

MAGNETTOG OVER KATTEGAT

Kandidater

Folketingsvalg

KØBENHAVN



Tom Gillesberg

KBH. OMEGN



Feride I. Gillesberg

ØSTJYLLAND



Janus Kramer

NORDJYLLAND



Hans Schultz

-se bagsiden



Selvfølgelig skal vi have en Kattegat-forbindelse – men med magnettoget! I sommeren 2006 udsendte vi vores første kampagneavis med et detaljeret forslag til et dansk magnettoget, som gør det muligt at rejse mellem København og Århus på 25

minutter – den mest dramatiske ændring af Danmarks fysisk-økonomiske sammensætning nogensinde. Schiller Instituttets forslag:
1. Første fase: En fast forbindelse over Kattegat, med magnetogspor og motorvej.

2. Anden fase: Bygning af Århus-Aalborg: København-Aalborg på 43 minutter.

3. Helsingør/Helsingborg-tunnel /højbro for biler og magnettoget.

4. Fehmern Bælt forbindelsen skal ændres så det kan bære magnettoget.

Leder s. 2

Infrastruktur s. 6

Berings rejse s.10

FINANSSYSTEMET KOLLAPSER! -Vi ved hvad der skal gøres



Læs Lyndon LaRouches forslag
se side 4-5

Forsvar det almene vel: udryd spekulation

Fire repræsentanter for Schiller Instituttet stiller op til næste folketingsvalg som kandidater uden for partierne. Vi ved ikke, hvornår folketingsvalget kommer, men den frembrusende internationale fi-

nans- og bankkrise kræver politisk handling allerede nu. På trods af den nuværende danske højkonjunktur kan vi også hurtigt blive ramt af krisen. Vi kommer derfor ligesom USA og andre af verdens

lande til at træffe en række eksistentielle valg allerede i løbet af de næste par måneder, der kræver et politisk lederskab og en indsiget de etablerede danske politikere og partier indtil nu ikke har fremvist. Der-

for annoncerer vi nu vores kandidatur i denne avis og fremlægger samtidigt nødvendige ideer til, hvordan vi succesrigt overvinder den kommende krise.

Se side 2 og bagsiden

Efter Finanskrisen: Magnettoget over Kattegat

Af Tom Gillesberg, formand for Schiller Instituttet i Danmark og kandidat til Folketinget uden for partierne i Københavns Storkreds.

Sammen med tre andre repræsentanter for Schiller Instituttet stiller jeg op til næste folketingsvalg som kandidat uden for partierne. Vi ved ikke, hvornår folketingsvalget kommer, men den frembrusende internationale finans- og bankkrise kræver politisk handling allerede nu. På trods af den nuværende danske højkonjunktur kan vi også hurtigt blive ramt af krisen. Vi kommer derfor ligesom USA og andre af verdens lande til at træffe en række eksistentielle valg allerede i løbet af de næste par måneder, der kræver et politisk lederskab og en indsigt de etablerede danske politikere og partier indtil nu ikke har fremvist. Derfor annoncerer vi nu vores kandidatur i denne avis og fremlægger samtidigt nødvendige ideer til, hvordan vi succesrigt overvinder den kommende krise.

I november 2005 stillede jeg op til kommunalvalget som kandidat for Schiller Instituttets Venner i København under temaet »Når boblen brister... Et nyt Bretton Woods«. Jeg advarede om, at den danske og internationale boligboble ville briste og om, at der oven på boligboblen var en mange gange større international finans- og spekulationsboble, der også stod for fald. Som det senere blev uddybet i min artikel »Hvem tager ansvar...« og Schiller Instituttets kampagneavis nr. 1 må vi forberede overgangen til et nyt Bretton Woods-finanssystem og en global New Deal.

