

---

**Fra:** Schiller Institutet [si@schillerinstitut.dk]  
**Sendt:** 10. april 2007 15:44  
**Til:** Aicha Esdam  
**Emne:** bilag 1 til Schiller Institutets fortræde om magnettog

Kære Aicha Esdam,

Her er nogle bilag til Schiller Institutets fortræde på torsdag om magnettog:

Artikler fra Schiller Institutet:

Schiller Institutets henvendelse til Trafikudvalget og Infrastruktur Kommissionen: (som vi tidligere har sendt)  
[http://www.schillerinstitut.dk/dansk\\_maglevnet.html](http://www.schillerinstitut.dk/dansk_maglevnet.html)

Århus - København på 25 minutter: [http://www.schillerinstitut.dk/Kampagneavis\\_1\\_juli\\_2006/25minutter.html](http://www.schillerinstitut.dk/Kampagneavis_1_juli_2006/25minutter.html)

Danmark og den Eurasiske Landbro: [http://www.schillerinstitut.dk/Kampagneavis\\_1\\_juli\\_2006/landbro.html](http://www.schillerinstitut.dk/Kampagneavis_1_juli_2006/landbro.html)

Danmarks Fremtid: Fra Korsfarer til Brobygger: <http://www.schillerinstitut.dk/ka2/korsfarer.html>

Pressekækning:

Jyllands-Posten 20.3.7: <http://www.jp.dk/indland/artikel:aid=4308762/>

Ingeniøren 21.3.7: <http://ing.dk/article/20070321/MILJO/70321004/-1/senesteuge>

TV2 Nord: <http://www.tv2nord.dk/default.asp?PageID=5&NewsCategoryID=1&NewsID=140629>

Jyllands-Posten 22.3.7: <http://www.jp.dk/aar/artikel:aid=4312166/>

Berlingske Tidende 24.3.7: [http://www.schillerinstitut.dk/berlingske\\_240307.html](http://www.schillerinstitut.dk/berlingske_240307.html)

Executive Intelligence Review: [http://larouchepub.com/eiw/public/2007/2007\\_10-19/2007-14/pdf/26-28\\_714\\_maglev.pdf](http://larouchepub.com/eiw/public/2007/2007_10-19/2007-14/pdf/26-28_714_maglev.pdf)

Mvh,  
Michelle Rasmussen  
35 43 00 33  
[si@schillerinstitut.dk](mailto:si@schillerinstitut.dk)

*Henvendelse fra Schiller Instituttets formand Tom Gillesberg til Folketingets Trafikudvalg og Infrastrukturkommissionen den 21. marts 2007.*

## **Danmark bør have et nationalt magnetsvævetog, så vi for alvor kan flytte trafik fra landevejene over på skinnerne.**

Den første generation magnetsvævetog (maglev-tog) kører allerede i dag i Shanghai, og fragter hver dag passagerer mellem den indre by og Shanghais store internationale lufthavn Pudong. Den 30 kilometer lange strækning tilbagelægges på kun 7 minutter og 20 sekunder, og tophastigheden når i daglig drift op omkring 431 km/t. Under prøvekørsler har Shanghais Transrapid, som den kaldes, uden besvær nået hastigheder over 500 km/t, og udbygges transrapid-linien til andre byer i Kina, ventes hastighederne på de lange strækninger at kunne øges yderligere.

Når vi nu skal etablere et hurtigtogsnet i Danmark, bør vi derfor bruge denne fremtidssikrede teknologi, der med hastigheder på op til 500 km/t vil kunne gøre den kollektive trafik hurtigere og mere bekvem end transport via landevejene. Så vil vi for alvor kunne flytte trafik fra landevejene over på skinnerne. Der er endnu ikke lavet et offentligt studie af et sådant muligt dansk magnetsvævetog, men Schiller Instituttet fremlagde et forslag til et sådant net i juli 2006, som del af et fremtidigt europæisk infrastrukturnet.

Som det ses i de nuværende forhandlinger om en kommende Femernbælt-forbindelse, er vores naboer træge til at foretage de store infrastrukturinvesteringer, der skal igangsættes nu og som vil gavne os i resten af dette århundrede. Derfor kan vi ikke blot koble os på det store udenlandske infrastrukturnet, men må selv begynde og bygge nettet fra Danmark og udefter, som vi allerede har gjort det med etableringen af Storebæltsbroen og Øresundsbroen, og som er en mulighed med bygningen af en om nødvendigt rent dansk kontrolleret og finansieret Femernbæltforbindelse.

Schiller Instituttet foreslår, at der etableres et dansk magnetsvævetogsnet begyndende med forbindelsen København-Århus over en ny såkaldt Kattegatforbindelse via Samsø. Det må så vurderes om en sådan forbindelse evt. også skal indeholde en motorvejsbro. Linjen vil videreføres til Aalborg og så kan man slag i slag koble resten af de større danske byer på nettet. Schiller Instituttets vurdering er, at et fuldt udbygget dansk »maglev-H« vil bestå af cirka 635 km dobbelt magnetbanespor indenfor landets grænser. Hvis anlægsomkostningerne skulle være de samme som for Shanghais transrapid, ville den samlede pris for hele nettet blive i omegnen af 150 mia. kroner, men med mange gange flere sporkilometer vil anlægsprisen per kilometer naturligvis falde, så det samlede sporarbejde nok vil kunne færdiggøres for 150 mia. kroner.

Dertil kommer prisen for en Kattegatforbindelse som vurderes til omkring 40 mia. kroner. Et sådant dansk net går til ydergrænserne af Danmark og ville selvfølgelig med fordel forlænges til de store nabobyer Stockholm, Oslo (over Göteborg), Hamborg og Berlin. Med den manglende prioritering af langsigtede infrastrukturprojekter i vore nabolande netop nu, må vi være indstillet på, at deres evt. tilslutning til internationale forbindelser først kommer, efter at det danske net har vist vejen.

Indenrigs vil transrapidnettet gøre Danmark mindre end nogensinde. Med en Kattegat-forbindelse over Samsø vil der kun være 280 km fra København til Aalborg, og med 500 km/t betyder det en rejsetid til Århus på 25 minutter og 45 minutters rejse til Aalborg (se togplan på [http://www.schillerinstitut.dk/Kampagneavis\\_1\\_juli\\_2006/Koereplan.html](http://www.schillerinstitut.dk/Kampagneavis_1_juli_2006/Koereplan.html)). Det er hurtigere end at tage S-toget fra hovedbanegården til Ølstykke. Men det største ikke-lineære bidrag til et sådant faseskifte i den danske fysisk-økonomiske tæthed vil være integrationen af landets to største byer København og Århus. Med en afstand i lige linie over Kalundborg og Samsø på bare 180 km, og en rejsetid med et maglevtog på 25 minutter, vil Danmark pludseligt stå med én sammenhængende metropol, der kan integrere hele den danske økonomi i en grad, ingen anden industriel

nationaløkonomi kan matche.

Over tid vil arbejdsmarkedet i København og Århus med forstæder vokse sammen som en organisk enhed. Man vil uden besvær kunne bo i Højbjerg og arbejde i Lyngby, eller bo på Frederiksberg og arbejde i Skejby. Man vil kunne tage en forelæsning på Århus Universitet om morgenen og deltage i et projektarbejde på Københavns Universitet ved middagstid og nå hjem til kollegiet i Århus til aftensmaden. Og det samme gælder såmænd også, hvis man bor i Aalborg. Med blot 15 minutter til Århus og knap 45 minutter til landets hovedstad kan man godt bo i Vejgård og arbejde på Vesterbro.

Med en direkte linie mellem København og Århus over Kalundborg-Samsø kunne Odense og Fyn godt komme til at føle sig lidt udenfor. Men allerede med Storebæltsforbindelsen begyndte integrationen mellem Odense og København, og med de kommende IC4-tog vil rejsetiden til både Århus og København komme under én time. På sigt vil der dog også komme transrapid til Fyn, naturligvis. En løsning kunne være en linie fra Odense nordover til en station på Samsø.

Maglevtog er afgjort den form for transportteknologi, vi må tage i anvendelse, hvis vi har et ønske om at tage endnu et skridt fremad og øge den danske fysisk-økonomiske tæthed til et niveau højere end det, vi så succesrigt opnåede med Storebæltsforbindelsen, Øresundsbroen og det landsdækkende motorvejs- og jernbanenet. Et fuldt udbygget dansk maglevnet, formet som en moderne udgave af det gamle »motorvejs-H«, strækker sig i vest sydover fra Aalborg til Hamborg, fra Århus direkte øst via en ny Kattegat-forbindelse over Samsø og Kalundborg til København og har et østligt ben, der samtidig bliver det øvrige Skandinaviens bindeled sydover, og som går fra Hamborg over Lübeck via en ny Femern Bælt-forbindelse til København, videre til Helsingør, hvor en ny Helsingør-Helsingborg-tunnel bringer linien videre til Sverige, hvor den deler sig med retning mod henholdsvis Oslo og Stockholm.

Finansieringen foreslås løbende fordelt over en periode på 50 år, så nogle af anlægsudgifterne forlængst er betalt, når de sidst opførte projekter tages i brug. Der bør oprettes et »Dansk Maglevselskab« med Storbæltsselskabet og Øresundsselskabet som forbillede, men med én meget væsentlig modifikation: Hovedparten af finansieringen skal lægges over statsbudgettet og ikke på »brugerbetaling«. Ganske vist er Storebæltsforbindelsen en forrygende succes, men anlægsudgifterne for et landsdækkende maglev-tognet vil være så store, at billetpriserne ved en ren brugerfinansiering vil gøre en rejse til en eksklusiv affære, forbeholdt de allerrigeste. Det ville være en nationaløkonomisk katastrofe. Til gengæld vil udgiften give store besparelser på bygning og vedligeholdelse af det danske motorvejs og jernbanenet, på grund af den store trafikmængde der bliver flyttet over på maglev-nettet.

Da maglevtogets gnidningsløse svæv i skinnernes magnetfelter minimerer det fysiske slid og holder brændstofudgifterne på et minimum, er et maglevnet dyrere at anlægge, men billigere at drive og vedligeholde, end normal jernbanedrift. Med en dobbeltsporet bane har det også en næsten udtømmelig kapacitet. Den ønskede øgning i landets samlede fysisk-økonomiske tæthed, og den fulde samfundøkonomiske gevinst ved at flytte transport fra landevejene over på maglevnettet, opnås kun, hvis en stor del af befolkningen benytter det nye transportnet. Det sikres bedst gennem at holde billetpriserne attraktivt lave og gøre maglevnettet til den mest benyttede og foretrukne transportform. Hvem ville køre i bil fra Århus til København, hvis man for 150 kr. kunne være der på 25 minutter med maglevtoget?

Når vi så har vist vejen for vores for nærværende lidt træge naboer, kan vi få etableret et europæisk net, der vil gøre det muligt at rejse til andre europæiske storbyer hurtigere og mere bekvemt end der finder sted med fly i dag. Med en Helsingør-Helsingborg-tunnel og nogle få stop undervejs, vil de 560 km til Stockholm kunne tilbagelægges på 1 time og 15 minutter. Med stop i Göteborg bliver rejsetiden for de 530 km til Oslo endda en smule kortere, måske 1 time og 10 minutter. Til Hamborg over en Femern Bælt-forbindelse vil de 310 km kunne tilbagelægges på bare

40 minutter, og skal man i stedet til Berlin, bliver den samlede strækning godt 500 km, og rejsen fra centrum til centrum bare lidt over en time.

Schiller Instituttets forslag fra juli 2006 med alle de relevante internationale forbindelser kan se på [http://www.schillerinstitut.dk/Kampagneavis\\_1\\_juli\\_2006/landbro.html](http://www.schillerinstitut.dk/Kampagneavis_1_juli_2006/landbro.html).

# NEW DEAL

Schiller Institutets Kampagneavis nr. 1, juli 2006

## Århus-København på 25 minutter med magnetsvævetog

**Poul E. Rasmussen**

Chefredaktør for Prometheus

Københavnskorrespondent for Executive Intelligence Review

Det følgende er et uddrag fra artiklen: Danmark og den Eurasiske Landbro der blev bragt i Schiller Institutets Kampagneavis nr. 1, juli 2006. Se også dækningen i Jyllands-Posten.

### Danmarks maglev-H

I modsætning til det øvrige Europa har der efter Berlin-murens fald i november 1989 været en ganske imponerende opbygning af den indenlandske infrastruktur i Danmark. Sammenligner man med de forslag til en udbygning af det danske transportnet, som Schiller Institutet fremlagde i marts 1990 i forbindelse med programmet »Paris-Berlin-Wien-Trekanten: Et Verdensøkonomisk Lokomotiv«, står hovedparten af projekterne i dag som hårde fysiske realiteter. Det landsdækkende motorvejsnet er stort set udbygget, som foreslået, og jernbanenettet er, lidt forsinket på grund af unødige besparelser i bevillingerne til Banedanmark, på vej til at kunne bære den hurtigtogstrafik, som Schiller Institutet dengang forudsagde, ville være en forudsætning for et moderne, landdækkende jernbanenet. Og havde den italienske industrikoncern Ansaldo Breda leveret IC4-togene til tiden, ville vi allerede i dag have haft et hurtigtogsnet, der med transporthastigheder over 200 km/t kunne have gjort indenrigsflyvningen til en saga blot.

Perlerne i vor tids moderne danske infrastruktur er naturligvis de to gigantprojekter: Storebæltsforbindelsen og Øresundsbroen, og havde det ikke været for et ulideligt tysk politisk fodslæb, ville også det tredje gigantprojekt, forbindelsen over Femern Bælt, for længst været færdiggjort og taget i brug. Som det vil fremgå af det nedenstående, kan forsinkelsen af Femernforbindelsen dog udnyttes til for alvor at fremtidssikre det danske transportnet.

Øresundsbroen har helt på sin egen måde udløst en positiv infrastrukturudvikling i hovedstadsområdet. Mens trafiktallene på selve broen kun langsomt er ved at indhente de oprindelige optimistiske prognoser, har de tilknyttede landanlæg, i særdeleshed udbygningen af lufthavnen og opbygningen af Metroen, skabt en almen politisk forståelse for nødvendigheden af moderne infrastruktur. Gennemføres de planlagte udvidelser af Metroen sammen det nye gigantprojekt, Havnetunnelen, vil København om få årtier stå med en af verdens mest moderne storbyinfrastrukturer.

