

2026-2027 Samme type, byggede i Bilbao 1959, nr. 2026 under stor istandsættelse, nr. 2027 hensat uden undervogn.

2-4 Toakslede motorvogne, byggede af CAF Beasain/De Dion Bouton 1931, hensat i remiser i Palma.

1101, 1103 Fireakslede bogiedieselloko, byggede af NAVAL (Cresot/Krupp) 1958, nr. 1101 køreklart, nr. 1103 hensat adskilt.

Ved besøg vil muligvis kunne forekomme andre numre, da man er ved at foretage omnummerering af en del af materiellet. Desuden henstår 13 udrangerede personvogne af træ, et antal pakvogne, bænkevogne (vistnok fra banernes åbning) og såvel lukkede som åbne godsvogne i en elendig forfatning. Da godstrafikken for få år siden er indstillet, anvendes enkelte godsvogne kun til tjenstlige transporter.

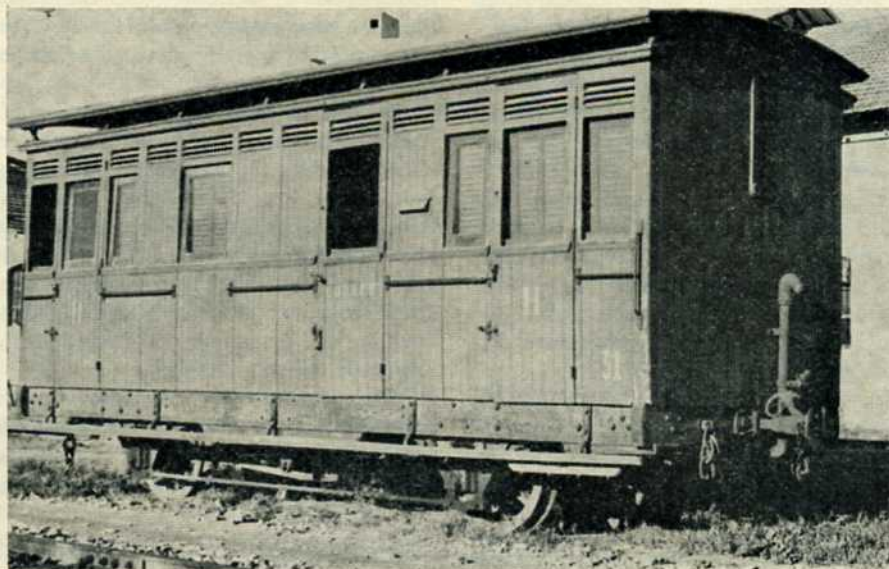
Et lille kuriosum er banens havnespor i Palma. Udenfor bymuren ved havnen kan man møde det gående ind gennem en låst gitterlåge i muren og forsvinde gennem et mørkt hul. Formentlig går det under det meste af den gamle by, før det dukker op ved stationen i den anden ende af byen; det anvendes dog ikke mere.

Maksimalhastigheden på banerne er 75 km/t, hvad der på det temmelig ujævne spor føles som det dobbelte. Sporet er for øvrigt for størstedelens vedkommende fra 1927, lagt i skærveballast med svævende stød, sammensvejst i længder på tre og tre til ca. 45 meter og ser ud til at være omkring 22,5 kg/m.

Som det vil kunne forstås, er disse

mallorquinske skinneveje vidt forskellige, hvad der hver for sig gør dem interessante, men da ingen ved, hvor længe, de får lov at eksistere, kan jeg kun udtrykke min anbefaling til et besøg ved den forslidte vending: »Skynd dig, kom, om føje år, ingen bane mer' består«.

-tl-



Udrangeret kupévogn fra banens åbning

Flytningen af Frederikshavn banegård

I indeværende år, hvor vi nærmer os banen og Frederikshavn stations 100 års jubilæum, synes det nu som om, at der er ved at blive gjort en første begyndelse på flytning af stationen.

