

1ste Stadiums Bybaner er:

Klampenborg—Hellerup — gennem København—Vigerslev.
 Holte —Hellerup — gennem København—Vigerslev.

Togene sendes skiftevis gennem de indre Bydele (Boulevardlinien med 9 Stationer) og de ydre Bydele (Grøndalsaaliniien med 6 Stationer), saaledes at alle Kvarterer i København og Frederiksberg faar lige stor Gavn af Bybanelinierne.

Der fremkommer nu fire Bybanelinier:

Linie A.	Klampenborg—Boulevardlinien	—Vigerslev.
Linie D.	—	—Grøndalsaaliniien—
Linie B.	Holte	—Boulevardlinien —
Linie E.	—	—Grøndalsaaliniien—

Allerede nu kan man præcisere Forskellen mellem Statsbanernes og mit Princip.

Medens Forstadsbaneordningen kun aflaster Hovedlinierne, frembringer Bybaneordningen foruden Aflastningen af Hovedlinierne ogsaa Bybanetrafik, da Togene nu kører *tværs gennem hele Byen*, og det endog *ad to Kuter*. Ifølge senere beskrevne Stambaneordning føres alle Stambanetog ind til Hovedbanegaarden, men Bybanen ad Grøndalsaaliniien er formet saaledes, at den ogsaa virker som en *Tværlinie for alle de ydre Bydele*, saaledes at rejsende mellem de ydre Bydele og Stambanen kan benytte denne Linie og derved spare Omvejen over Hovedbanegaarden. Disse Stambanerejsende stiger om i Hellerup (Kyst- og Nordbanen), Nørrebrogade (Slangerup-Banen), Finsensvej (Frederikssunds- og Jyllinge-Banen) og Vigerslev (Roskilde- og Køge-Banen).

Naar Bybanerne foruden Aflastningstrafik ogsaa skal tage Bytrafik og Tværlinietrafik, maa Togantallet betydelig forøges, hvorved den nye Ordning faar endnu større Værdi for Publikum.

Ogsaa for Statskassen er den nye Ordning heldig, idet det samme Linienet og den samme Stations- og Signalbetjening ekspederer en større Mængde Mennesker.

Hovedbanegaarden.

Det er en offentlig Hemmelighed, at Personalet paa Hovedbanegaarden frygter for, at Banegaarden allerede nu (under normale Tilstande) ikke kan overkomme Trafikken paa Sommersøndage. Hvorledes vil det da blive muligt at forøge Togantallet, naar Trafikken selv uden Bybaneordningen stadig vokser?

I Hovedforslaget, som er trykt, en Uge før Statsbanerne fremsatte deres Forslag, er Arrangementet nærmere gennemgaaet, hvoraf man ser, at med min Ordning kan den fortræffelige nye Hovedbanegaard ikke alene tage Bybanetrafikken til Klampenborg, Holte, Buddinge, Herlev, Glostrup og Kildebrønne, men endog *faa yderligere to Perroner og et større Areal end nu til Fjerntrafikken*.

Medens Forstadsbaneordningen inden mange Aar vil kræve Millionudvidelser paa Hovedbanegaarden, udskydes dette ubehagelige Øjeblik mange Aar ved min Ordning.

Hovedbanegaarden—Hellerup.

Ifølge Statsbanernes Ordning skal det ene Dobbeltspor bruges af Togene til Rungsted—Helsingør, det andet Dobbeltspor af Togene til Klampenborg, Holte og Hillerød—Helsingør. Ordningen tillader Afsendelsen af 20 Tog i Timen.

Nærværende Forslags Ordning: Det ene Dobbeltspor for Bybanen, det andet Dobbeltspor for Stambanen. I alt 30 Tog i Timen, d. v. s., at *Ydeevnen forøges 50 pCt.*

Ved Statsbanernes Ordning kræves Rejsegodspersonale ved begge Dobbeltspor, ved min Ordning spares omtrent det halve Personale (se Hovedforslag).

Hellerup Station.

Skal Ydeevnen kunne forøges 50 pCt. og denne Ordning gennemføres, maa man bruge vedlagte og ikke Statsbanernes Forslag.