Storebæltsforbindelsen er dog det bedste eksempel på, hvordan et infrastrukturprojekt på afgørende vis kan ændre et lands eller et områdes



Med Eurasis Kontine integre infrastr kommu transpo egne Landbr samme svæve passag menne økonom økonom i sam Folk h Den eu lade b indlede historie



Skal v tæthed det vi store Storeb må vi landsd svæve Århus Danma samme Højbjø på Øst Ja. fak en for rejsetid minutte og arbe

økonomiske vækstbetingelser. Fra det øjeblik broen åbnede den 1. juni 1996 fordobledes den øst-vest-vest-øst-gående trafik i Danmark. Med ét slag øgedes landets fysisk-økonomiske tæthedsgrad betydeligt. Danmark blev transportmæssigt set lige så lille, som det altid havde været rent geografisk. Igen, kunne man egentlig sige. For engang var transport af personer og varer langt hurtigere og sikrere med skib end med hestevogn og oksekærre ad hullede skov- og landeveje. Dengang var Danmarks særegne geografi med mange øer og kyster en nationaløkonomisk fordel. Det ændredes dramatisk med den moderne industrialder og jernbanens fremkomst. Op til åbningen af Storebæltsforbindelsen var transporttiderne i Danmark uhensigtsmæssigt høje, landets minimale geografiske udstrækning taget i betragtning.

Schiller Instituttets forslag til en Eurasisk Landbro, der udstrækker moderne transportinfrastruktur til alle egne af Det eurasiske Kontinent, skal økonomisk set betragtes som et multiplum af Storebæltsbroer. Nøjagtig som forbindelsen over Storebælt har øget den fysisk-økonomiske tæthed i Danmark, vil landbroens omfangsrige net af transport- og infrastrukturkorridorer øge den samlede fysisk-økonomiske tæthed for hele kontinentet. Men over så store afstande vil transporttiden for alvor spille en rolle. Graden af økonomisk integration vil direkte afhænge af graden med hvilken, man kan reducere transporttiden. Derfor må den allernyeste teknologi indtage en central position fra starten.

Hovedpulsåren i de infrastrukturkorridorer, som Schiller Instituttet forestiller sig skal strækkes ud til alle egne af Det eurasiske Kontinent, vil sandsynligvis blive magnetsvævetog, kaldet maglev. Første generation maglevtog kører allerede i dag i Shanghai, og fragter hver dag passagerer mellem den indre by og Shanghais store internationale lufthavn Pudong. Den 30 kilometer lange strækning tilbagelægges på kun 7 minutter og 20 sekunder, og tophastigheden når i daglig drift op omkring 431 km/t. Under prøvekørsler har Shanghais Transrapid, som den kaldes, uden besvær nået hastigheder over 500 km/t, og udbygges transrapid-linien til andre byer i Kina ventes hastighederne på de lange strækninger at kunne øges yderligere.

Danmark skal naturligvis også kobles på et europæisk maglevnet, når den vestlige del af Den eurasiske Landbro bliver opbygget. Samtidig er det netop samme form for transportteknologi, vi under alle omstændigheder måtte tage i anvendelse, hvis vi havde ønske om at tage endnu et skridt fremad og øge den danske fysisk-økonomiske tæthed til et niveau højere end det, vi så succesrigt opnåede med Storebæltsforbindelsen, Øresundsbroen og det landsdækkende motorvejs- og jernbanenet. Med et fuldt udbygget dansk maglevnet, formet som en moderne udgave af det gamle »motorvejs-H«, der i vest strækker sig sydover fra Aalborg til Hamborg, fra Århus direkte øst via en ny Kattegat-forbindelse over Samsø og Kalundborg til København og et østligt ben, der samtidig bliver det øvrige Skandinaviens bindeled sydover, og som går fra Hamborg over Lübeck via en ny Femern Bælt-forbindelse til København, videre til Helsingør, hvor en ny Helsingør-Helsingborg-tunnel bringer linien videre til Sverige, hvor den deler sig med retning mod henholdsvis Oslo og Stockholm.

Med et nyt transportnet, der allerede i første generation kan bringe hastigheden op i nærheden af 500 km/t, vil de danske transporttider pludselig blive ufatteligt korte. Med en Helsingør-Helsingborg-tunnel og nogle få stop undervejs, vil de 560 km til Stockholm kunne tilbagelægges på 1 time og 15 minutter. Med stop i Göteborg bliver rejsetiden for de 530 km til Oslo endda en smule kortere, måske 1 time og 10 minutter. Til Hamborg over en Femern Bælt-forbindelse vil de 310 km kunne tilbagelægges på bare 40 minutter, og skal man i stedet til Berlin, bliver den samlede strækning godt 500 km, og rejsetiden fra centrum til centrum bare lidt over en time.



Klik fo



Øverst  
rute m  
interna  
kilomet  
minutte  
tophas  
Neders  
Et m  
mellem  
Der er  
banele  
friktion  
opbrem  
togets  
mere  
billiger  
Med e  
maglev  
flytrans



Klik  
den i

Indenrigs vil transrapidnettet gøre Danmark mindre end nogensinde. Med en Kattegat-forbindelse over Samsø vil der kun være 280 km fra København til Aalborg, og med 500 km/t og et enkelt stop i Århus vil det tage knap 45 minutter. Det er hurtigere end at tage S-toget fra hovedbanegården til Ølstykke.

Men det største ikke-lineære bidrag til et sådant faseskifte i den danske fysisk-økonomiske tæthed vil være integrationen af landets to største byer København og Århus. Med en afstand i lige linie over Kalundborg og Samsø på bare 180 km, og en rejsetid med et maglevtog på 25 minutter, vil Danmark pludseligt stå med én sammenhængende metropol, der kan integrere hele den danske økonomi i en grad, ingen anden industriel nationaløkonomi kan matche. Over tid vil arbejdsmarkedet i København og Århus med forstæder vokse sammen som en organisk enhed. Man vil uden besvær kunne bo i Højbjerg og arbejde i Lyngby, eller bo på Frederiksberg og arbejde i Skejby. Man vil kunne tage én forelæsning på Århus Universitet om morgenen og deltage i et projektarbejde på Københavns Universitet ved middagstid og nå hjem til kollegiet i Århus til aftensmaden. Og det samme gælder såmænd også, hvis man bor i Aalborg. Med blot 15 minutter til Århus og knap 45 minutter til landets hovedstad kan man godt bo i Vejgård og arbejde på Vesterbro.

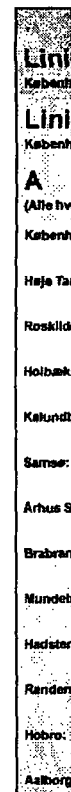
Med en direkte linie mellem København og Århus over Kalundborg-Samsø kunne Odense og Fyn godt komme til at føle sig lidt udenfor. Men allerede med Storebæltsforbindelsen begynde integrationen mellem Odense og København, og med de kommende IC4-tog vil rejsetiden til både Århus og København komme under én time. På sigt vil der dog også komme transrapid til Fyn, naturligvis. En løsning kunne være en linie fra Odense nordover til en station på Samsø.

Et fuldt udbygget dansk »maglev-H« vil bestå af cirka 635 km dobbelt magnetbanespor indenfor landets grænser. Hvis anlægsomkostningerne skulle være de samme som for Shanghais transrapid, ville den samlede pris for hele nettet blive i omegnen af 150 mia. kroner. Men med mange gange flere sporkilometer vil anlægsprisen per kilometer naturligvis falde, så det samlede sporarbejde vil nok kunne færdiggøres for 100-125 mia. kroner.

Hertil kommer de tre store anlægsarbejder: Femern Bælt-forbindelsen, Kattegat-forbindelsen og Øresundstunnelen Helsingør-Helsingborg. Den 19 km lange forbindelse over Femern Bælt er allerede projekteret til en samlet pris på ca. 32 mia. kroner, mens en boret tunnel under Øresund, ca. 5 km lang, sandsynligvis vil ligge omkring 15 mia. kroner.

Kattegat-forbindelsen vil bestå af en ca. 21 km lang tunnel fra Røsnæs lige nord for Kalundborg til Grydenæs Odde på Samsø, og videre derfra via 25 km lavbro til Hov sydøst for Odder. Samlet pris for de 46 km vil ligge omkring 40 mia. kr.

Schiller Instituttets foreslår altså, at Danmark over de kommende 25 år opbygger et landsdækkende, hypermoderne magnetsvævetognet til en samlet pris på ca. 200 mia. kr. Finansieringen fordeles løbende over en periode på 50 år, så nogle af anlægsudgifterne forlængst er betalt, når de sidst opførte projekter tages i brug. Og skabelsen af de nødvendige kreditter ville slet ikke have været noget problem, hvis Danmark sammen med det øvrige Europa havde indført samme statskreditsystem, som Alexander Hamilton konstruerede for det nyfødte USA umiddelbart efter Den amerikanske Revolution (se også Lyndon LaRouches artikel). Det gjorde vi desværre ikke. I stedet bevarede vi et system med alt for magtfulde private banker, organiseret omkring nationale centralbanker, der i flere tilfælde fik det misvisende navn »nationalbank«. Danmarks Nationalbank er en centralbank, og ikke en nationalbank. I hvert fald ikke i den betydning, som lå i



oprettelsen af USA's første nationalbank i 1791.

Derfor kan vi gøre én af to ting:

1) Danmark stiller sig spidsen for indførelsen af hamiltonske nationalbanker på europæisk plan, ved selv at omdanne nationalbanken til en egentlig nationalbank i ordets oprindelige betydning. Det ville være at foretrække. Kan der ikke skaffes det nødvendige politiske flertal herfor, kan man i stedet skaffe finansieringen på følgende måde:

2) Der oprettes et »Dansk Maglevselskab« med Storbæltsselskabet og Øresundsselskabet som forbillede. Men med én meget væsentlig modifikation: Hovedparten af lånefinansieringen skal lægges over statsbudgettet og ikke på »brugerbetaling«. Ganske vist er Storebæltsforbindelsen en forrygende succes, trods de alt for høje broafgifter, hvilket dog ikke helt kan siges om Øresundsbroen, men anlægsudgifterne for et landsdækkende maglev-tognet vil være så store, at billetpriserne ved en ren brugerfinansiering vil gøre en rejse til en eksklusiv affære, forbeholdt de allerrigeste. Det ville være en nationaløkonomisk katastrofe.

Da maglevtogets gnidningsløse svæv i skinnernes magnetfelter minimerer det fysiske slid og holder brændstofudgifterne på et minimum, er et maglevnet dyrere at anlægge, men billigere at drive og vedligeholde, end normal jernbanedrift. Med en dobbeltsporet bane har det også en næsten uudtømmelig kapacitet. Den ønskede øgning i landets samlede fysisk-økonomiske tæthed, og den fulde samfundøkonomiske gevinst ved at flytte transport fra landevejene over på maglevnettet, opnås kun, hvis en stor del af befolkningen benytter det nye transportnet. Det sikres bedst gennem at holde billetpriserne attraktivt lave og gøre maglevnettet til den mest benyttede og foretrukne transportform. Hvem ville køre i bil fra Århus til København, hvis man for 150 kr. kunne være der på 25 minutter med maglevtoget?



# NEW DEAL

Schiller Institutets Kampagneavis nr. 1, juli 2006

## DANMARK OG DEN EURASISKE LANDBRO

**Poul E. Rasmussen**

Chefredaktør for Prometheus

Københavnskorrespondent for Executive Intelligence Review

Hvad skal der til for at give hele menneskeheden et afgørende økonomisk løft? Hvad skulle vi helt konkret gribe fat i, hvis vi satte os for at virkeliggøre flere generationers drøm om én gang for alle at udrydde fattigdommen og give hvert enkelt menneske på denne klode en anstændig og menneskeværdig tilværelse? Ville vi egentlig vide hvor og hvordan, vi skulle gøre en indsats, hvis vi pludselig en dag stod med en global politisk konsensus, der sagde: Nu er det slut. Ikke mere økonomisk uretfærdighed og ulighed. Bort med fattigdommen. Bort med elendigheden. Nu bygger vi i fællesskab en ny og bedre fremtid for os alle?

Ja, selvfølgelig ville vi det. Vi har tonsvis af historiske erfaringer, der fortæller os alt om, hvordan et samfund løftes ud af fattigdom. Hvert eneste land i den industrialiserede verden kan hver med deres egen historie fortælle, hvordan et tilbagestående landbrugsland omdannes til en moderne industrination. Det gælder også Danmark. Og samlet set har vi rigeligt med erfaringer og videnskabelig kunnen til, indenfor en generation eller to, at hæve levestandarden for hele klodens befolkning til det niveau, vi har i Danmark i dag – hvis vi ellers vil. Enhver påstand om det modsatte bunder enten i dyb uvidenhed eller i en skjult, menneskefjendsk, politisk dagsorden.

Så hvor tager vi fat, når vi en gang i den allernærmeste fremtid endelig beslutter os for at gøre det, vi burde have gjort for tyve eller tredive år siden? Igennem hele den europæiske civilisations historie har alle fremgange i levestandard og vækst i økonomisk formåen været kendetegnet af en øgning i tætheden af den fysisk- økonomiske proces. Lige fra udviklingen af de italienske bystater i perioden op mod Renæssancen til vandringen fra land til by under det 19. og 20. århundredes industrialisering, har der været en direkte sammenhæng mellem den relative befolkningstæthed og den faktiske økonomiske formåen. Derfor er byerne vokset som en naturlig del af, og en nødvendig forudsætning for, samfundets almene økonomiske fremgang. Og den proces fortsætter den dag i dag, hvor alverdens storbyer vokser med svimlende hast. Især i Kina og den øvrige nyindustrialiserede verden.

Men ønsker vi for alvor at accelerere den globale udviklingsproces, kan vi ikke længere lade den afhænge af millioner af menneskers fysiske vandring fra land til by. Vi må simpelthen bringe byen ud til menneskene, hvor de er. Storbyerne vil fortsætte med at vokse, men trækker vi korridorer af moderne transport-, energi- og kommunikationsinfrastruktur ud til de tyndt befolkede egne på kloden, kan vi lægge en hårdt tiltrængt dimension til den potentielle globale økonomiske vækst. Fjerntliggende landbrugsområder kan moderniseres og effektiviseres og langs infrastrukturkorridorerne kan nye bysamfund skyde op, sådan som man også så det langs de gamle



Med Eurasis Kontine integrere infrastrukturerne Landbrugs samme svæve passagerne økonomi økonomi i samfundet Den europæiske lade by indlede historie



Skal varetæthed det vi store Storeb må vi landsd svæve Århus Danmark samme Højbe på Øst Ja. fak en for rejsetid minutte og arbe

handelsruter, hvoraf den meste kendte var Silkevejen mellem Europa og Kina.