Den danske økonomi har netop nu en fantastisk højkonjunktur, der, udover den positive effekt fra de danske broprojekter og de forøgede danske olieindtægter, primært er baseret på de stigende boligpriser og den medfølgende historisk høje gældsætning af de private husholdninger. Friværdier på papiret er blevet omsat til et rekordhøjt privatforbrug, der, sammen med den hektiske byggeaktivitet, har medført faldende arbejdsløshed. Men midt i den danske drømmeverden med faldende arbejdsløshed, overskud på statsfinanserne og en kamp om, hvem der skal have de største skattesænkninger eller lønstigninger, trues vi ikke blot en kollaps af den danske boligboble, men af konsekvenserne af, at den amerikanske bolig- og spekulationsboble allerede er bristet.

Flere millioner amerikanske husejere er på vej på tvangsauktion i takt med at boligpriserne er faldet, og de har hverken mulighed for at omlægge deres boliglån eller råd til at betale de stadigt højere renter. Samtidigt har sammenbrækkningen i boligboblen kollapsede hele spekulationsmarkedet i de såkaldte »subprime loans« (boliglån med dårlig sikkerhed) og sat en lavineagtig sammenbrudsproces i gang af de mange andre gældsbobler på finansmarkederne. Med det pludselige ophør af billig kredit fra den såkaldte »yen carry trade« er der en akut likviditetskrisis, hvor spekulationsfondene ikke kan fortsætte deres gearede investeringer og hvor de værdipapirer, de har som sikkerhed for deres forretninger, hurtigt falder i værdi. Dag for dag forsvinder stadig mere likviditet fra markederne og hedgefonde og banker i USA og resten af verden er allerede begyndt

at gå under. Når først dominoerne vælter, kan ingen føle sig sikre, hvilket bl.a. ses ved at flere tyske banker har måttet kaste håndklædet i ringen. Senest var det SachsenLB, hvis datterselskaber i Dublin med bare 200 mio. euro i grundkapital investerede 65 mia. euro i lån til det amerikanske ejendomsmarked og led store milliardtab.

Ifølge verdens ledende økonom og økonomiske prognosemager, den tidligere amerikanske præsidentkandidat Lyndon LaRouche, vil krisen allerede i løbet af de kommende uger i september og oktober forværres og true hele det dollarbaserede internationale finanssystem. Hvis centralbankerne ukritisk pumper

**Når boblen brister...
Nyt Bretton Woods!**



**Derivater
Boligpriser
Inflation**

Tom Gillesberg

Schiller Instituttets Venner - www.sivc.dk
Postboks 2615, 2100 København Ø Tlf.: 35 43 00 33 info@sivc.dk

Valgplakat fra kommunalvalget i København november 2005.

store pengebeløb ind i markedet for at redde spekulanterne, vil det blot accelerere den hyperinflation, der er under udvikling, og som truer med at ramme realøkonomien – i lighed med hyperinflationen i Weimar-Tyskland i 1923, hvor der i løbet af et halvt år kom milliardbeløb på pengesedlerne (se side 4). Og eftersom dollaren er verdens reservevaluta, vil det være hele verden, der mister sit betalingssystem på hyperinflationens alter.

Beskyt den fysiske økonomi

Hvis vi vil undgå at vor økonomi, banker og borgere lider under de ulykker der er på vej, er det nødvendigt at bygge en brandmur, der kan beskytte den nationale fysiske økonomi imod sammenbruddet af den internationale spekulationsboble. I USA har LaRouche allerede taget et sådant initiativ til at mobilisere

kongressen for et nødindgreb, der kan beskytte de amerikanske banker og boligejere (se side 4). Lignende tiltag må forberedes her i Danmark, der kan forhindre, at vi bliver opslugt af denne truende flodbølge. Vi står over for en finansiell efterårsstorm, der er større og farligere end summen af krisen i Weimar Tyskland i 1923 og den dybe depression efter den sorte mandag i oktober 1929.

