

Hensyn tør man ikke tabe af Sigte, og det er, at den Lejlighed, som nu foreligger til at skaffe Publikum forbedrede Udgangsforhold til Viborg By og Banerne en Station, der under bedre Forudsætninger end opnaaeligt er ved Stationens Vibeholdelse paa dens nuværende Plads kan egne sig til eventuelt senere at blive Knudepunkt for 4 Banelinier, fornuftigvis ikke i Fremtiden vil komme igen, hvis det endelige Valg nu maatte falde ud til Gunst for Vibeholdelsen af Viborg Banegaard paa dens nuværende Plads"; thi denne over 1 Aar gamle Argumentation har faaet fuld Aktualitet, da den omhandlede Mulighed for endnu en Bane fra Viborg mod Syd er kommen stærkere frem, idet et Projekt til en Bane Rødkærshøj—Silkeborg findes opført paa et Lovforslag, der synes at skulle nyde Fremme, accepteret af Regeringen og støttet fra alle Sider. Hertil kommer en Betragtning, ganske vist i en anden Retning, men som dog ogsaa har maattet gøre Indtryk paa Mindretallet. Det vil erindres, hvorledes i denne Winter et til Klampenborg ankommende Tøg paa Grund af Bræmsapparaternes Uleverrettelighed løb Perronen forbi og først bragtes til Standsnings, da Maskinen borede sig ind i Jordskraaningen for Enden af Stationspladsen. Paa Viborg Station findes beslægtede Forhold, da ogsaa denne Banegaard ender i en Forhindring, mod hvilken et eventuelt løst Tøg maatte knuse Panden, og selv om dette Forhold ikke i og for sig tør kaldes farligt, saa tør det ikke tabes af Syne, at Viborg Stationsplads ligger lavt, med stærkt Fald ned til sig, og at altsaa Muligheden for en lignende Kalamitet paa denne Station ligger nærmere end paa andre Endestationer, og selvfølgelig stiger Chancerne for en Ulykke med Antallet af Banelinier, der føres ned ad samme stærke Fald mod en Endestation, saa ogsaa denne Omstændighed turde tale for Viborg Stations Flytning fra dens uheldige, alt for lavt liggende Plads,

inden der føres en ny eller muligvis nye Banelinier ned til den.

Foruden disse Grunde, der nu af sig selv paatrænge sig til Fordel for Stationens Flytning, skal Mindretallet kun kortelig fremdrage det Forhold, der straks og altid siden Flytningsplanens Fremkomst har kunnet tale for dens Gennemførelse. At Nalestrupbanen ved Flytningen forkortes 9,500 Fod er ingen positiv Besparelse for Statsbanedriften, da Tarifferne for denne Bane ville blive at beregne efter den virkelige Milelængde; selvfølgelig er dog Statsbanedriften under en Forudsætning heldigere stillet med den forkortede Linie, nemlig hvis Nalestrupbanens Drift giver Understud til den af Staten vedtagne Forpagtningspris, men derom skal Mindretallet ikke have nogen bestemt Mening. Naar derimod Hovedlinien Langaa—Viborg—Skive ved Flytningen forkortes 2,367 Fod, er dette ganske vist en Driftsbesparelse, selv om den ikke fuldt bør tages til Indtægt formedelt den betydelige Højde, hvortil Toget skal løstes til den ny Stationsplads, der ligger 54 Fod højere end den nuværende. Men bemærkes maa det dog for det første, at Tidsbesparelsen er absolut, Milebesparelsen ikke mindre absolut, samt at økonomisk set Fordelen ogsaa turde være absolut, naar Statsbanebestyrelsen undlader at ændre Tarifferne efter Forkortelsen, fordi denne tilvejebringes ved et kostbart Ekstraarbejde, analogt med, at Tarifferne over et ekstraordinært kostbart Banestykke, som f. Eks. Limfjordsbroen, ikke bør beregnes efter den ligefremme Milelængde. Men dertil kommer, at Statsbanerne faa ubetinget Besparelse paa Nalestrupbanens Drift ved den flyttede Stations høje Beliggenhed sammenlignet med den gamle Stations og faa en Tidsbesparelse af 1 Time daglig i Tøgtjeneste for Hovedbanen paa den ny Station, derved, at hvert af 4 Persontog kan forkorte sit Ophold 5 Minutter og hvert af 4 Godstog sit med 10 Minutter paa Grund af en