Lader man samtidig infrastrukturkorridorerne på deres vej ud til de tyndt befolkede områder forbinde allerede eksisterende bysamfund og industricentre, kan man skabe en synergieffekt, der kan mangedoble den fysisk-økonomiske tæthed. Indregner man hertil de kulturelle aspekter, hvor mennesker mødes, kunst og videnskab udveksles i stadig tættere strømme, vil vi med vort net af infrastrukturkorridorer skabe kraftcentre, hvorfra nye videnskabelige gennembrud kan udspringe og løsningerne formuleres på de problemer, menneskeheden vil stå overfor i de kommende århundreder. Gør vi det rigtigt, vil også fremtidens Leonardo da Vinci, Rembrandt og Beethoven finde deres opvækst her.

### Den eurasiske Landbro

Det vakte opsigt, da den amerikanske økonom og demokratiske præsidentkandidat Lyndon LaRouche under en tale i det daværende Vestberlin den 12. oktober 1988 forudsagde, at Tyskland meget snart ville blive genforenet. Mens alle andre nærmest tog for givet, at verden for altid ville være delt op i »Øst« og »Vest«, stod det klart for LaRouche, at Sovjetunionen og landene i østblokkens økonomiske samarbejdsorganisation COMECON med ekspresfart var på vej mod et totalt økonomisk sammenbrud. Derfor advarede LaRouche om, at man i Vesten måtte indstille sig på, at skulle yde omfattende økonomisk hjælp til Østeuropa, hvis man ville undgå en ny krig. »Mad for Fred« kaldte LaRouche sit forslag.

Da Berlin-muren så faldt den 9. november 1989, stod LaRouche og Schiller Institutet klar med et forslag om en hurtigtogsforbindelse fra Paris over Berlin til Warszawa for straks at få etableret en fysisk forbindelse mellem Øst- og Vesteuropa. Allerede i løbet af vinteren 1989 blev Schiller Institutets forslag udvidet til et langt mere omfattende udviklings- og infrastrukturprojekt, der fik titlen: »Paris-Berlin-Wien-Trekanten: Et Verdensøkonomisk Lokomotiv« (udgivet på dansk i marts 1990). Ideen var at lade den tætte fysiske koncentration af industriel produktionskapacitet, der ligger i det centraleuropæiske trekantsområde mellem Paris, Berlin og Wien, fungere som et økonomisk lokomotiv for en genopbygning af de sønderknuste østeuropæiske økonomier. Trekantsområdet skulle forbindes til Østeuropa ved hjælp af udviklingskorridorer, der som en galakses spiral-arme ville nå ud til selv de fjerneste landområder.

Under ledelse af Schiller Institutets stifter og internationale præsident Helga Zepp-LaRouche videreudvikledes infrastrukturprogrammet de følgende år til at omfatte hele det eurasiske kontinent. Hele kontinentet skulle integreres gennem opbygningen af en »Ny Silkevej« mellem Europa og Kina. I Tyskland, hvor Helga Zepp-LaRouche flere gange stillede op til forbundsvalg, blev hun i de år kendt som »Silkevejs-damen«.

På en international konference i Eltville, Tyskland, den 11. december 1994, gav Jonathan Tennenbaum nedenstående beskrivelse af Schiller Institutets infrastrukturprogram, som senere skulle få navnet »Den eurasiske Landbro«:

»Der bor omkring 4,4 milliarder mennesker i Eurasien, tre fjerdedele af jordens befolkning. Befolkningen er koncentreret langs kysterne, de store floder og de hundreder eller tusinder år gamle handelsruter. Faktisk befinder de fleste af Eurasiens storbyer – der er cirka 60 millionbyer – sig langs de tre hovedruter, som forbinder Centraleuropa med befolkningscentrene i de vestlige, centrale og østlige dele af Asien. Omkring en fjerdedel af hele Eurasiens befolkning, mere end halvdelen af dets industriarbejdere og cirka 70 procent af bybefolkningen, bor indenfor 50 kilometers afstand fra disse



Klik fo



Øverst  
rute m  
interna  
kilomet  
minutte  
tophas  
Neders  
Et m  
mellem  
Der er  
banele  
friktion  
opbrem  
togets  
mere  
billiger  
Med e  
maglev  
flytrans



Klik  
den i

hovedveje, i det vi kalder »udviklingskorridorer«. Disse er lange bånd af landområder, cirka 100 km brede, som vil blive direkte påvirket af transporten af gods og personer langs de primære infrastrukturruter.

Tænk på dem, som de store arterier i menneskets krop. Fra disse pulsårer løber der sekundære og tertiære korridorer, som når ud i hele det eurasiske økonomiske »væv«, dets husholdninger og arbejdspladser. Derefter ser vi på husholdningernes, landbrugets og industriernes behov. Hvad behøver de af energi, vandforsyning, forskellige produkter og tjenesteydelser, både per indbygger og per kvadratkilometer, hvis de skal kunne fungere på det teknologiske niveau, der er nødvendigt for at oppebære 7-10 milliarder mennesker i de første årtier af det 21. århundrede? For at tilvejebringe alt dette til Eurasiens økonomiske »væv« behøver vi frem for alt en meget effektiv infrastruktur.

Så, det vi gør er at tage de mest avancerede teknologier, der er tilgængelige i dag, samt nye teknologier på et endnu højere niveau, som vi vil udvikle, og bruger dem til at opbygge en ultramoderne infrastruktur m.h.t. transport, energi, vand, kommunikation, sundhedsvæsen og uddannelse i disse korridorer. Vi gør det dirigistisk. Vi bruger de nationale regeringers mulighed for at skabe kreditter og ansætte store dele af arbejdsstyrken i statsfinansierede projekter, som øger den nationaløkonomiske fysiske produktivitet.

Hovedpunktet og rygraden af programmet er et 100.000 km langt eurasiske jernbanenet til transport af gods og passagerer med høj hastighed. Det indebærer en gennemgribende sanering og modernisering af de jernbaneforbindelser, der allerede findes i mange af korridorerne, så de bliver elektrificerede og to- eller firesporede. Dertil kommer anlægningen af nye linier, som kan operere ved hastigheder på 150-160 km/t for godstransport og 200-350 km/t for hurtig persontransport. Samtidigt anlægges i de tættest trafikerede korridorer magnetsvævetoglinier baseret på den første generation af magnetsvævetog. Det vil senere blive fulgt af et vidtrækkende netværk af magnetsvævetog, baseret på anden og tredjegenérations teknologier, som også vil være velegnede til godstransport ved høje hastigheder. Disse jernbane- og magnetsvævetog vil stå for størstedelen af den transkontinentale, langdistancegodstransport i det næste århundredes første årtier.

Det andet hovedpunkt i programmet er store vandprojekter, som skal forhindre oversvømmelser og sikre vand til forbrug og overrisling, forbedring og nybygning af havneanlæg og en modernisering og udvidelse af de indenlandske vandveje i hele Eurasien.

Dette vil bl.a. skabe grundlag for en gigantisk udvidelse af søhandelen i de kommende årtier i det Indiske Hav og Stillehavsområdet. Det har selvfølgelig afgørende betydning for USA's vestkyst og for den amerikanske økonomi som helhed.

Det tredje hovedpunkt er udvidelsen af energiproduktionen og distributionsnettet, som hovedsageligt vil blive koncentreret langs de samme udviklingskorridorer. Her er nøglen elektricitet. For at nå op på det samme elektricitetsforbrug i husholdningerne og industrien som industrilandene, skal Kina alene øge sin elektricitetsproduktion med mere end 1.800 gigawatt – 12 gange den nuværende produktion! Indien behøver mere end 1.000 gigawatt. For hele Eurasien drejer det sig om 5.000 gigawatt. Det er omtrent fem gange den samlede elektricitetsproduktion i alle de europæiske og asiatiske lande. Faktisk vil behovet for elektricitet endda hurtigt stige endnu mere og være flere gange større i midten af det næste århundrede.

Det fjerde hovedpunkt i vores program for en »Ny Silkevej« er anlæggelsen af nye byer. Over de næste 50 år vil der blive bygget tusinder af nye byer med



300.000-1.000.000 indbyggere. De fleste af dem i forbindelse med de primære infrastrukturkorridorer. Vi behøver 1.000 nye byer bare i Kina. Mange af dem vil være byer af en ny meget effektiv type kaldet »nuplexer«, som bruger kernereaktorer til at producere elektricitet og varme til et helt by- og industricenter, som er omgivet af intensiv landbrugs- og gartnerivirksomhed. Disse byer anlægges »nede fra og op«. Den grundlæggende infrastruktur, dvs. energi, vand, affald, kommunikation, offentlig transport, automatiseret post og godsudbringning, af- og tilkørsler til hovedveje osv. installeres alt sammen under jorden, lag på lag og med fri plads ovenover til udvidelser og teknologiske forbedringer, efterhånden som byen vokser. Og ovenpå alt dette bygger vi så byen.

Det afgørende er, at gennem anlægningen af »en perlekæde« af byer langs udviklingskorridorerne, får vi den største tæthed af energi, transport, vandforsyning, uddannelse og sundhedsvæsen til den mindste pris per indbygger. Kun på denne måde kan vi opnå de produktivitetsstigninger, der er nødvendige for at sikre menneskehedens fremtid i det 21. århundrede.«

### Danmarks maglev-H

I modsætning til det øvrige Europa har der efter Berlin-murens fald i november 1989 været en ganske imponerende opbygning af den indenlandske infrastruktur i Danmark. Sammenligner man med de forslag til en udbygning af det danske transportnet, som Schiller Institutet fremlagde i marts 1990 i forbindelse med programmet »Paris-Berlin-Wien-Trekanten: Et Verdensøkonomisk Lokomotiv«, står hovedparten af projekterne i dag som hårde fysiske realiteter. Det landsdækkende motorvejsnet er stort set udbygget, som foreslået, og jernbanenettet er, lidt forsinket på grund af unødige besparelser i bevillingerne til Banedanmark, på vej til at kunne bære den hurtigtogstrafik, som Schiller Institutet dengang forudsagde, ville være en forudsætning for et moderne, landdækkende jernbanenet. Og havde den italienske industrikoncern Ansaldo Breda leveret IC4-togene til tiden, ville vi allerede i dag have haft et hurtigtogsnet, der med transporthastigheder over 200 km/t kunne have gjort indenrigsflyvningen til en saga blot.

Perlerne i vor tids moderne danske infrastruktur er naturligvis de to gigantprojekter: Storebæltsforbindelsen og Øresundsbroen, og havde det ikke været for et ulideligt tysk politisk fodsleb, ville også det tredje gigantprojekt, forbindelsen over Femern Bælt, for længst været færdiggjort og taget i brug. Som det vil fremgå af det nedenstående, kan forsinkelsen af Femernforbindelsen dog udnyttes til for alvor at fremtidssikre det danske transportnet.

Øresundsbroen har helt på sin egen måde udløst en positiv infrastrukturudvikling i hovedstadsområdet. Mens trafiktallene på selve broen kun langsomt er ved at indhente de oprindelige optimistiske prognoser, har de tilknyttede landanlæg, i særdeleshed udbygningen af lufthavnen og opbygningen af Metroen, skabt en almen politisk forståelse for nødvendigheden af moderne infrastruktur. Gennemføres de planlagte udvidelser af Metroen sammen det nye gigantprojekt, Havnetunnelen, vil København om få årtier stå med en af verdens mest moderne storbyinfrastrukturer.

Storebæltsforbindelsen er dog det bedste eksempel på, hvordan et infrastrukturprojekt på afgørende vis kan ændre et lands eller et områdes økonomiske vækstbetingelser. Fra det øjeblik broen åbnede den 1. juni 1996 fordobledes den øst-vest-vest-øst-gående trafik i Danmark. Med ét slag øgedes landets fysisk-økonomiske tæthedsgrad betydeligt. Danmark blev transportmæssigt set lige så lille, som det altid havde været rent geografisk.

Igen, kunne man egentlig sige. For engang var transport af personer og varer langt hurtigere og sikrere med skib end med hestevogn og oksekærre ad hullede skov- og landeveje. Dengang var Danmarks særegne geografi med mange øer og kyster en nationaløkonomisk fordel. Det ændredes dramatisk med den moderne industrialder og jernbanens fremkomst. Op til åbningen af Storebæltsforbindelsen var transporttiderne i Danmark uhensigtsmæssigt høje, landets minimale geografiske udstrækning taget i betragtning.

Schiller Instituttets forslag til en Eurasisk Landbro, der udstrækker moderne transportinfrastruktur til alle egne af Det eurasiske Kontinent, skal økonomisk set betragtes som et multiplum af Storebæltsbroer. Nøjagtig som forbindelsen over Storebælt har øget den fysisk-økonomiske tæthed i Danmark, vil landbroens omfangsrige net af transport- og infrastrukturkorridorer øge den samlede fysisk-økonomiske tæthed for hele kontinentet. Men over så store afstande vil transporttiden for alvor spille en rolle. Graden af økonomisk integration vil direkte afhænge af graden med hvilken, man kan reducere transporttiden. Derfor må den allernyeste teknologi indtage en central position fra starten.

Hovedpulsåren i de infrastrukturkorridorer, som Schiller Instituttet forestiller sig skal strækkes ud til alle egne af Det eurasiske Kontinent, vil sandsynligvis blive magnetsvævetog, kaldet maglev. Første generation maglevtog kører allerede i dag i Shanghai, og fragter hver dag passagerer mellem den indre by og Shanghais store internationale lufthavn Pudong. Den 30 kilometer lange strækning tilbagelægges på kun 7 minutter og 20 sekunder, og tophastigheden når i daglig drift op omkring 431 km/t. Under prøvekørsler har Shanghais Transrapid, som den kaldes, uden besvær nået hastigheder over 500 km/t, og udbygges transrapid-linien til andre byer i Kina ventes hastighederne på de lange strækninger at kunne øges yderligere.

Danmark skal naturligvis også kobles på et europæisk maglevnet, når den vestlige del af Den eurasiske Landbro bliver opbygget. Samtidig er det netop samme form for transportteknologi, vi under alle omstændigheder måtte tage i anvendelse, hvis vi havde ønske om at tage endnu et skridt fremad og øge den danske fysisk-økonomiske tæthed til et niveau højere end det, vi så succesrigt opnåede med Storebæltsforbindelsen, Øresundsbroen og det landsdækkende motorvejs- og jernbanenet. Med et fuldt udbygget dansk maglevnet, formet som en moderne udgave af det gamle »motorvejs-H«, der i vest strækker sig sydover fra Aalborg til Hamborg, fra Århus direkte øst via en ny Kattegat-forbindelse over Samsø og Kalundborg til København og et østligt ben, der samtidig bliver det øvrige Skandinaviens bindeled sydover, og som går fra Hamborg over Lübeck via en ny Femern Bælt-forbindelse til København, videre til Helsingør, hvor en ny Helsingør-Helsingborg-tunnel bringer linien videre til Sverige, hvor den deler sig med retning mod henholdsvis Oslo og Stockholm.