I *Jernbane-Bladet* for marts 1960 skrives der, at trafikminister Kaj Lindberg åbenbart er blevet bragt i den kedelige situation af sine embedsmænd, at han ikke kan holde sit løfte til Frederikshavn om, at planerne til en flytning af Frederikshavn banegård skulle foreligge i 1960. Gdr Skov erklærer, at man simpelt hen ikke kan opfylde ministerens løfte, fordi man ikke har tilstrækkelig teknisk personale til rådighed.

Nogle år forinden stod der pludselig en »skamstøtte« på det havneområde, hvor den nye station skal bygges.

Arbejdet er nu påbegyndt

Det er delt op i fire afsnit, og man er for tiden i gang med strækningen mellem Flade Engvej og Fælledvej, og ved denne deling af arbejderne, har man prøvet på at skabe så få gener for byens trafik som muligt. Det nu påbegyndte afsnit af arbejderne er i udstrækning det største, med bygning af to viadukter, der skal føre banen under Skagensvej og den nye Fælledvej. Oprindeligt var det meningen, at banen skulle være ført over vejene, men for at spare de omkringboende for støjen fra togene, har man valgt at bygge viadukterne.

Næste afsnit bliver de forberedende arbejder på selve Kragholmen. På disse to afsnit gøres så meget arbejde fær-

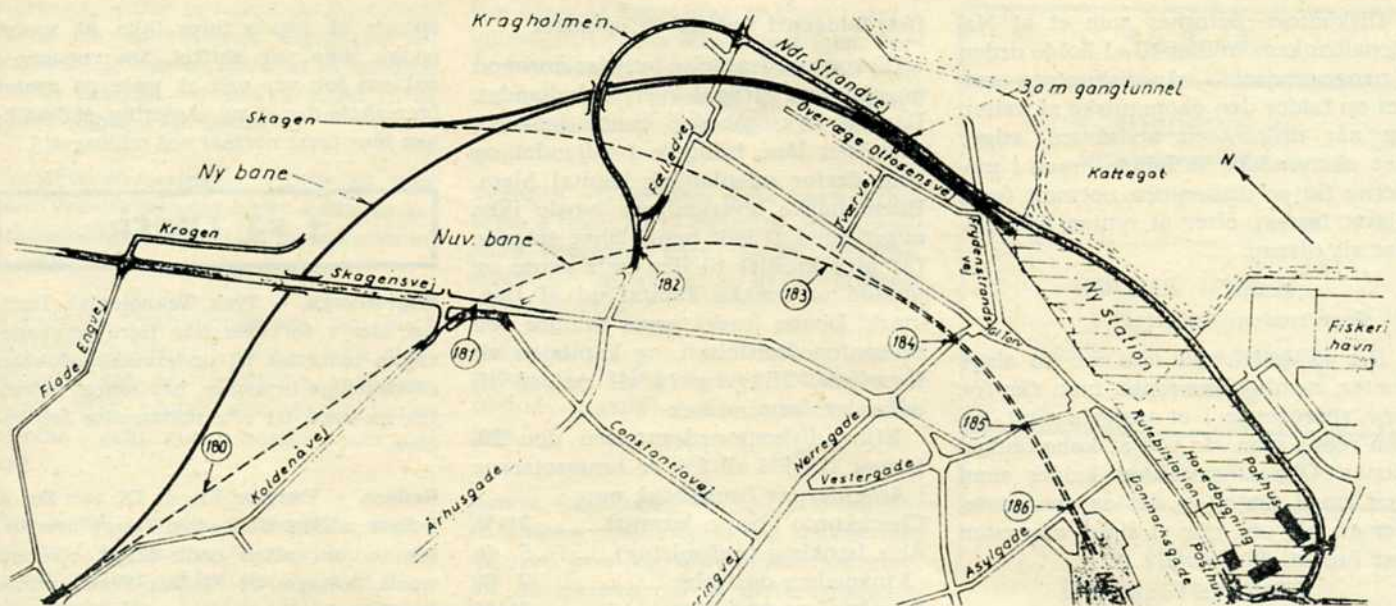
digt, at der kun mangler selve sporlægningen. Sidste etape bliver opførelsen af den nye banegård.