Både nationalt og internationalt må vi forberede forsvarsværker, der kan afværge de værste af den finansielle flodbølges skadevirkninger, og som samtidigt kan genetablere et fundament for langvarig og vedholdende global økonomisk vækst. En vækst, der ikke er baseret på midlertidige finansielle bobler men på langsigtet fysisk-økonomisk opbygning, som gør det muligt, at vi kan være flere mennesker, der alle nyder en højere levestandard.

Det indebærer også, at vi langt om længe endeligt må gøre op, med de nye »værdier« vi fik fra 1968-oprøret og fremefter, der har skabt de aktuelle problemer, gennem at erstatte opfattelsen af økonomi som en fysisk produktionsproces, med ideen om at økonomi blot er penge, og at det er hip som hap om de bliver tjent ved finansspekulationen eller produktion. Det er den tankegang, der førte til, at man gik bort fra Bretton Woods-systemets faste valutakurser og reguleringer, og skabte det frie spekulationsmarked. Samtidig blev udviklingspolitikken med fokus på opbygning af fungerende national-økonomier erstattet af globalisering og dens krav om afregulering og kapitalens frie bevægelighed. Private finansinteresser kunne skabe hurtig profit, men en stor del af verdensbefolkningen betalte for gildet med dramatisk faldende levestandarder. Sidst men ikke mindst har 68-skiftet bevirket, at befolkningens naturlige begejstring for videnskabelig og teknologisk fremskridt blev erstattet af teknologiforskrækkelse og uvidenskabelige »alment accepterede meninger«.

I Danmark har vi heldigvis gennem bygningen af Storebæltsbroen og Øresundsforbindelsen allerede taget et stort skridt væk fra 68'ernes nulvækstid, om at man blot skal tænke på sig selv her og nu, og at fremskridt er noget skidt, men vi må også erstatte den sygelige idé om, at vi alle blot er grådige forbrugere, der blot lever for nuet, med en forståelse af vores rolle som producenter i et samfund baseret på langsigtet investeringer i infrastruktur og videnskab. Det er den rolle, der gør det muligt for os at bidrage til at skabe økonomisk velstand i hele verden, både for de nuværende og kommende generationer.

Investeringer er ren profit

Vi må derfor også have en dybere forståelse af økonomi end de simple monetære teorier der undervises i på økonomistudierne. Nationaløkonomi er ikke simpelt bogholderi, hvor det blot drejer sig om at balancere indtægter og udgifter og

så diskutere, hvordan det samfundsøkonomiske overskud skal bruges. Der er grundlæggende forskel på at investere penge i opbygning af infrastruktur og på at bruge dem til dækning af løbende udgifter – f.eks. til lønninger og import af forbrugsvarer. Når der pumpes flere penge ud til et stigende privatforbrug, som vi har set det i Danmark over de sidste mange år, sætter det gang i økonomien, frem for alt handels- og serviceerhvervene, men det øger ikke nødvendigvis den fremtidige produktivitet og vores produktionsevne.

Investorerer vi derimod i infrastrukturprojekter, sætter det i endnu

i takt med at boligboblen falder sammen, skal vi derfor mangedoble de ressourcer vi investerer i den danske infrastruktur. I forbindelse med bygningen af en bro/tunnel over Kattegat skal vi etablere en dobbeltsporet magnettoglinje mellem København, Århus og Aalborg, der med en hastighed på 500-600 km/t vil reducere rejsetiden mellem København og de to provinsbyer til henholdsvis 25 og 45 minutter. Linjerne bør så efterfølgende udbygges til resten af landet så alle større danske byer om senest 25 år er indenfor en times afstand til København, og Danmark er et tæt integreret og sammenhæn-



Tom Gillesberg (t.v.) overrækker en Femern Bælt-bro med magnettoget til Dr. Gerhard Nourney, Tysklands ambassadør til Danmark, ved en demonstration arrangeret af Schiller Instituttet til støtte for Femern Bælt-broen.