Med et nyt transportnet, der allerede i første generation kan bringe hastigheden op i nærheden af 500 km/t, vil de danske transporttider pludselig blive ufatteligt korte. Med en Helsingør-Helsingborg-tunnel og nogle få stop undervejs, vil de 560 km til Stockholm kunne tilbagelægges på 1 time og 15 minutter. Med stop i Göteborg bliver rejsetiden for de 530 km til Oslo endda en smule kortere, måske 1 time og 10 minutter. Til Hamborg over en Femern Bælt-forbindelse vil de 310 km kunne tilbagelægges på bare 40 minutter, og skal man i stedet til Berlin, bliver den samlede strækning godt 500 km, og rejsetiden fra centrum til centrum bare lidt over en time.

Indenrigs vil transrapidnettet gøre Danmark mindre end nogensinde. Med en Kattegat-forbindelse over Samsø vil der kun være 280 km fra København til Aalborg, og med 500 km/t og et enkelt stop i Århus vil det tage knap 45 minutter. Det er hurtigere end at tage S-toget fra hovedbanegården til

Ølstykke.

Men det største ikke-lineære bidrag til et sådant faseskifte i den danske fysisk-økonomiske tæthed vil være integrationen af landets to største byer København og Århus. Med en afstand i lige linie over Kalundborg og Samsø på bare 180 km, og en rejsetid med et maglevtog på 25 minutter, vil Danmark pludseligt stå med én sammenhængende metropol, der kan integrere hele den danske økonomi i en grad, ingen anden industriel nationaløkonomi kan matche. Over tid vil arbejdsmarkedet i København og Århus med forstæder vokse sammen som en organisk enhed. Man vil uden besvær kunne bo i Højbjerg og arbejde i Lyngby, eller bo på Frederiksberg og arbejde i Skejby. Man vil kunne tage én forelæsning på Århus Universitet om morgenen og deltage i et projektarbejde på Københavns Universitet ved middagstid og nå hjem til kollegiet i Århus til aftensmaden. Og det samme gælder såmænd også, hvis man bor i Aalborg. Med blot 15 minutter til Århus og knap 45 minutter til landets hovedstad kan man godt bo i Vejgård og arbejde på Vesterbro.

Med en direkte linie mellem København og Århus over Kalundborg-Samsø kunne Odense og Fyn godt komme til at føle sig lidt udenfor. Men allerede med Storebæltsforbindelsen begyndte integrationen mellem Odense og København, og med de kommende IC4-tog vil rejsetiden til både Århus og København komme under én time. På sigt vil der dog også komme transrapid til Fyn, naturligvis. En løsning kunne være en linie fra Odense nordover til en station på Samsø.

Et fuldt udbygget dansk »maglev-H« vil bestå af cirka 635 km dobbelt magnetbanespor indenfor landets grænser. Hvis anlægsomkostningerne skulle være de samme som for Shanghais transrapid, ville den samlede pris for hele nettet blive i omegnen af 150 mia. kroner. Men med mange gange flere sporkilometer vil anlægsprisen per kilometer naturligvis falde, så det samlede sporarbejde vil nok kunne færdiggøres for 100-125 mia. kroner.

Hertil kommer de tre store anlægsarbejder: Femern Bælt-forbindelsen, Kattegat-forbindelsen og Øresundstunnelen Helsingør-Helsingborg. Den 19 km lange forbindelse over Femern Bælt er allerede projekteret til en samlet pris på ca. 32 mia. kroner, mens en boret tunnel under Øresund, ca. 5 km lang, sandsynligvis vil ligge omkring 15 mia. kroner.

Kattegat-forbindelsen vil bestå af en ca. 21 km lang tunnel fra Røsnæs lige nord for Kalundborg til Grydenæs Odde på Samsø, og videre derfra via 25 km lavbro til Hov sydøst for Odder. Samlet pris for de 46 km vil ligge omkring 40 mia. kr.

Schiller Instituttets foreslår altså, at Danmark over de kommende 25 år opbygger et landsdækkende, hypermoderne magnetsvævetognet til en samlet pris på ca. 200 mia. kr. Finansieringen fordeles løbende over en periode på 50 år, så nogle af anlægsudgifterne forlængst er betalt, når de sidst opførte projekter tages i brug. Og skabelsen af de nødvendige kreditter ville slet ikke have været noget problem, hvis Danmark sammen med det øvrige Europa havde indført samme statskreditsystem, som Alexander Hamilton konstruerede for det nyfødte USA umiddelbart efter Den amerikanske Revolution (se også Lyndon LaRouches artikel). Det gjorde vi desværre ikke. I stedet bevarede vi et system med alt for magtfulde private banker, organiseret omkring nationale centralbanker, der i flere tilfælde fik det misvisende navn »nationalbank«. Danmarks Nationalbank er en centralbank, og ikke en nationalbank. I hvert fald ikke i den betydning, som lå i oprettelsen af USA's første nationalbank i 1791.

Derfor kan vi gøre én af to ting:

1) Danmark stiller sig spidsen for indførelsen af hamiltonske nationalbanker

på europæisk plan, ved selv at omdanne nationalbanken til en egentlig nationalbank i ordets oprindelige betydning. Det ville være at foretrække. Kan der ikke skaffes det nødvendige politiske flertal herfor, kan man i stedet skaffe finansieringen på følgende måde:

2) Der oprettes et »Dansk Maglevselskab« med Storbæltsselskabet og Øresundsselskabet som forbillede. Men med én meget væsentlig modifikation: Hovedparten af lånefinansieringen skal lægges over statsbudgettet og ikke på »brugerbetaling«. Ganske vist er Storebæltsforbindelsen en forrygende succes, trods de alt for høje broafgifter, hvilket dog ikke helt kan siges om Øresundsbroen, men anlægsudgifterne for et landsdækkende maglev-tognet vil være så store, at billetpriserne ved en ren brugerfinansiering vil gøre en rejse til en eksklusiv affære, forbeholdt de allerrigeste. Det ville være en nationaløkonomisk katastrofe.

Da maglevtogets gnidningsløse svæv i skinnernes magnetfelter minimerer det fysiske slid og holder brændstofudgifterne på et minimum, er et maglevnet dyrere at anlægge, men billigere at drive og vedligeholde, end normal jernbanedrift. Med en dobbeltsporet bane har det også en næsten udtømmelig kapacitet. Den ønskede øgning i landets samlede fysisk-økonomiske tæthed, og den fulde samfundøkonomiske gevinst ved at flytte transport fra landevejene over på maglevnettet, opnås kun, hvis en stor del af befolkningen benytter det nye transportnet. Det sikres bedst gennem at holde billetpriserne attraktivt lave og gøre maglevnettet til den mest benyttede og foretrukne transportform. Hvem ville køre i bil fra Århus til København, hvis man for 150 kr. kunne være der på 25 minutter med maglevtoget?

# Schiller Institu

[www.schillerinstitut.dk](http://www.schillerinstitut.dk)

tlf.: 35 43 00 33

[si@schillerinstitut.dk](mailto:si@schillerinstitut.dk)

Kampagneavi

## Fra Korsfarer til Brobygger

Tom Gillesberg

*Schiller Instituttets danske formand Tom Gillesberg påpeger i denne udtalelse fra den 30. november 2006, at den demokratiske valgsejr i USA og håbet om en snarlig rigsretssag imod Cheney og Bush, bør følges op af et skifte i dansk sikkerheds- og udenrigspolitik. Vi skal ikke længere være en marionet i en verdensorden baseret på det anglohollandsk liberale finanssystem med dets globalisering og krig, som vi har været i korstoget i Irak og den truende konflikt med Iran.*

*I stedet skal Danmark, ligesom kommende amerikanske regeringer, knytte tætte bånd til Tyskland og de eurasiske lande, og være med i opbygningen af Det eurasiske Kontinent. Vi bør fungere som brobyggere og tilbyde ingeniørtropper i stedet for kamptropper. Danmark bør samtidig lave et teknologispring og påbegynde bygningen af et magnetsvævetognet, der reducerer rejsetiden i Danmark med 80 procent, og som via en kommende Femern Bælt-forbindelse giver os hurtige forbindelser til Europa og Asien. Det vil samtidig være starten på et europæisk maglevnet. Danmark kan være den kulturelle brobygger, der overvinder de seneste årtiers kulturpessimisme og nulvækstideologi.*

Det amerikanske midtvejsvalg den 7. november var et politisk jordskælv, der i den kommende tid vil give verden en ny kurs. Stik imod alle de politiske kommentatorers forventninger, vandt Det demokratiske Parti flertallet i både Repræsentanternes Hus og Senatet. Dermed sidder de efter nytår med de politiske tøjler til både at sætte en ny økonomisk dagsorden og med magten til at iværksætte den rigsretssag, der langt om længe kan afsætte vicepræsident Dick Cheney og præsident George W. Bush.

Årsagen til det »uventede« og dramatiske politiske valgresultat er selvfølgelig først og fremmest en dyb og gennemgribende utilfredshed med Cheney og Bush blandt størstedelen af borgerne og institutionerne i USA. Man ønsker de to ulykkesfugle smidt ud hurtigst muligt. Men valgresultatet havde ikke været muligt, hvis det ikke havde været for den aktive indsats fra en relativt lille gruppe af yderst stålsatte unge aktivister fra Schiller Instituttets ungdomsorganisation, LaRouche Youth Movement (LYM).

Mens ledelsen af Det demokratiske Parti fokuserede på de velbjergede middelklassevælgere, var de unge aktivister fra LYM ude på kollegier og universiteter med 750.000 pamfletter imod Cheneys og Bush' Goebbels-apparat og fik de unge til at tage politisk ansvar. Det lykkedes LYM med sin mobilisering at sætte en masseorganisering i gang, der bragte to millioner flere unge vælgere til stemmeurnerne, end det antal der mødte frem i 2002. To tredjedele af de unge stemte demokratisk, og var den nødvendige



katalysator i at overvinde den politiske pessimisme og det omfattende valgsvindelapparat, Bush-strategen Karl Rove havde sat i sving.

LYM's indsats på universiteterne er blot det sidste kapital i et langvarigt »sisyfosarbejde«, som den amerikanske statsmand, økonom og tidligere demokratiske præsidentkandidat Lyndon LaRouche og hans tilhængere har udført i over 30 år. Specielt siden Bush' indtagelse af præsidentembedet i 2001 har stadig flere demokrater, også i Repræsentanternes Hus og Senatet, set op til Lyndon LaRouche for at få de ideer og det politiske lederskab, der kunne føre USA ud af krisen. I takt med at stadigt flere engagerede unge fra LYM har lobbyet politikerne, har de indset, at LaRouche åbenbart kan noget, de ikke kan, siden han kan engagere ungdommen.

Kampen om hvilken dagsorden demokraterne skal sætte, er nu i gang. LaRouche og LYM kæmper for at få Cheney og Bush afsat i en rigsretssag og få det stærkt tiltrængte skifte i USA's strategiske og økonomiske politik, som LaRouche fremlagde på en webcast i Washington den 16. november. Et skifte væk fra alliancen med London og over til en alliance for opbygningen af Det eurasiske Kontinent. En politik, hvor det nuværende bankerotte internationale finanssystem erstattes med et nyt Bretton Woods-finanssystem, og hvor »globalisering« erstattes af nationale tiltag for at opbygge de produktive kræfter og hæve levestandarden for de svage grupper.

Den politik må have aktiv støtte og opbakning fra Danmark og Europa. Derfor bringer vi i denne avis (i et oplag på 50.000 eksemplarer) en oversættelse af webcasten med LaRouche, så den form for politisk masseorganisering, der ændrede udfaldet af det amerikanske valg, kan finde sted her i Danmark. Vi må være klar til at medvirke i den nye LaRouche-inspirerede politik, der med demokraternes jordskredssejr i midtvejsvalget, er kommet langt tættere på sin iværksættelse.

### **Den planlagte krig imod Iran**

Men selv med den glædelige demokratiske sejr er verdensfreden desværre ikke sikret. De neokonservative utopister i Det hvide Hus under ledelse af Dick Cheney, der gav os den ulovlige og katastrofale Irak-krig, har ikke tænkt sig stiltiende at miste deres politiske magt. De har længe forsøgt at skabe det psykologiske og politiske klima for et militært angreb på Iran, og den proces er nu sat i højeste gear. Mens moderate republikanske politiske kræfter omkring den tidligere præsident George Bush og hans rådgiver James Baker, som f.eks. den nyligt nominerede forsvarsminister Robert Gates, forsøger at skabe en vej ud af det militære engagement i Irak, gennem en dialog med Iran og Syrien uden forhåndsbetingelser, arbejder Det hvide Hus på at få startet en krig med Iran, der permanent vil omkuldkaste alle planer om fred i Mellemøsten.

Man forsøger at skabe en amerikansk-israelsk-sunnimuslamsk-alliance, der skal isolere og bekæmpe Iran. De irakiske sunnier, man netop nu er i krig med i Irak, skal vindes over til en alliance imod de iranske shiitter. Med amerikansk billigelse leverer al-Qaida netop nu våben til sunnimuslimske kredse i Libanon, mens Condoleezza Rice rejser den arabiske verden tyndt for at vinde arabiske allierede for projektet, og selveste Dick Cheney har netop været i Saudi-Arabien. Man forsøger at sætte en proces i gang, som vil umuliggøre den form for amerikansk tilnærmelse til Iran, der diskuteres i den såkaldte Hamilton-Baker Irak-studiegruppe, og som er en nødvendig betingelse for en løsning af Irak-katastrofen og for at få fred i Mellemøsten.

Samtidig mobiliseres det politiske bagland i USA og Israel for en krig imod Iran. Den tidligere israelske statsminister Benjamin Netanyahu (der håber snart at kunne erstatte Ehud Olmert som Israels regeringsleder) talte nys på en jødisk kongres i Los Angeles om dagens Iran som værende Tyskland i

1938. Da han kom hjem til Israel, udråbte han Irans præsident Ahmajinedad til en mand farligere end Hitler og påmindede verden om, at Israel har atomvåben. I dagene efter midtvejsvalget var Israels statsminister Ehud Olmert sammen med fem israelske ministre også til konsultation i USA og blev sat ind i de nye planer. Som den amerikanske journalist Seymour Hersh beskriver det i en artikel i The New Yorker den 27. november, er Dick Cheney efter det amerikanske valg stadig fuldstændig besat af tanken om en krig imod Iran. Begivenhederne tyder på, at Israel er tiltænkt rollen med at starte en krig gennem at angribe de iranske atomanlæg i en »præventiv militæraktion«.

