

Af Overflaget fremgaar, at den i Projektet af 1890 foreslaaede Flytning af Hovedbygningen mod Syd og af Lokomotivremisen til Stationens sydvestlige Hjørne fremkalder et Jordarbejde, som det første Projekt slet intet har af, og medfører forskellige Udgifter, navnlig til Brolægning og Vejarbejde, til Vandforsyning og Vandafledning samt til Flytning og Forandring af forskellige Stationsindretninger og til Belysning af Bygninger, Perroner og Veje. Disse Udgiftsforsøgelser udgøre i alt ca. 42,000 Kr. — Selve Flytningen af Hovedbygningen forøger Udgiften med ca. 47,500 Kr. af Lokomotivremisen og tilhørende Vandtaarn (Cisterne) med ca. 18,500 Kr., og den ved Væsehølets ny Beliggenhed forarsagede Flytning af Staldbygningen med en Udgift af 5,500 Kr., i alt ca. 71,500 Kr. Endelig medfører den større Udvidelse af Sporene en forøget Udgift af ca. 25,500 Kr., hvori dog er indbefattet Udgiften til Sporstiftesiftringsforanstaltninger (6,000 Kr.), som slet ikke var optagen i det første Projekt, fordi man paa det Tidspunkt, da dette Projekt blev udarbejdet, anstaa saadan Sifring for unødvendig. Alt endelig Beløbet til tilfældige og usforudselige Udgifter er beregnet ca. 11,000 Kr. større for det sidste end for det første Projekt er en naturlig Følge af Arbejdets betydelig større Omfang.

Ved Flytningen af Hovedbygningen vindes, som foran udtalt, væsentlige Fordele; ved Flytningen af Lokomotivremisen med Tilbehør til Stationens vestlige Side vindes, at hele den egentlige Godsplads, paa Stationens østlige Side, frigøres for et Etablissement, som ved mulig senere nødvendige Udvidelse af Læssevejene ville lægge Hindringer i Vejen for disse. En anden Beliggenhed for Staldbygningen end den paa det sidste Projekt viste, bør derfor ogsaa vælges. Ved Jordarbejdet, som foranlediges ved de nævnte Bygningsflytninger, vindes et Tillæg til Stationens Areal af ca. 10,000 \square Alen, der vil kunne komme til Nytte ved fremtidige Udvidelser. Endelig opnaas ved de andre Forandringer, som det sidste Projekt indeholder, Forbedringer og Lettelser for Driften og tillige for Publikum, som det første Projekt langt fra i samme Grad frembyder.

Idet jeg saaledes vedblivende maa anse Projektet af 1890 i dets foreliggende Skikkelse som det, der ubetinget bør foretrækkes, skal jeg dog ikke undlade at henlede Opmærksomheden paa, at Fordringerne til enkelte Bygningsværkers Udstyrelse ville kunne formindskes, og derved Omkostningerne bringes ned, naar saadant maatte være ønskeligt. Ved Udadelse af den projekterede Overdækning af en Del af Hovedperronen, ved Perronernes Belægning med Grus i Stedet for med Tjærebeton, ved deres, Drejestevegrubernes og Rampers Indfatning med Træ i Stedet for med Murværk, ved Anvendelsen af Chaussering i Stedet for Brolægning paa en Del af Vejene og lignende — Ændringer, der ikke i nogen væsentlig Grad formindsker Stationens Evne til at tilfredsstille Driftens eget Løb, men vil formindke de Behageligheder og Lettelser, som det trafikerende Publikum finder paa andre Stationer af samme Størrelse — vilde Bevillingen kunne nedsættes med 50,000 Kr. til 300,000 Kr.

Selv med en saadan Reduktion vilde Projektet fra 1890 gøre Viborg Station til en for en overfluelig Fremtid i alle Henseender tilfredsstillende Station, der let vilde kunne lade sig ændre efter fremtidige Fordringer.

Projektet af 1886 kan ikke tilnærmelsesvis i samme Grad tilfredsstillende. At det dog vil afhjælpe stærkt sølte Mangler ved den nuværende Station er uomtvisteligt, nemlig Hovedbygningens og Perronens Utilstrækkelighed, Savnet af Rangeringsspor og af Depotspor samt Læssespor, og med de nu eksisterende Baner for Dje vilde Statsbanedriften for en Tid kunne lade sig nøje med Gennemførelsen af dette Projekt, altsaa med en Bevilling til Udvidelse paa 200,000 Kr.

Medens saaledes Projektet af 1886 vel kunde bruges af Driften for de eksisterende Baners Vedkommende, stiller det sig noget anderledes, efter at Maaden, hvorpaa Tilslutningen til Viborg Station af Banen fra Aalestrup skal finde Sted, er bestemt.

Da Projektet af 1886 blev udarbejdet, var der vel en Mulighed for, at en privat Bane fra Aalestrup til Viborg kunde blive bygget, men man tænkte sig nærmest, at en saadan Bane vilde blive ført ind til Viborg Station Nord fra. For en saadan Tilslutning vilde nævnte Projekt til Viborg Stations Udvidelse godt kunne egne sig, idet den sekundære Banes Hovedspor vilde kunne sluttes til det tredje Hovedspor (regnet fra Hovedbygningen), ved hvilket et Trinbrædt vilde kunne gøre Fyldest. Den eneste Hindring derfor vilde den paa Udvidelsesplanen viste ny Beliggenhed af Lokomotivremisen mulig kunne blive, og der kræves saaledes højst en