højere grad end normale lønudbetalinger gang i økonomien her og nu, da der ud over lønmodtagernes forbrug også bliver skabt beskæftigelse med levering af maskiner, byggematerialer, underentrepriser osv. Og som i tilfældet med bygningen af Storebæltsbroen bliver der også helt nye udfoldelsesmuligheder og hverdagen bliver lettere og behageligere for en del af befolkningen. Men der er også en yderligere fordel: Den samlede økonomis produktivitet stiger. Det er årsagen til de store positive økonomiske effekter vi så i Danmark efter bygningen af Storebæltsbroen. Faktisk er investeringer i sådanne brugbare infrastrukturprojekter en sand økonomisk gevinstmaskine: Jo flere penge vi investerer, desto rigere bliver vores samfund.

Dansk magnettoget

Sideløbende med at vi afværger de økonomiske ulykker fra det internationale finanssammenbrud, og slås med en afmatning i økonomien

økonomisk væv. Via de nye bro/tunnelforbindelser over Femern Bælt og Helsingør/Helsingborg vil de danske byer blive forbundet med storbyerne i vore nabolande (se side 6-7). Og i takt med at omverdenen følger det danske eksempel og hopper på magnettoget, vil vi kunne rejse hele vejen til Amerika via en Beringstrædetunnel (se side 10-11) på under 24 timer.

Er vi rigtig smarte, vil vi i forbindelse med etableringen af et dansk magnettoget ikke blot forsøge at importere alt færdigt udefra, men selv være involveret i at forfine magnetogsteknologien, og efterfølgende i at producere såvel magnetogbane som magnettoget. I takt med at vore nabolande så står på magnettoget, er det os, der har kundskaben og produktionsevnen. Vi vil få et vindmølleeventyr i storformat.

Et komplet dansk magnettoget vil koste omkring 150 mia. kr. over de næste 25 år – i gennemsnit 6 mia. om året. Sideløbende skal vi også kraftigt øge investeringerne i

Schiller Instituttets kampagneavis nr. 4, efterår 2007.

Udgivet af Schiller Instituttet.
Sankt Knuds Vej 11, kld., 1903 Frederiksberg C, tlf: 35 43 00 33.
si@schillerinstitut.dk, www.schillerinstitut.dk, fax: 35 43 87 57.
Århus tlf: 21 82 51 14.

Bidrag kan sendes til Giro: 564-8408 eller homebanking: 1551-0005648408.

Redaktion: Tom Gillesberg (ansvh.), Michelle Rasmussen, Poul E. Rasmussen, Percy Rosell, Janus Kramer Møller.

Tryk: Dansk AvisTryk
Oplag: 60.000 eksemplarer.

ISSN: 1902-5351

Finanssystemet i respirator

Der har længe været kritikere, der har angrebet Schiller Instituttet for at råbe: »Ulven kommer«, når instituttet har advaret om global systemkrise i verdens finanssystem. I de sidste par måneder er kritikken forstummet, og der er stadig større panik på markederne for, hvordan det hele ender. Prometheus' chefredaktør Poul Rasmussen fortæller.

Den 5. september samlede direktørerne for de største banker i City of London til deres månedlige møde med den britiske centralbank, Bank of England. Men ifølge avisen The Financial Times var stemningen slet ikke som den plejer. Forud for mødet fortalte bestyrelsesformanden for investeringsbanken Barclays Capital, Hans Jörg Rudloff, en forsamling af russiske erhvervsledere i Moskva, at finansmarkederne er blevet ramt af et alvorligt »hjertertilfælde« hen over sommeren og nu befinder sig i en særdeles kritisk tilstand.