Hvis et sådant angreb finder sted, og Iran svarer igen, er scenen sat for omsiggribende krig i de næste mange år eller årtier, og en medfølgende global »Krig mellem civilisationerne«. Hvis ikke disse krigsplaner stoppes, vil vi i mange årtier fremover leve i en verden med global asymmetrisk krigsførelse og det medfølgende kaos, terror og tab af borger- og menneskerettigheder.

Et angreb på Iran vil samtidigt accelerere det sammenbrud af det globale finanssystem, der allerede i det seneste stykke tid har været i gang. Bombes Irans atom- og olieanlæg, og iværksætter Iran den næsten obligatoriske blokering af Hormusstrædet, ville vi hurtigt se oliepriser på op mod 200 dollars pr. tønde. Det burde i sig selv være nok til at trække tæppet væk under det globale finanssystem.

### **Det globale finanssammenbrud**

Forhåbentlig lykkes det os, at afværge dette skræksscenario, men dermed undgår vi ikke en reorganisering af det globale finanssystem. »Afregulering«, »privatisering« og »globalisering« har allerede – sammen med accepten af hedgefonde og de finurlige spekulative finansinstrumenter, som kaldes derivater – omformet de globale finansmarkeder til et stort spillekasino. I takt med boligboblens kollaps i USA (den danske boligboble vil selvfølgelig også snart kollapse, men den er lidt bagefter sin amerikanske storebror), et kollaps der allerede er godt i gang med faldende antal nybygninger, stigende udbud af boliger til salg og faldende huspriser, ryger den sidste store spekulationsboble, der har finansieret spekulationscirkuset. Tilbage står et USA med en næsten astronomisk mængde ubetalelig gæld, en forsømt og udsultet infrastruktur, og et produktionsapparat, der er blevet »outsourcet« til Mexico, Kina og andre lavtlønslande. Uden en løsning på denne umulige situation kolliderer ikke bare den amerikanske økonomi og den amerikanske dollar, men resten af verdensøkonomien og verdens finanssystem ryger med. Det er denne »utænkelige« situation, LaRouche og hans medarbejdere har kæmpet for at undgå, og som LaRouche har løsningsforslag til. Forslag, der gør brug af de metoder, som præsident Franklin D. Roosevelt fra 1933 og fremefter benyttede til at redde den amerikanske økonomi. Roosevelt måtte lave en kovending og indføre den form for »utænkelig« politik, der er nødvendig i dag.

Inden præsident Roosevelts indsættelse var den amerikanske økonomi og verdensøkonomien blevet kørt i smadder af den samme form for uhæmmet egoistisk og grådig finansspekulation, som vi har været vidne til i de senere år under »globalisering«. Roosevelt lod den amerikanske stat tage kontrol over økonomien: Han satte banksystemet under konkursbehandling, indførte protektionistiske foranstaltninger, iværksatte gigantiske statslige infrastrukturprojekter, sørgede for en offentlig sygesikring, opbyggede et offentligt pensionssystem og meget, meget mere. Alt imens han mobiliserede USA til at kunne besejre nazismen. Et lignende program i dag er den eneste måde, hvorpå USA kan komme ud af den nuværende krise.

### **Et Nyt Bretton Woods**

Men Roosevelt satte også en international økonomisk dagsorden gennem at lægge grunden til det Bretton Woods-finanssystem, der blev etableret efter 2. Verdenskrig. Med faste valutakurser og mulighed for kredit til de deltagende nationalstater, var dets formål at sikre en hurtig genopbygning af verden efter krigen, og samtidig muliggøre international samhandel til fælles fordel. På trods af Roosevelts død i 1945 skabte Bretton Woods-systemet to cifrede vækstrater for de deltagende nationer over to årtier.

I dag vil en sådan amerikansk igangsættelse af et Nyt Bretton Woods-finanssystem få følgeskab af et gigantisk økonomisk udviklingsprogram med tilnavnet Den eurasiske Landbro. En opbygning af hele det økonomiske rum fra den franske vestkyst til den kinesiske østkyst gennem en massiv satsning på store offentligt finansierede infrastrukturprojekter. De nuværende fåtallige toglinjer og veje vil blive suppleret af højhastighedstog og magnetsvævetog, energiproduktionen vil blive mangedoblet gennem serieproduktion af kernekraftværker (i venten på beherskelsen af fusionsteknologien) og investeringer vil blive foretaget for at sikre en stadig strøm af råstoffer til dækning af det stigende forbrug, der er nødvendigt hvis hele verdens befolkning skal have en anstændig levestandard. I de forskellige lande vil globaliseringens rovdrift blive afløst af massive investeringer i sundhedsvæsen og uddannelsessystemer, der kan sikre de nødvendige produktivitetsspring i de enkelte økonomier.

Europa, USA og Japan får en nøglerolle, som eksportører af stadigt stigende mængder højteknologisk produktionsudstyr og ny teknologi, der kan gøre det muligt for alle verdens lande at producere de nødvendige føde- og industrivarer til at brødføde deres befolkninger. Samtidigt vil vi mangedoble den sociale og kulturelle interaktion verden imellem, og få en »dialog mellem kulturer og religioner«, der vil medvirke til et festfyrværkeri af nye videnskabelige og teknologiske gennembrud, og skabe kulturelle renæssancer i alle de mange forskellige kulturer. Den respekt for det enkelte individ og dets kreative evner, som er den europæiske civilisations enestående bidrag til menneskeheden, vil med tiden blive universelt gældende.

### **En ny dansk udenrigspolitik**

Denne spændende nye vision skal Danmark ikke blot vente på, men må aktivt være med til at realisere den. Anders Fogh Rasmussens »aktivistiske udenrigspolitik«, hvor Danmark har været fjernstyret fra London og været den anglo-amerikanske alliances spinkle figenblad – den lydige puddelhund, der svanser bagefter og blot venter på nye ordrer og opgaver – skal naturligvis skrottes. Bag alle de sofistiske floskler om demokrati og menneskerettigheder, har den politik, Danmark de senere år har været en del af, blot været en moderne variant af den blodige anglo-hollandske liberale kolonipolitik, som stod bag opbygning af Det britiske Imperium. Den eneste forskel i dag er, at Storbritanniens tidligere koloni og hovedmodstander, USA, er blevet shanghajat til at gøre vold på sin egen forfatning og historiske mission gennem at være Storbritanniens partner i den brutale undertrykkelse. Det var aldrig meningen, at der skulle skabes fred og demokrati i Irak og Mellemøsten. Cheney, Bush og Blair (og den villige medløber Anders Fogh Rasmussen) førte en politik ud i livet, som blev beordret af de private internationale finansinteresser, der står bag kongemagere som George P. Shultz (arkitekten bag Bush-administrationen og æresmedlem af CEPOS' rådgivende komité) og den demokratiske lus i skindpelsen, Lazard Frères-bankmanden Felix Rohatyn. Formålet var at skabe permanent krig og kaos i Mellemøsten, skabe en global »krig mellem civilisationerne«, og erstatte de principper om suveræne selvstændige nationer, som blev født ved Den

vestfalske Fred i 1648, med en verdensorden, hvor lande bliver til lydstaten for multinationale private finansinteresser. Kun regeringer der ukritisk gennemfører den selvdestruktive politik, som globaliseringen kræver, får lov til at regere. Nationalstaterne skal ikke have lov til at sætte grænser for de private finansinteressers hærgen for at beskytte befolkningens ve og vel. De enkelte landes regeringer, inkl. dem i de europæiske lande, skal blot være embedsmænd, der indfører de nye regler og love, der bliver dikteret, og gennemtvinger de opofrelser og nedskæringer, som hen af vejen uundgåeligt bliver påkrævet.

Danmark har spillet rollen som en korsfarer i det anglohollandske felttog imod suveræne nationalstater under dække af »krigen imod terror«, præcis som europæiske stater i Middelalderen blev lokket af Venedig til at ruinere sig selv. I kølvandet efterlod man så afbrændte og udbombede civilisationer. En menneskefjendsk politik der ligger meget langt fra den klassisk-inspirerede humanisme, der har opbygget Danmark de seneste 250 år.

### **Det danske militærs rolle**

Det er Danmarks rødder i den klassisk-græske og klassisk-tyske kultur, der har gjort det muligt at have et højt alment uddannelsesniveau og sikre den kreativitet og nysgerrighed i befolkningen, der er en nødvendighed for videnskabeligt og teknologisk fremskridt. Samtidigt har vi været os bevidste om de farer, vi som et lille land let er udsat for, og den særlige rolle vi som et lille land kan spille som brobygger mellem andre lande.

Derfor er der også noget fundamentalt galt med den idé, at det danske militærs formål er at levere 2.000 danske kampsoldater til indsættelse i verdens brændpunkter. Soldater, der i lighed med de berømte romerske legioner, ikke har til formål at beskytte deres hjemland imod angreb udefra, men som på ordre fra de anglohollandske finansinteresser bliver brugt til at underkue fremmede folkeslag. Det er på tide, at vi erkender, at militære indsatser som den i Afghanistan og Irak ikke skaber fred, men blot fremprovokerer asymmetrisk krigsførelse, der kan fortsætte i årtier.

I stedet bør den danske militærindsats i langt højere grad bestå af ingeniørtropper, hvis formål det er at hjælpe samfund op at stå, og gennem økonomisk udvikling forhindre krige. Disse ingeniørtropper skal selvfølgelig kunne forsvare sig selv, men i god forståelse med den ånd, der traditionelt set hersker i det danske militær, skal man ikke se sig selv som dræbermaskiner og besættere, men som lokalbefolkningens hjælpere.

### **Tyskland frem for Storbritannien**

I stedet for Bush og Anders Fogh Rasmussens tætte alliance med Storbritannien, bør vi, ligesom kommende amerikanske regeringer, knytte tættere bånd til Tyskland. Det bør i den sammenhæng huskes, at nazismen ikke var et tysk fænomen. De samme finansinteresser, der i dag trækker i trådene bag Bush, Cheney, Blair og Anders Fogh Rasmussen, sørgede for at »kuppe« Hitler til magten i begyndelsen af 1933, efter at han var blevet udvalgt af den tidligere chef for den tyske rigsbank, Hjalmar Schacht, som manden, der kunne gennemføre de internationale finanskredses krav om en folkemorderisk økonomisk politik. Blot uger inden Roosevelt blev indsat som amerikansk præsident i marts 1933, var processen sat i gang, der ledte frem til 2. Verdenskrig. Tyskland blev så ofret på disse finansinteressers alter, ligesom USA bliver det under »globalisering« og imperialisme i dag.

Det var i et oprør imod dette anglo-hollandske oligarki, der siden 1700-tallet har haft magten på De britiske Øer og har opereret gennem Det britiske Imperium (nu omdøbt til Det britiske Statsamfund), at USA blev grundlagt. I et af de lysere øjeblikke i den danske udenrigspolitiske historie indgik vi i

Det væbnede Neutralitetsforbund sammen med Frankrig, Sverige og Rusland, for at støtte Den amerikanske Frihedskrig imod briterne. Det blev af vore britiske »venner« belønnet med Slaget på Reden i 1801 og brandbombningen af København i 1807 (uden foregående krigserklæring) med efterfølgende tyveri og sænkning af den danske flåde.

Heldigvis er den danske økonomi ikke længere så afhængig af landbrugseksporten til England, som vi har været i de sidste par århundreder. Ligesom Tyskland har vi vore fremtidige økonomiske interesser indenfor industrieksport til Det europæiske Kontinent og de store og folkerige nationer i Asien. Handel og interesser, der for Danmarks del passerer igennem Tyskland.

Med Femern Bælt-forbindelsen kan vi ikke blot koble os på den eurasiske udviklingsproces, men kan tilmed spille en særlig rolle som brobygger, der får Tyskland ud af den kulturpessimisme, der alt for længe har forhindret Tyskland i at være den kulturelle, videnskabelige og økonomiske motor, Europa og Eurasien har behov for. I den sammenhæng spiller de danske medlemmer af LYM allerede en særlig rolle, da de for tiden har deres daglige virke midt i Tysklands hovedstad Berlin. Det Berlin, der vil spille nøglerollen i at binde Europa og Asien sammen.

### **Det danske økonomiske mirakel**

Der har i de senere år været mange forsøg på at forklare, hvorfor Danmark klarer sig bedre økonomisk end mange af vore naboer, på trods af at vi efter 70'ernes oliekrise og den medfølgende gældsætning, med den tidligere danske finansminister Knud Heinesens berømte ord, stod »på afgrundens rand«. En stor del af den nuværende danske økonomiske højkonjunktur skyldes selvfølgelig den kraftigt øgede private låntagning og det øgede private forbrug, der er gjort mulig af den danske boligboble. Men når det er sagt, er det også gået bemærkelsesværdigt meget bedre i Danmark, end i mange andre europæiske lande, på trods af at oliekriserne i slutningen af 1980'erne efterlod Danmark ligeså håbløst forgældet som mange lande i Afrika og Sydamerika. Ud over at vi med tiden fik gang i dansk olieproduktion, var der to processer, som reddede den danske økonomi.

For det første medførte Berlin-murens fald i 1989, sammen med den efterfølgende tyske genforening, at Danmark kunne fordoble sin eksport til Tyskland. Det enorme opbygningsbehov i den østlige del af Tyskland, efter årtiers vanrøgt, førte til en enorm efterspørgsel, som Danmark med sine hurtigt omstillelige virksomheder kunne opfylde.

Men en anden effekt af begivenhederne i 1989 var større. I den glædesrus der fulgte den tyske genforening og kommunismens (og dermed krigstruslens) bortgang, besluttede vi at droppe den traditionelle pessimisme og kynisme, og gå i gang med at bygge Storebæltsbroen. Schiller Institutet spillede selvfølgelig en aktiv rolle i disse begivenheder, og fik det gjort åbenbart for mange, at med en tysk og europæisk genforening var Storebæltsbroen, Øresundsbroen og en Femern Bælt-forbindelse naturlige elementer i at opbygge den nye infrastruktur, vi og resten af Europa behøvede.

Der var selvfølgelig et flertal af kritiske røster imod Storebæltsbroen, men da den først stod der, blev så godt som hele den danske befolkning begejstrede for dette fantastiske bygningsværk. På trods af høje brotakster blev trafikken over Storebælt fordoblet, blot fordi rejsen var blevet hurtigere og lettere. Samtidig knyttede broen den danske økonomi langt tættere sammen, og betød store besparelser og produktivitetsstigninger i dansk erhvervsliv og økonomi (En effekt, der allerede i løbet af en kort årrække har tjent samfundets investering i broen hjem igen, og som faktisk retfærdiggør helt at fjerne broafgiften).

