

ad 2) Af de i Lov Nr. 187 af 20. Marts 1918 omhandlede Anlæg er kun følgende paabegyndt, nemlig:

Anlæg af 2det Spor Daugaard—Hasselager,	
— — — — Næstved—Masnedssund og	
— — — — Lunderskov—Esbjerg.	
Hvad angaar Dobbeltsporet Daugaard—Hasselager, er dette med 1914-Priser anslaaet til	6 310 000 Kr.
Paa Tillægsbevillingsloven for 1921—22 er angivet, at Udgiften formentlig vil blive	14 700 000 —
Heraf er forbrugt ca.	5 950 000 —
Restforbruget anslaaes til	7 500 000 —
Udgiften ved Anlægget af Dobbeltsporet Næstved—Masnedssund var med 1914-Prisen anslaaet til	3 020 000 Kr.
Paa Tillægsbevillingsloven for 1921—22 er angivet, at den samlede Udgift formentlig vil blive	7 200 000 —
Heraf er forbrugt ca.	3 000 000 —
Restforbruget anslaaet til	3 500 000 —
Til Anlægget af Dobbeltsporet Lunderskov—Esbjerg er paa Finansloven 1920—21 bevilget	12 350 000 Kr.
Heraf er forbrugt ca.	2 600 000 —
Restforbruget anslaaes til	8 500 000 —

ad 3) Paa Finansloven for 1916—17 blev der givet en Bevilling paa 2 600 000 Kr. (1914-Priser) til Anlæg af Dobbeltspor fra Fredericia til Daugaard.

Paa Tillægsbevillingsloven 1920—21 blev der givet en Bevilling paa 11 000 Kr. til Vejforbedringer.

Det samlede forventede Forbrug paa Kontoen er af Statsbanerne ved Tillægsbevillingsloven for 1921—22 anslaaet til	9 070 000 Kr.
Der er til Dato forbrugt ca.	8 000 000 —
Restforbruget anslaaet til	500 000 —

ad 4) Bevillingen til Ombygning og Udvidelse af Aarhus Personbanegaard blev ved Tillægsbevillingsloven 1921—22 anslaaet at medføre en samlet Udgift paa

Til Dato er der forbrugt ca.	16 420 000 Kr.
Restudgiften anslaaes til	2 650 000 —
	12 300 000 —

ad 5) Broen over Susaaen indgaar som et Led i den midtsjællandske Bane, og de Overslag, der danner Grundlaget for Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908, er ikke saa detaillerede, at man deraf kan se, hvor meget der er paaregnet til selve Broen, og hvor meget der er paaregnet til de tilstødende Dæmninger.

Den Bro, der maatte ombygges, havde kostet ca. 300 000 Kr. Af dette Beløb blev Entreprenørerne dømt til at betale 120 000 Kr., medens Statsbanerne maatte bære Resten af Udgifterne.

ad 6) Som Forholdene laa før 1918 forment man, at en Lille Bælts Bro den Gang var mindre paakrævet end en Storstrømsbro.

Det, som bevirker, at en Lille Bælts Bro nu maa sættes i første Række, er dels den forøgede Trafik, som er foranlediget ved Tilkomsten af de sønderjydske Landsdele, og dels Hensynet til en Klaring af Forholdene ved Fredericia og Strib, idet Forholdene her — og da navnlig i Fredericia — har udviklet sig saaledes, at man nu maa anse det for aldeles nødvendigt at vide, hvilken Retningslinie der skal følges.

ad 7) De første Arbejder, der maa foretages, er rene Projekteringsarbejder, der kræver en Del Tid. Derefter vil antagelig følge Arbejder i Land omtrent samtidig paa Jyllandssiden og paa Fynssiden, men da Arbejderne paa Jyllandssiden er langt de mest omfattende, maa de naturligvis her fremmes med størst Kraft, for at alle Arbejder kan afsluttes omtrent samtidig. Det tager neppe saa lang Tid at udføre selve Broarbejdet som Arbejderne i Land, og førstnævnte Arbejde bliver derfor antagelig paabegyndt lidt senere end sidstnævnte.