Den nye Fælledvej

Når der anlægges en ny Fælledvej skyldes det, at man vil spare beboerne, der bor øst for den nye bane at skulle køre den lange vej inden om den nye station for at komme til resten af byen. Af samme grund anlægges der en gangtunnel fra Overlæge Ottosensvej til arealet mellem banen og kysten.

Som det fremgår af skitsen kommer den nye banestrækning til at gå under Skagensvej, den nye Fælledvej og over Frydenstrandsvej, der bliver lukket.

Som kuriosum kan det nævnes, at ejendommen Frydenstrandsvej 33, der

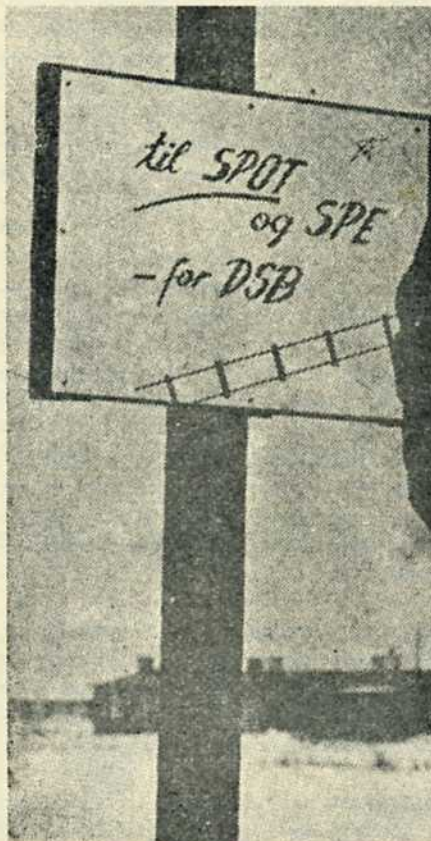


Plan over forlægningen af Frederikshavn banegård

blev rømmet i oktober i fjor, da den nye bane netop skal gå midt gennem ejendommen, er taget i brug som trops-hus for spejderne. Her håber man selvfølgelig på, at der vil gå mange år, før den endelige baneforlægning finder sted. Der regnes med, at kystlinien ud for Fiskerklyngen ved opfyldning rykkes ca. 100 m ud.

Den nye banegård

Der findes indtil nu ikke detailprojektering af selve banegården. Men den endelige plan er dog fastlagt således, at den nye stationsbygning placeres umiddelbart ved posthus og rutebilstation, med direkte adgang fra perron til rutebilstation. Den E 3-vej, der for tiden er ved at blive anlagt, vil komme til at gå forbi stationsbygningen, således at der bliver de bedste muligheder for at komme til og fra banegården.



»Skamstotte« rejst på den nye stations plads i 1961

Discontonedsettelse - og hva' så?

Hvad betyder diskonto?

Ordet diskonto var vel indtil for ganske få år siden et begreb, der næsten udelukkende blev brugt af økonomer, nationalbankdirektører og politikere. Men nu kan man vist godt sige, at det er blevet et almindeligt dagligdags brugsord. Alligevel kan der være tvivl om, hvad det betyder.

Diskonto er den rentesats, som Nationalbanken er villig til at diskontere (købe) en god handelsveksel til. Nationalbanken er altså nu villig til at diskontere gode handelsveksler til en billigere pris eller rente, end det har været tilfældet siden maj måned 1969.

Hvad betyder diskonto for menig mand

Man kan så spørge, hvordan det kan være, at det betyder så meget for os almindelige mennesker. Forklaringen er, at Nationalbankens diskonto også må betragtes som den akse, som hele pengemarkedets rentesats har drejet sig om: *Høj diskonto høj rente og lav diskonto lav rente*. Penge- og kapitalmarkedsrenten har med andre ord fulgt diskontoen op og ned.

Nu er det imidlertid ikke helt så enkelt. For når Nationalbanken ændrer diskontoen, så kan det være fordi renten allerede har ændret sig, og det er det, der har været tilfældet i de sidste mange år.