Bygningen blev samtidig et afgørende skridt væk fra den kulturpessimisme og nulvækstideologi, som har præget det intellektuelle liv efter 68-oprøret. Begejstringen over Storebæltsbroen rakte til at få bygget Øresundsbroen, og vi fik endnu et levende bevis på, at selv om store infrastrukturprojekter virker som dyre investeringer, der ikke bliver fuldt udnyttet til at begynde med, så bliver de mere og mere lønsomme og gode at have, efterhånden som de bliver integreret i økonomien. Dette politiske skifte væk fra nulvækstideologien og over til store infrastrukturprojekter har været afgørende for at sikre dansk økonomisk fremgang.

Samtidigt holdt vi os uden for euroen og Maastricht-aftalen og bevarede en vis grad af selvstændigt initiativ og suverænitet, selv om politikerne i stigende grad forkaster denne suverænitet i misforstået solidaritet med vore underkuede naboer.

### **Vi behøver et magnetsvævetognet**

Men, som det i de senere år er blevet smerteligt klart, har vi i tiden efter 68-kulturskiftet mere og mere forsømt vedligeholdelsen af vores fysiske infrastruktur. Vi har ganske vist investeret i visse anlægsprojekter i forbindelse med broprojekterne, men de ganske almindelige nyinvesteringer i jernbane- og vejnet, og de løbende vedligeholdelser, er blevet forsømt. De nylige ekstrabevillinger til genopretning af det eksisterende jernbanenet og etableringen af et nyt signalsystem er blot forsinkede lappeløsninger, der burde have været foretaget for længe siden.

Hvis vi ikke allerede indenfor det næste årti skal opleve et sammenbrud i trafikken på de danske motorveje, er det bydende nødvendigt, at der gennem den kollektive trafik skabes alternative transportmuligheder til den stadigt stigende privatbilisme, og at også gods finder alternative transportveje.

Det er i det lys, at Schiller Institutet i vores kampagneavis nr. 1 fra juli 2006, der blev uddelt i 50.000 eksemplarer, fremlagde et forslag til et dansk maglevnet (magnetsvævetognet). I den følgende tid bestilte borgmestre fra de seks største danske byer et studie fra Danmarks Tekniske Universitet, der skulle belyse muligheden for at reducere rejsetiden mellem byerne gennem en modernisering af jernbanenettet. Studiet foreslog dog blot en forbedring af sporene, der kunne give en lidt kortere rejsetid, men veg tilbage fra at tage skridtet fuldt ud og fremsætte den visionære indførelse af magnetsvævetog. En teknologi som nogen kalder ny, men som i Kina dagligt transporterer titusinder af mennesker de 30 km mellem Shanghai centrum og Shanghai lufthavn. Turen varer 7 minutter og 20 sekunder og foregår med en hastighed på op til 431 km/t.

Bygningen af et dansk maglevnet gør det muligt at reducere rejsetiden internt i Danmark drastisk, og vil derfor være en effektiv konkurrent til biltrafikken. I Schiller Instituttets forslag, der forbinder Sjælland og Jylland med en ny tunnel via Samsø, vil den fremtidige rejsetid mellem København og Århus reduceres til under en halv time. En rejse til Aalborg, med et enkelt stop i Århus, ville kunne klares på tre kvarter. Når nettet om et par årtier så er fuldt udbygget (og til den tid vil man nok også have bygget en ekstra maglevforbindelse over Storebælt), vil de fleste af Danmarks største byer være indenfor en times afstand til København. Og så er maglevteknologien ikke blot en hurtig måde at flytte personer på, men kan også bruges til at sende computerstyret gods.

Uden et samarbejde med omverdenen kan vi dog ikke få fuldt udbytte af nettet. Bygges en kommende dansk-tysk Femern Bælt-forbindelse med et maglevspor, er der hurtig forbindelse til Hamborg og Berlin og derfra videre til resten af Europa og Asien. Rejsetiden fra København til Hamborg ville være ca. 40 minutter og rejsen til Berlin vare lidt over en time. På lignende

vis er der med en forbindelse over Helsingør-Helsingborg ca. fem kvarters transport til henholdsvis Oslo og Stockholm. Danmark vil dermed også komme til at tjene som en fysisk bro mellem vore nordiske broderlande og det europæiske kontinent. På grund af maglevtogets høje hastighed vil det automatisk udkonkurrere flytrafikken på mange inter-europæiske ruter. De store tyske byer vil kunne nås hurtigere med maglevtog end med fly, og biltransport vil fremstå som en forældet transportform i snegetempo.

#### Danmark som foregangsland

Vi skal dog ikke vente på, at der træffes beslutninger om at etablere et maglevnet i resten af Europa. Allerede nu er det en god idé at starte processen her i Danmark. En rejsetid på en halv time mellem Århus og København, og under en time mellem de øvrige større danske byer, vil revolutionere den sociale og økonomiske aktivitet i Danmark. Samtidigt vil områder, der i dag er yderområder, med »bumletogsafgange«, der stopper på mindre stationer mellem hovedstationerne, blive integreret i det danske økonomiske væv. Med en Femern Bælt-forbindelse, der har et maglevspor, vil en maglevstation pludselig gøre Lolland-Falster til en forstad til København.

Et dansk brug af den fremtidsteknologi, der i dag allerede anvendes i Kina, vil sætte turbo på hele processen i Europa, og hvis teknologien bliver veletableret i Danmark, er vi godt på vej til at blive de nye eksperter på den. Det økonomiske eventyr Danmark oplevede i vindmøllesektoren, kan vi gentage i større målestok indenfor maglev-teknologien. Nogle vil indvende, at et sådant maglevnet er for dyrt, men i længden vil det være langt billigere end både normale tog og landevejstransport. De 200 milliarder et komplet dansk maglevnet anslås at koste, bliver tjent ind over de næste årtier pga. de lave drifts- og vedligeholdelsesudgifter og de store fordele økonomien oplever, specielt hvis man holder billetpriserne nede. Det er en investering, der rækker langt ind i fremtiden.

Vi danskere har gennem de store brobygningsprojekter fået en stor fordel frem for de fleste andre europæere. Den kulturpessimisme og nulvækstideologi, der blev trukket ned over hovederne på os og vasket ind i vore hjerner efter kulturskiftet i 1968, er gennem vores praktiske erfaringer med disse store byggeprojekter blev svækket, og vores naturlige gåpåmod og fremtidsoptimisme er blevet styrket. Vores opgave er nu at være de kulturelle brobyggere, der kan få vore naboer og resten af verden til igen at kigge fremad.

Det kræver et drastisk politisk kursskifte, som det bliver fremlagt af Lyndon LaRouche. Et kursskifte der kommer tættere på dag for dag. Dermed har vi så også chancen for at gøre den skade, vi har forvoldt gennem at marchere sammen med Cheney og Blair, god igen, ved at vende tilbage til det, der er vores egentlige natur: Vi danskere er ikke umenneskelige korsfarere med sværd i hånd, vi er de brobyggere, verden så desperat har behov for.

Det vore efterkommere vil være stolte af, er ikke det, vi blot gør for at sikre os selv et mere bekvemt og problemfrit liv. Det er det, vi bidrager med til verden og menneskeheden. Det, som vi kan se på med glæde i sindet og konstatere: Verden er blevet et bedre sted at være, fordi vi og vores kultur er til. Det er den historiske rolle, vi bør spille.

# FIND DIN FERIE TIL BORNHOLM H

**INTERNETAVISEN**  
**Jyllands-Posten**

Prøv Morgenavisen  
Jyllands-Posten. Klik her

**Eniro**  
Danmark  Verden

Tirsdag 10. april

Internetavisen

Arkiv

Morgenavisen

søg på jp.dk

Offentliggjort 20. marts 2007 17:13 - opdateret 16:13

Tip en ven [Print-version](#)

We

Fog  
Brix

Ank  
dom

Chr  
forh

Vi s  
udl

His  
Dan



Plæ  
og  
•

Tag



Op  
sa  
•



Vin  
•

- Forside
- Indland  
artikel  
muhammed-sagen
- Udland
- Kultur
- Sport
- Meninger
- København
- Århus
- News

- Turen går til
- Biler
- Mad & Vin
- Ny viden
- Foto & video
- Time Out

Test om du er klar  
til at skifte job  
**jobzenen.dk**

- eptn.dk
- Nyheder
- Børser
- Økonomi
- International
- Erhverv & Samfund
- Finans
- Industri
- Handel & Service
- IT & Teknologi
- Kommunikation
- Ledelse & Karriere
- Privatøkonomi
- Loungen

## Tog fra Århus til København: 25 minutter

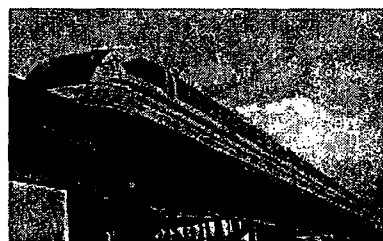
Af LARS FROM

**Gør som i Shanghai og byg et magnettog fra Århus til København, lyder et nyt forslag. Det kunne lyde som en fantasihistorie, men er det ikke.**

### JP EXTRA

#### Links

- Se den forbløffende køreplan. [Klik her.](#)



I Shanghai skyder toget en fart på 431 km/t. Overført til Danmark vil det betyde en transporttid mellem Århus og København på kun 25 minutter. Arkivfoto

I Shanghai har man taget springet og investeret i et ekstremt hurtigt magnettog med en tophastighed i den daglige drift på 431 km/t.

Sådan et tog bør vi også investere i i Danmark, mener den politiske forening, Schiller Institutet, der har afdelinger i hele verden, også i Danmark. Den danske formand, Tom Gillesberg, siger:

»Vi mener, at man seriøst bør overveje et magnettog fra Århus til København. Det er ganske vist en meget stor investering i infrastruktur, men vil til gengæld give os et trafikalt kvantespring ind i fremtiden.«

I Shanghai tager det 7 minutter og 20 sekunder at rejse de 30 kilometer ud til

byens lufthavn. Med et magnettog via Samsø, Kalundborg og Roskilde ville rejsen fra Århus til København tage 25 minutter, har Schiller Institutet regnet sig frem til.

Ifølge Tom Gillesberg vil det koste omkring 40 mia. kr. at bygge en magnetbane over Kattegat. Han forestiller sig en 21 kilometer lang tunnel fra Røsnæs lige nord for Kalundborg til Grydenæs Odde på Samsø og videre via en 25 kilometer lang lavbro til Hov sydøst for Odder.

»Hvis man virkelig vil tænke nyt, vælger man over de næste 25 år at bygge et net af magnettog i hele Danmark. Sådan et net med 635 kilometer vil koste omkring 150 mia. kr. at bygge. Det vil gøre Holbæk og Kalundborg til forstæder til København og for alvor flytte transport fra landvejen og over på skinnerne,« siger Tom Gillesberg.

Han mener sagtens, man kan lave fem- eller ti minutters drift på sådan en bane, ligesom han forestiller sig, at man f.eks. kan bygge en station på bl.a. Samsø.

Rejsetid København-Samsø: 42 minutter. Institutet har allerede lavet et forslag til en køreplan, der desuden viser, at det ville tage 43 minutter at rejse fra København til Aalborg.



**fpn.dk**

- Forbrug
- Dine penge
- Dit liv
- Din bolig
- Din mad
- Digitalt
- Motor
- Dine rettigheder
- Debat
- Spørg eksperterne
- Web-TV
- Fotoserier

- JP Explorer
- TV-oversigt
- Kulturguide

**Vejret i dag**

Tør. 6-9°C



**Annoncemarkeder**

- Søg på hvidevarer
- Søg på VVS artikler
- Søg på webhotel

**Abonnement**

- :: Få avis
- :: Få E-avis
- :: Flyt avis
- :: Ferieflyt
- :: JP Kupon
- :: Reklamation
- :: Kontakt abon.



- :: JP Master
- :: E-avis
- :: Print Magasiner
- :: Oplevelser
- :: Erhverv & Økonomi
- Deadline
- :: Arkiv
- :: Nyhedsagent
- :: Vin
- :: Monitor
- :: Bøger
- :: Rejser
- :: Galathea rejser
- :: Statusside

**Markeder**

- :: Bilzonen
- :: Jobzonen

Forslaget, der faktisk allerede blev udarbejdet sidste sommer, kommer nu frem, efter at trafikforsker Uffe Jacobsen i Morgenavisen Jyllands-Posten har foreslået at bygge en ny bro mellem Kalundborg og Jylland via Samsø.

Et forslag som i dag har fået SF til at foreslå at droppe både Femerbroen og den nye bro via Samsø for i stedet satse på højhastighedstog i lighed med, hvad man har i Spanien, Tyskland og Frankrig.

[Tilbage til forsiden](#)   [Til toppen af siden](#)   [Tip en ven](#)   [Print-version](#)

**Få et godt tilbud** på Danmarks største avis.  
Indtast her:

**MORGENAVISEN**  
**Jyllands-Posten**

Navn \_\_\_\_\_ By \_\_\_\_\_ Telefon \_\_\_\_\_

**Time Out:**  
**Hund fundet efter fire år på udflugt**  
Boston-terrieren Mickey forsvandt for fire år siden fra sit hjem i Kansas City. I weekenden blev han fundet i Montana - 1.600 kilometer hjemmefra. Læs artikel

**Kultur:**

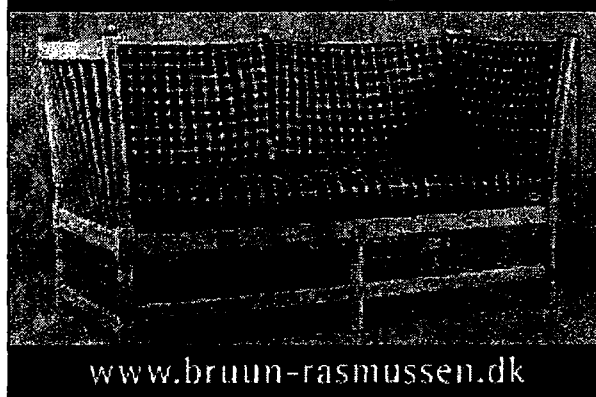


**Humør med høj rejsning**

Suveræn mandehørmende under-livs-holdning om kvinder, kropsfunktioner og kønsorganer. Læs artikel

Announce:

**Moderne kunst og design**  
online hver tirsdag kl. 20



[www.bruun-rasmussen.dk](http://www.bruun-rasmussen.dk)

**FORSIDE**

- Dronningens akvareller solgt til overpris
- Politisk strid om anbragte børn
- Peter Brixtofte - vanvittig eller idealist?
- Fire tiltalt for drab mod hjemløs
- 80-årig mand fundet på McDonald's
- Uheldig røver blev grinet ud af butik
- Over 1.000 dræbt under kampe i Somalia
- Modetøj og fodbold gør piger tykke
- Serbien håber på afrikansk hjælp i FN
- Sigøjnere sagsøger minister
- Sørensen og Scharf bliver rigsadvokat og PET-chef
- 102-årig kvinde slog hole-in-one
- Politiet har endelig afleveret brev til Amdi
- 52-årig overlevede svømmetur på 5.265 km
- Fodbold: Randers overraskede med englænder
- Slankekur er uden effekt
- Amerikansk turist på plads i rummet
- Myrdet 21-årig mindet
- 25-årig vil være den første kvindelige muslim i Folketinget
- Kvinder foretrækker jævne mænd

**INDLAND**

Se er

P

Se fra

Ind

Dro solg

Fog i bi

Pol bør

Pet elle

Bev ban

Fire hje

Fog mo

Ser afri (13

Brix fork (13

For ank

Ing me me (12

Sør bliv PET

# Magnettog med 431 km/t over Kattegat

Rejsetiden fra København til Århus kan blive skåret ned til 25 minutter, hvis Danmark bygger magnettoget over Kattegat, lyder et nyt forslag fra den politiske forening Schiller Institutet.

