har ogsaa hertil bidraget den Omstændighed, at man efter den hidtil paa Finanslovene ved Statsbanerne gældende Sædvane har faaet bevilget større Beløb, end man med Rimelighed har kunnet vente at forbruge, et Forhold, som særlig har været grelt ved Førsteaarsbevillinger til saa godt som alle større Anlæg, ved hvilke det forud var givet, at det første Aar vilde man gaa til Forarbejder og Projekteringer, hvortil der kun vilde kræves ganske ringe Beløb. Til det her omhandlede Anlæg var der saaledes for det første Aar bevilget 150,000 Kr., medens der til Forarbejder i dette Aar kun blev brugt 12,000 Kr. Hertil kommer, at der ved større Udvidelsesarbejder paa Stationer under saa intensiv Drift, som Tilfældet er her, er en Grænse for, hvor stærkt Arbejdet kan fremskyndes, idet Hensynet til Toggangens planmæssige og betryggende Gennemførelse nødvendigvis maa gaa forud for Hensynet til Arbejdernes Fremme. Desuden griber de forskellige Arbejder ind i hinanden, saaledes at ingen Del af de bestaaende Anlæg kan fjernes, før det tilsvarende Nyanlæg er taget i Brug, og intet Nyanlæg kan paabegyndes, før de paa denne Del af Pladsen bestaaende Anlæg er fjernede. Det bliver saaledes nødvendigt,

at de forskellige Arbejder bringes til Udførelse i en bestemt Rækkefølge, som ikke kan ændres, selv om det maatte være nok saa ønskeligt af Hensyn til det samlede Anlægs Fremme.

Til Udvidelse af Varehusene paa Københavns Godsbanegaard var der bevilget 80,000 Kr., hvoraf der er forbrugt 22,000 Kr., medens 58,000 Kr. staar tilbage. Forinden Arbejdets Udførelse maatte der forhandles med Toldvæsenet om en særlig Toldbygning, der af Toldvæsenet bl. a. ønskedes gjort større. Disse Forhandlinger trak saa længe ud, at Bevillingen først stilledes til Statsbanernes Raadighed den 18. September 1914, altsaa da den bedste Arbejdstid af Finansaaret allerede var forløbet. Arbejdet blev da Vinterarbejde og kunde følgelig ikke ventes fuldført i det paagældende Finansaar. Ud over den Forsinkelse, som fulgte af, at Beløbet saa sent stilledes til Statsbanernes Raadighed, er Opførelsen af Toldvarehuset blevet yderligere forsinket ved Forhandlinger med det stedlige Toldvæsen, hvorhos endelig Generaltolddirektoratet paa et vist Tidspunkt fremsatte Ønsket om Bygningens Opførelse paa et andet Sted end det tidligere vedtagne. Om end man ikke mente at kunne indgaa herpaa, foranledigede Fremsættelsen af dette Ønske dog ogsaa en Forsinkelse paa Grund af de Undersøgelser, der nødvendigvis maatte gøres, inden man kunde tage Stilling til Sagen.

Endelig er der talt om Anlægget af Dobbeltsporet mellem Aarhus og Hasselager og et tredje Spor mellem Aarhus og Viby. Der er hertil i alt bevilget 290,327 Kr. og brugt 177,738 Kr., og der staar saaledes til Rest 112,589 Kr. Første Rate af denne Bevilling blev givet paa Finansloven for 1913—14, og Opmaalingen i Marken paabegyndtes i Slutningen af Marts 1913. Forhandlingerne med Hads-Ning Herreders Jernbane om Ændring af dennes Tilslutning og Indførelse paa et særligt Spor til Aarhus blev indledt, inden Bevillingen blev givet. Forhandlingerne var ret langvarige, og først den 12. November 1913 kunde den endelige Overenskomst sendes til Privatbanens Underskrift. Den 2. Januar 1914 anmodede man om Besigtigelse, men denne blev først afholdt den 23. April 1914. Den endelige Projektering fremmedes derefter, saaledes at Projektet var færdigt 28. September 1914, Udbydelsen foretoges derefter af Entreprenørerne, og Tilbud antoges den 20. November 1914. Naar Bevillingen 1913—14 ikke er fuldstændig opbrugt, er Aarsagen dels den,