

hæves, at da Beføstlighedsmomentet i Fler-tallets Forslag, som før udviklet, paa en ret betænkkelig Maade synes at kunne nærme sig det, der ligger i de forskellige Overflag til en fuldstændig Flytning af Stationen, har Mindretallet saa meget mindre kunnet slutte sig til det Flertal, hvortil det tidligere og under andre Forudsætninger har hørt; og med hvilket det paa væsentlige Punkter — navnlig i Beføstningspørgsmaalet — tror fremdeles at dele Anskuelse; thi Mindretallet nærer ikke og har overhovedet aldrig næret nogen Tvivl om, at den fuldstændige Flytning af Viborg Station vilde være den heldigste Løsning, saafremt Beføstningen herved og ved Udvidelsen og Omdanningen af Stationen paa dens nuværende Plads blev tilnærmelsesvis den samme.

Mindretallets Standpunkt er derfor uforanderligt: enten at blive paa den nuværende Station med en Udgift af i alt ikke over 200,000 Kr. eller, naar man skal betydelig højere straks og med en vis Mulighed for et Tillæg senere, da at forbeholde sig fuldstændig fri Hænder til under Sagens fortsatte Gang at vælge den Løsning, som det maatte anse som mest forsværlig og mest formaalstjenlig.

Et andet Mindretal (Willars Gunn og S. Pedersen) kan ikke tiltræde Flertalsforlaget der slet ikke tager Sigte paa at forbedre de i Forvejen indsnævrede og vanskelige Afgangsforshold til Stationen og den uheldige og ikke usfarlige Benyttelse af Stationen, hvorom Afdelingsingeniør Scherbeck i sin Indberetning til Generaldirektøren af 27de August 1891 om de af ham sammen med Banefulfører Fredericia efter Ministeriets Ordre foretagne Undersøgelser angaaende Viborg Stations Forshold ytrer: „Af Kortet vil det fremgaa, at Afdelingen saa vel til den nuværende som til den udvidede Stations Læssepor og Oplagsplads er meget besværlig, idet den er ført om ad Garvergylde, der har en Stigning af 1:13 og altsaa er saa stejlt, at den ikke kan benyttes til Kørsel

med Læs af nogen Betydning. For at bøde herpaa er der derfor for Liden lagt en Færdselsvej tværs over Stationen ved den nordlige Ende af Perronen, og en lignende Afgangsvej til Godspladsen vil man blive nødt til at anlægge ogsaa paa den udvidede Station, men at en saadan over alle Sporene førende Vej er en stor Gene saa vel for Banens som for Bejens Benyttelse, er indlysende. Hertil kommer, at de flette Afgangsforshold ved den nuværende Station langt fra forbedres ved den paatænkte Udvidelse af Stationen, men snarere forværres, idet Hovedbygningen flyttes 380 Fod mod Syd.“ Om samme Forshold udtaler Banefulfører Fredericia i sin Erklæring: „indstrænke sig til at bøde paa den yderligere Forværring af Forsholdene, som den projekterede Flytning af Hovedbygningens Plads paa den nuværende Viborg Banegaards Terrain uomtvistelig vil medføre.“

Man ser sig heller ikke i Stand til at følge det første Mindretal i Udvalget (Breinholt), som tilraader at vende tilbage til Landstingets oprindelige Standpunkt, Udvidelsesplanen af 1886, idet man ikke skønner rettere, end at denne Plan, som var projekteret under Forudsætning af, at Alestrupbanen vilde blive ført ind fra Nord, næppe vil give blot nogenledes fyldestgørende Sporindretning for Anløb og Rangering.

Tilbage staar da kun det 3dje Alternativ: Stationens Flytning til en helt ny Plads Sydvest for Viborg, ved hvilken man skønner, at der kan tilvejebringes taalelige Banegaardsforshold for Viborg By og Omegn samt hensigtsmæssige Forshold for Statsbanedriften, navnlig under Hensyn til Muligheden af endnu en Banelinie fra Viborg mod Syd, i hvilken Henseende det ikke er undgaaet Mindretallets Opmærksomhed, at Banefulfører Fredericia i sin ovenmeldte officielle Erklæring herom ndtaler: „Under hvilket By man ogsaa ser Fordelene og Manglerne ved Valget af det ene eller det andet af de her foreliggende Projekter, et