Af Thomas Djursing | onsdag 21.03.2007 kl. 10:20

Der er kun lige tid til at læse avisen, hvis drømmen om et magnettog fra Århus til København bliver en realitet.

Står det til den politiske forening Schiller Institutet, så skal danskerne gøre som i Shanghai og investere i et magnettog med en tophastighed på 431 km/t.

Ifølge formanden for den danske afdeling af foreningen, Tom Gillesberg, bør Danmark bygge en forbindelse over Kattegat med skinner til de såkaldte maglevtog. Det vil reducere rejsetiden fra København til Århus fra tre timer og et kvarter til 25 minutter. Det svarer til den tid, det tager at køre i S-tog fra Vanløse til Svanemøllen.



Transrapid Maglevtog på sin rute mellem Shanghai og Shanghais store internationale lufthavn Pudong. Den 30-kilometer lange rute tilbagelægges på 7 minutter og 20 sekunder med en tophastighed på 431 km/t. [Klik for større foto](#)

Magnettogene, der allerede er i drift mellem Shanghai og Shanmghais lufthavn i Kina, kaldes Transrapid Maglevtog.

Toget hænger i magnetfeltet mellem skinnerne og togets kraftige magnet. Dermed elimineres vibrationer, friktion og slitage. Samtidig vil både fremdrift, opbremsning og stabilitetskontrol ligge i hele togets længde.

### Drømmer om et europæisk skinnenet for magnettog

Schiller Institutets vision stopper dog ikke ved en enkelt forbindelse mellem Århus og København. Drømmen er et europæisk net af magnettog, hvor Danmark skal gå forrest i udviklingen.

Over de næste 25 år bør der bygges et net med 635 kilometer til en pris omkring 150 milliarder, siger Tom Gillesberg til Jyllands-Posten.

»Danmark skal, ligesom kommende amerikanske regeringer, knytte tætte bånd til Tyskland og de eurasiske lande og være med i opbygningen af Det

eurasiske Kontinent. Vi bør fungere som brobyggere og tilbyde ingeniørtropper i stedet for kamptropper«, lyder det i et nyhedsbrev fra foreningen Schiller Institutet.

Foreningen er en international politisk bevægelse, der samarbejder tæt med den amerikanske økonom og tidligere demokratiske præsidentkandidat Lyndon LaRouche.

#### **SF: Byg højhastighedstog, men drop broerne**

SF er klar lar til at investere i højhastighedstog, men ønsker at droppe alle planer om broer over både Femern og Kattegat.

»En ny bro mellem Sjælland og Jylland vil blive en gigant-investering, som med meget stor sandsynlighed vil føre til markant flere biler på vejene. I stedet for dette byggeri bør vi investere i en højhastighedsforbindelse mellem landsdelene over den eksisterende bro,« siger Poul Henrik Hedeboe, trafikordfører for SF, i en pressemeddelelse.

---

#### Links

Schiller Institutet: Forslag om højhastighedstog

Køreplan for Maglevtog mellem København og Aalborg

Pressemeddelelse fra SF om højhastighedstog

Forside/Miljø/Energi/Transport - Artikeldebat - **Magnettog med 431 km/t over Kattegat**

---

**21.03.2007** 18:43

Af [Anders Skærlund Petersen](#)

Endelig et brugbart forslag.

Men hvorfor stoppe i Aarhus, byg toglinien videre til Esbjerg med stop ved Billund lufthavn. Så kan Esbjerg og Aarhus lufthavn lukkes. Det giver bedre forbindelser til resten af verden fra provinsen. Aarhus lufthavn bliver jo alligevel overflødig når det kun vil tage 25 min at komme til København.

Det samme burde overvejes til Aalborg - dog vil det stadig være praktisk med en lufthavn i Aalborg, da afstanden til København stadig er relativ stor.

Fra København kunne højhastighedsforbindelse føres videre til Stockholm. Og fra Aarhus videre til Hamborg igennem trekantsområdet.

Generelt mangler Danmark og resten af Europa en langsigtet trafikplan. Før ovenstående bliver gjort skal man dog sikre at man bruger samme standarder for togdrift i hele Europa (helt til Vladivostok), så mange slipper for at ende i samme

situation som nu, hvor Europas jernbaner kvæler sig selv i for mange selskaber og forskellige standarder.

Hvad angår luftfarten vil det også være hensigtsmæssigt at fusionere mange af de nationale selskaber til at dække større områder med en forenkling til følge, som man allerede overveje i Skandinavien.

Grænserne skal væk!

**21.03.2007** 20:05

Af [Claus Nedergaard Jacobsen](#)

Hurtigere, højere, billigere, mere ....



Jeg savner stadig de gamle Storebæltsfærger, hvor man kunne nyde en god time i ro og fred, fodre havmågerne og nyde havluften. Før min tid kunne man tage aftenfærger fra Århus og ankomme frisk og veludhvilet til København næste dag. Sådant en færge ønsker jeg mig igen. UDEN mobildækning og internet, vel at mærke.

Hvis vi samtidigt kunne få sænket farten på internettet, så man kan få et par dages fred, fra man har sendt en mail, til svaret kommer tilbage, så ville det også være rigtig, rigtig fedt.

**22.03.2007** 12:17

Af [Ole Kjeldgaard](#)


Grav lige lidt i hvad Schiller instituttet er for en størrelse.

En gren af fantasien Lyndon LaRouche's religiøse imperium.

Prøv at checke dem på f.eks Wikipedia!

Dybt pinligt for både JP og ing at de kolporterer

sådan noget fis.

 R&#229;b

22.03.2007 19:52

Af J M

Resourcerne kan bruges på andet end magnettog. Vi har set på problemer med forurening, nye transportmidler, og hvad der kan gøres for at reducere CO2 udledningen. Et magnettog, bruger masser af energi - både for produktionen, og ved brugen, og den bliver så dyr, at kun en lille eksklusiv del af den danske befolkning kan bruge den. Prisen bliver derfor høj. Og en flybillet vil være billigere. I dag, kan flyves langt, for ganske få kroner, og der kræves ikke investeringer. Hvis flyveturen tager for lang tid, kan man måske overveje hvordan tjek-in tiden kan reduceres - måske specielt ved indlandsruter da vi jo nok ikke kan gøre så meget ved udlandsruter.

Vi er på vej bort fra et samfund, hvor rejsehastighed betyder noget. Det meste, som foregår, bliver i fremtiden automatisk. Måske forbydes manuelt arbejde, fordi det ikke kan reproduceres med automatik. Det betyder, at alt, bliver tegnet ved computere, og produceret på automatiske maskiner. Selv fabrikker. Ønskes en ny fabrik, bliver det et tryk på return. Det er opnåeligt, såfremt der sættes en stopper for enhver for fysisk arbejde da det vil tvinge til at bruge automatikken. Når først, at alle fabrikker fremstilles automatisk, og det kun er at sende programmet af sted, med tegninger, så er det relativt nemt at producere nye fabrikker, og skabe vækst.

Men, der er ikke grund til transport. Vi kan nemt - og billigt - oprette afdelinger, der er tæt på medarbejderne. Lokaler, koster ikke mere, når de er små, og decentralt, end når det er store centralt placerede kontorblokke. Næsten alle typer af arbejde, vil kunne klares fra en computer - enten fra hjemmet, eller fra en lokal afdeling af virksomheden.

Virksomhederne burde gøre mere for, at flytte arbejdet hjem, eller til lokalafdelinger. F.eks. kan opsættes kameraer, og fjernstyres robotter, til at klare de nødvendige ting. Programmerne, kan måske have features, der gør robotterne mere nøjagtige end mennesker, fordi medarbejderne kan anvende funktioner som f.eks. kantdetektering mv. så en arm, søges hen til præcis det sted, hvor der er en forskel i det som ses. VR teknologier, kan bevæge kameraer rundt, hvis hovedet bevæges, og muliggøre at man kan flytte sig omkring et emne. De fleste VR hjelm, har indbygget positionsbestemmelse, og vinkel.

Idéen med transport, er meget dårligt. Ligesom arbejdersamfundet, hvor fysisk arbejde, var det som talte, så er det et samfund vi er på vej bort fra. Vi er på vej ind i vidensamfundet, og væk fra industrisamfundet. Transport og maskiner, forurening, og energiforbrug, tilhørte

industrisamfundet. Meddens transport af data, og ikke fysisk arbejde, men intellektuel arbejde, karakteriserer videnssamfundet eller informationssamfundet. Det, som er fremtiden, er at arbejde hjemme, ved sin egen computer, eller VR hjelm, eller evt. at arbejde, i en lokal afdeling, hvor få medarbejdere er samlet, og hvor der arbejdes på computere, eller via storkærme, og evt. VR udstyr haves, således robotter kan fjernstyres mv.

Hvis der skal investeres i transport, er det næppe rationelt med hurtigere transport. Det giver øget resourceforbrug, og ikke stor gevindst. Den store gevindst, ligger i automatisk transport. Intelligente transportsystemer, der automatisk fragter gods, og måske mennesker, er der fremtid i. Det kan ske rimeligt hurtigt, men automatisk, og uden brug af menneskers fysiske tilstedeværelse.

Når alt styres af mennesker bag computere, vil det blive muligt, at lægge flere hjælpeværktøjer ind i computerens software, som gør arbejdet nemmere. Det kan være funktioner som søg efter noget, eller tag ved noget - og mulighed, for at selv angive "tastatur makroer" og små rutiner. Det gør arbejdet simpelt, og nemt. Samtidigt, kan det måske på sigt føre til en total automatisering.

Automatisering giver gevindst, da samme antal produkter jo produceres, og nogle skal have dem. Måske produceres endog flere. De skal fordeles på en måde, og "de rige" kan næppe bruge alt. Hvem kan bruge en milliard transistorradioer, hvis de ikke skal fordeles ud? For os andre bliver det måske gratis, eller vi får penge, for at opfinde nyt, eller måske bare, at eksistere og fordi at samfundet indsér, at penge ikke mere er arbejde, men fornuft. Pengene vil få ny værdi, og deres værdi vil blive valgt udfra hvordan samfundet optimeres bedst muligt. De beløb, som folk får til rådighed, vil også blive valgt udfra det som giver det bedste resultat. Den "frie økonomi", kan ikke overleve automatiseringen. Men, den er heller ikke god for nogen, trods mange tror den er god. Alligevel, vil alle blive rigere, med en ny økonomi.

I dag, er virksomheder det samme som idioti. Og praktisk arbejde, er at puste balloner op med luft, og herefter punktere dem, så man vedbliver at kunne puste op. Der findes ikke meget fornuftig arbejde. Og det meste kan automatiseres bort, og gøre alle rigere. I princippet, kan lønnen sættes op til det dobbelte, uden problem - for at intet bestille.

---

24.03.2007 21:39

Af Klaus Seiersen

---

Dette skarpe indlæg fra Jonas Haase på ScienceBlog har fået Schiller Institutet ind i

debatten:

[www.scienceblog.dk/...hos-jyllandsposten](http://www.scienceblog.dk/...hos-jyllandsposten)

---Klaus

[Log ind](#) for at tilføje en kommentar.

**VENT IKKE PÅ  
AT BLIVE HEADHUNTED**

**jobfinder.dk**  
REKST IGEN FOR TEKNOLOGI

---

[\[ Til Toppen \]](#) [\[ Kontakt os \]](#) [\[ Jobfinder \]](#) [\[ Messer \]](#) [\[ KrakTeknik \]](#) [\[ Om Ingeniøren \]](#) [\[ Annonceinfo/ads \]](#)  
[\[ Privacy Policy \]](#) [\[ Ophavsret \]](#)

---

Copyright © 2004 - Ingeniøren A/S - Postbox 373 - Skelbækgade 4 - DK 1503 København V



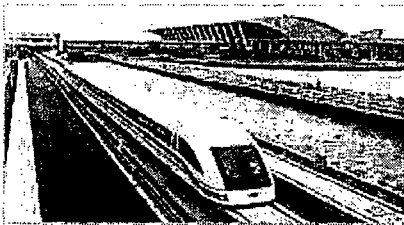
## Fra Aalborg til København på 43 minutter



Af: Peter Steen Nielsen | 21. marts 2007 kl. 15:02

Profil | Blog

*Danmark bør have et nationalt magnetsvævetognet. Det vil kræve etablering af en forbindelse mellem Jylland og Sjælland.*



Schiller Instituttets danske formand Tom Gillesberg sendte i dag et forslag fra Schiller Institutet til Folketingets Trafikudvalgets sekretariat og Infrastrukturkommissionen om nødvendigheden af et nationalt dansk magnetsvævetognet, der kan reducere rejsetiden Århus-København til 25 minutter og Aalborg-København til 43 minutter.

Den korte rejsetid er mulig gennem etableringen af en "Kattegatforbindelse" der forbinder Sjælland og Jylland via

Samsø.

Magnetsvævetog fragter den dag i dag dagligt passagerer de 30 km fra Shanghai til Shanghai Lufthavn på 7 minutter og 20 sekunder med en hastighed på op til 431 km/t.

Allerede i juli 2006 fremlagde Schiller Institutet sit forslag i en kampagneavis. Det har fået fornyet aktualitet efter Jyllands-Postens rapport om en mulig fremtidig "Kattegatforbindelse".

Tom Gillesberg udtaler, at et sådant hurtigtognet baseret på fremtidens teknologi, gennem at være hurtigere og mere bekvemt end biltrafik, for alvor kan flytte transport fra landevejene over til den kollektive trafik.

På grund af manglende forståelse for infrastrukturinvesteringer i vores nabolande, er Danmark nødt til at gå foran, og allerede nu etablere et hurtigt og fremtidssikret nationalt magnetsvævetognet, der efterfølgende kan videreføres til storbyerne i Danmarks nabolande og erstatte flytrafik på intereuropæiske rejsemål.

Schiller Institutet vurderer i sit forslag fra juli 2006, at et fuldt udbygget dansk »maglev-H« vil bestå af cirka 635 km dobbelt magnetbanespor til en anlægspris på omkring 150 mia. kroner.

Dertil kommer prisen for en Kattegatforbindelse på omkring 40 mia. kroner så den samlede pris anslås at løbe op i omkring 190 mia. 2006-kroner.

Stor  
konkurrence -  
læs mere  
Det grønne  
Rejsehold fylder 10  
år. Vind for 10.000  
kroner planter til  
din have og Henriks  
hjælp en hel dag!





Berlingske Tidende Business-sektionen side 2 den 24. marts 2007.

Berlingske <sup>Tidende</sup>

# Svar på tiltale...

Af Sonny Wichmann

## København-Århus på 25 minutter



Schiller Instituttets danske formand **Tom Gillesberg** foreslår Folketingets Trafikudvalg, at der bygges en super magnetsvævebane, så man kan komme fra København til Århus på under en halv time.

**I foreslår, at man Danmark bygger en magnetsvævetogbane, så man kan køre fra København til Århus på 25 minutter. Det er altså først første april på næste søndag!**

»Det er så realistisk, at der hver dag kører en masse af den slags tog mellem Shanghai og Shanghai lufthavn. Det tager 7 minutter og 20 sekunder at køre de 30 km. Her i Danmark skal vi have et højhastighedstog-netværk. Det kan man gøre ved at forbedre det eksisterende net og så kan man spare 10 minutter her og der. Men i stedet for at vælge den rimeligt forældede teknologi som IC4 kan man vælge en fremtidssikret teknologi.«

**Det tyder altså vildt, at man skulle kunne komme til Århus på under en halv timel**

»Jamen det kan man faktisk. Man kan lave en forbindelse over Kattegat, og så taler vi om en rute på cirka 180 km. Uden stop vil det tage under en halv time. Vælger man fem stop på vejen tager det måske 55 minutter.«

**I anslår, at en udbygget magnetsvævebane på 635 km. vil koste 150 milliarder kr. Og så kommer der 40 milliarder oveni til en Kattegatforbindelse. Det er rigtig mange penge!**

»Investeringen er i begyndelsen meget høj. Men til gengæld er det meget billigere at drive banen de næste 50 år. Der er mindre vedligeholdelse og driftsudgifter, fordi magnetsvævetog svæver, så der er ikke samme slitage på banen.«

**Hvad kommer en billet til at koste, hvis anlægsinvesteringen skal tjenes hjem?**

»Hvis man gør lige som med de store broer og finansierer det med brotakster, så bliver det et luksusprojekt. Vi anbefaler, at staten betaler nettet over 50 år, ligesom staten har betalt hele vejnettet. Så skal brugerne dække de faktiske driftudgifter.«

**Ser du slet ingen problemer i det her?**

»Der er kun lille hage ved det. Man er tvunget til at tænke langsigtet. Det er noget, man skal gøre, fordi det er til gavn for os alle på langt sigt.«

**REDAKTOR:**

Finn Mortensen  
fm@berlingske.dk

**SOUSCHIEF:**

Jens Chr. Hansen  
jha@berlingske.dk

**JOURHAVENDE:**

Per Højager

**REDAKTION:**

Erik Wilhelmsen  
Nikolai Steensgaard  
Søren Peder Hansen  
Birthe Nordstrøm  
Kurt Stendal

**REDAKTION:**

Pilestræde 34  
1147 København K  
Tlf: 3375 7575  
Fax 3375 2020  
www.business.dk

**ANNONCER:**

Tlf. 3375 7500  
Fax 3375 2001

e-post til redaktionen: [business@berlingske.dk](mailto:business@berlingske.dk) - e-post til annoncer: [annoncer@berlingske.dk](mailto:annoncer@berlingske.dk)

## Danish Schiller Institute's Maglev Proposal Sets Debate

by Michelle Rasmussen

The Schiller Institute in Denmark's proposal for the national section of a future, fully-developed Eurasian Land-Bridge, using magnetic levitation (maglev) technology, has made a splash in the Danish media. It has garnered coverage in numerous Internet publications, as well as major print media, during late March.\* The press has highlighted the proposal to construct a direct maglev link between Denmark's two largest cities: Copenhagen, the capital, located on the island of Zealand; and Århus, located on the Jutland Peninsula, separated by the Kattegat Sea. The prospect of reducing the current three-and-a-quarter hour trip to only 25 minutes, has ignited the excitement of people all over the country.

There is a real potential for Denmark to adopt the Schiller Institute program. In the joyous period after the fall of the Berlin Wall in 1989, when plans for infrastructural union between East and West were being talked about, including LaRouche's "Productive Triangle" proposal, far-sighted Danish politicians decided to finally build three great projects, conceived as a package, which had been dreamed about for a long time.

Two of them are now in use: the Great Belt Bridge (between the Danish island of Funen, and the Jutland Peninsula to the west), and the Öresund Bridge (between Copenhagen, Denmark, and Malmö, Sweden). These infrastructure projects were among the very few which were actually built in Europe after 1989, and have become a source of cultural optimism in the Danish population, and enhanced nationwide economic productivity. Denmark has also been pressuring Germany to agree to build the third proposed project, a connection between Denmark and Germany, across the Fehmarn Belt in the Baltic Sea. As Lyndon LaRouche has observed,

\* See the Schiller Institute in Denmark's homepage, in Danish and English, at: [www.schillerinstitut.dk](http://www.schillerinstitut.dk).

"The Danes want to teach the Germans to 'play bridge!'"

With the proven success of the great project concept, the Schiller Institute is now calling for Danish politicians to lead the way in Europe, and take the next leap into the future—the maglev future.

The Schiller Institute (SI) will testify before the Danish Parliament's Traffic Committee later this month. A written proposal has already been submitted for consideration, available on the parliament's homepage, as an official document.

### A Mass-Based Campaign

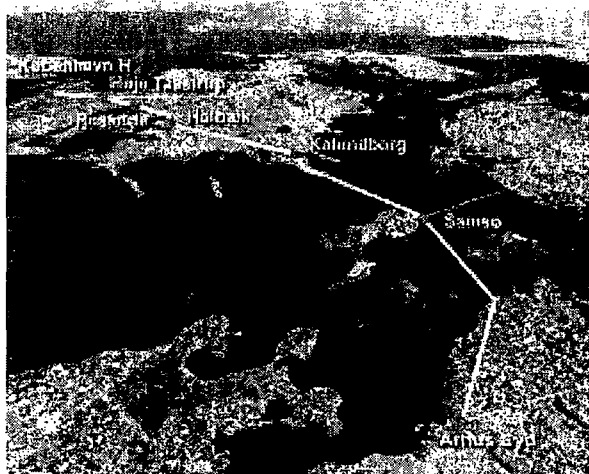
The mass-circulation of the SI national maglev plan in campaign newspapers, has shown the ability to introduce great ideas to the general population through this method. The article "Denmark and the Eurasian Land-Bridge," outlining the plan, was contained in the SI's first mass-distribution campaign newspaper of July 2006. It was handed out to 50,000 people, comprising 1% of the Danish population of 5 million, mostly in Copenhagen and Århus, over the following couple of months.

The circulation of these ideas helped to create the environment in which the mayors of Denmark's six largest cities proposed a plan, in November 2006, to improve the travel time between their cities. This would bring the transport time between Copenhagen and Århus down to two hours.

In December, the second SI campaign newspaper was published, also in 50,000 copies, with a headline article, "From Crusaders to Bridge Builders," urging quick acceptance of a proposal to construct a bridge/tunnel across the Fehmarn Belt between Denmark and Germany—currently the subject of dragged-out, negotiations between the two governments.

In February, the SI sent their two campaign newspapers and a letter, stressing the importance of adopting the included

FIGURE 1  
The Proposed Copenhagen to Århus Maglev Line



Schiller Institute/Poul E. Rasmussen

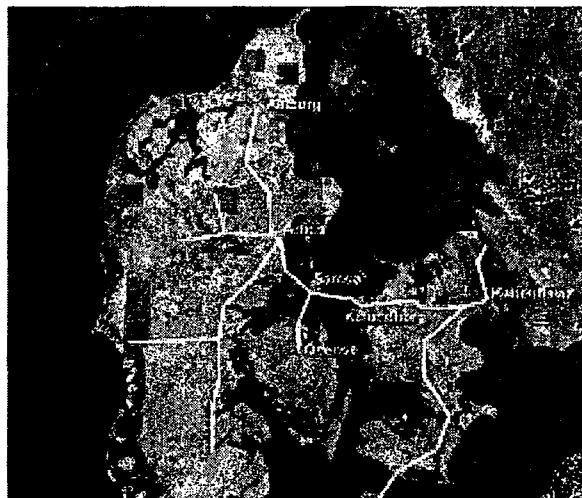
infrastructure proposals, to all of the 98 mayors of Denmark's newly redistricted municipalities. Positive, written responses were received from several of them. On March 19, *Jyllands-Posten* (*JP*), Denmark's largest newspaper, had banner headline coverage of traffic researcher Uffe Jacobsen's proposal, to drop the proposed Danish-German Fehmer connection, due to hesitation on the German side, and to build an internal Danish connection across Kattegat Sea instead.

Then, the next day, *JP* online published an interview with the chairman of the Schiller Institute in Denmark, Tom Gillesberg, highlighting the SI's proposal to build a 25-minute Copenhagen-Århus maglev link, with the Kattegat connection. *JP* included a picture of the SI's proposed "Maglev Danmark" timetable. Regarding the Fehmer connection, the SI has argued for constructing both projects, including maglev tracks. It has called on the German government to realize that such a future-oriented investment, will allow economic benefits that outweigh the costs, through increased transportation efficiency.

A follow-up article in *JP*, on March 21, included a positive response to the maglev idea, from Nicolai Wammen, the Social Democratic mayor of Århus, who stated, "It will give great flexibility in relation to, for example, living in Århus and working in Copenhagen. If the travel time is brought substantially down, whole new possibilities are created, in connection with meetings, education, family visits, cultural experiences and shopping, between the two Danish growth centers. It will have colossal significance."

Since then, the story has been picked up in numerous other media. *Berlingske Tidende*, a major Danish daily, interviewed SI's Gillesberg, and included his call for financing

FIGURE 2  
The 'Great H' Maglev Route



Schiller Institute/Poul E. Rasmussen

the project through a state capital budget investment, to be spread over 50 years. Ing.dk, the Internet version of *Ingeniøren* (Engineer) wrote, "The SI's vision doesn't stop with a single connection between Århus and Copenhagen. The dream is a European network of maglevs, and Denmark should lead the development." *Berlingske Tidende* included a quote from the SI's second campaign newspaper, "Denmark should, just like future American governments, establish strong ties to Germany and the Eurasian countries, and join in building up the Eurasian continent. We should act as bridge-builders, and offer engineering troops, instead of fighting troops." They identify the SI as "an international political movement, which closely cooperates with the American economist, and former Democratic Presidential candidate, Lyndon LaRouche."

### The National Maglev Proposal for Denmark

The SI proposes that Denmark build a national maglev network, using technology similar to the Transrapid, designed by the German company Thyssen, ironically, now only in commercial use in China, from Shanghai to the Shanghai Airport. The 30 km trip takes only 7 minutes and 20 seconds, with a top speed of 431 km/hour. The speed could even be increased to 500 km/hour with existing technology.

The Danish government ought to take the leap to maglev, and introduce this future-oriented technology, which can shift transportation from the highways, to public mass transportation, by making it much faster, cheaper, and more convenient than travel by car. The SI suggests starting with a passenger/freight connection between Denmark's two largest cities—Copenhagen-Århus, across the Kattegat Sea, by way of the island of Samsø (Figure 1). An express train would only take

25 minutes! This would cause the greatest non-linear, phase-shift in the nation's physical economic density, by creating a single cohesive metropolis, and would integrate the Danish economy to a degree unmatched by any other industrial national economy today.

The line would then be continued to the northern Jutland city of Aalborg, resulting in a 43-minute trip from Copenhagen to Aalborg. Thereafter, the other major Danish cities would be linked up, resulting in a "Great H" formation, with around 635 km of double maglev tracks (**Figure 2**). This would make a trip across country, shorter than a current trip from Copenhagen to the suburbs. The North-South line on the Jutland mainland, would go from Aalborg, southwards, through Århus, past the southern Danish border, to Hamburg, Germany. The North-South line in the eastern part of Denmark, would become the gateway to the other Nordic countries. From Copenhagen, it would go north to Helsingør (known around the world as Elsinor, from Shakespeare's *Hamlet*), through a new Helsingør, Denmark-Helsingborg, Sweden tunnel, to be divided into two routes—one to Stockholm, the capital of Sweden, and the other to Oslo, the capital of Norway. South of Copenhagen, the line would continue across the projected Fehmer Belt connection to Hamburg, Germany, with a connection to Berlin. This would result in travel times of only a little more than an hour, between inner-city Copenhagen, and the three other capitals! Fast intra-European connections, would make the maglev much more convenient than travel by air.

### **Capital Budget Financing**

The project should be financed along the lines of LaRouche's capital budget concept. The costs to build the project, should be distributed over a 50-year period. A Danish Maglev Corp. would be established, along the lines of the public corporations which built the Great Belt and Öresunds bridges, with one important exception. The major portion of the construction costs ought to be paid through the national budget, not user fees, in order to insure ticket prices low enough to encourage widespread usage. This would, in turn, save maintenance costs for the highways and regular train network, by transferring as large a percentage of traffic to the maglev as possible. Low prices would cause the greatest increase the national physical economic density, by bringing the country closer together, thereby producing the greatest economic benefit.

Denmark could take the initiative in Europe, to start what could become a European-wide network, to be linked to the Eurasian Land-Bridge, a concept developed by Lyndon and Helga LaRouche, starting from the already existing maglev line in China, and its projected extension. Here is the chance for a small country, with 5 million people, together with a large country, with over 1.3 billion people, to join hands across the entire Eurasian continent, to realize Leibniz's idea of a "Grand Design."