Ifølge direktør Rudloff vil de næste fire til seks uger

blive altafgørende. Efter sammenbruddet af boblen på det amerikanske boligmarkedet er tilliden forsvundet fra det globale marked for handel med gældspapirer. Over hele verden sidder banker, pensionskasser og investeringselskaber med over 3.000 milliarder dollars i forskellige former for investeringsinstrumenter, der alle har det til fælles, at de i virkeligheden blot er »moderne« pantebreve, og at ingen i øjeblikket vil eje eller have dem. De mest almindelige går under navne som »kreditbaseret obligation«, CDO, »aktivbaseret kommercielt værdipapir«, ABCP og ABS, eller den mere brede

fællesbetegnelse »særlige investeringsinstrumenter«, SIV. Markedet for disse gældspapirer er gået fuldstændigt i stå. Der er ingen, der køber. Derfor kender bankerne heller ikke værdien af de investeringsinstrumenter, de selv ligger inde med. Og for rigtigt mange finanselskaber betyder det, at de i virkeligheden ikke ved, om de er solvente eller ej. Hans Jörg Rudloff udtrykte det således: »Det store spørgsmål er, om vi er i stand til at fastsætte et nyt prisniveau for disse værdipapirer. Hvis ikke, vil patienten dø!«

Og det ser rigtigt sort ud. Trods flere uger med daglige milliard-indsprøjtninger af frisk kapital fra Den amerikanske Føderalbank, Den europæiske Centralbank og centralbankerne over hele Asien er tilliden i finanssystemet ikke blevet genoprettet.



LYM-medlem gør grin med spekulanterne i Seattles finanskvartier: »Min hedgefond kollapsede. Kan du afse lidt likviditet? Alt er velkomment.«

Den 4. september sprang interbankrenten i London, også kaldet Libor-renten, som de mest solide storbanker skal betale, når de låner hos hinanden, et fuldt procentpoint over Bank of Englands al-

mindelige diskonto. Det var første gang siden finanskrisen i efteråret 1998. Et meget alvorligt tegn.

Ingen penge at låne

Og bankerne har allerede holdt generalprøve på et totalt systemsammenbrud. Torsdag den 9. august opstod der rygter om, at den tyske storbank WestLB havde mistet 20 mia. dollars på det amerikanske boligmarked. Det fik hele det internationale bank- og kreditmarked til at gå i sort. I næsten tre timer var det umuligt at opdrive et lån eller en kreditlinje noget sted på kloden. Bankerne turde ikke låne til hinanden, for ingen vidste, hvem der var solvente, og hvem der ikke var. Jo større og finere bank du var, dets mindre var din kreditværdighed, for braget ville blive proportionelt med din størrelse, hvis du krak-

kede. Kilder i finansverdenen sagde, at det var det mest skræmmende, de nogensinde havde oplevet.

Imens finanssystemet således gisper efter vejret i en respirator, der hurtigt er ved at løbe tør for strøm, går hverdagen videre for fleste mennesker rundt om i verden. Så længe det varer! I de kommende uger vil millioner af amerikanske familier blive konfronteret med afdrag på deres huslån, de ganske enkelt ikke har penge til. Det samme vil være tilfældet i Storbritannien.

I Tyskland har alle de gamle halvoffentlige delstatsbanker haft fingrene dybt ned i kagedåsen med dårlige amerikanske huslån, de såkaldt »subprime-lån«. Det kan komme til at koste de tyske skatteydere dyrt. I Sachsen måtte man i begyndelsen af

fortsættes side 9



Et dansk magnetotog vil hurtigt vokse til vore nabolande og gøre Danmark til bindeled mellem Europa og Skandinavien.

alle de andre dele af vores transportinfrastruktur: s-tog, letbaner og regionaltoget, veje og motorveje osv. Derfor bør statens årlige anlægsinvesteringer hurtigt hæves til mindst 20 mia. kr. årligt i stedet for de fattede 7,5 mia. kr. regeringen har fremlagt i sit finanslovsforslag for 2008. Dertil kommer så de tre store broprojekter - Kattegat, Femern Bælt og Helsingør/Helsingborg - der samlet løber op i over 100 mia. kr., og som efter Storebæltsbroens forbillede finansieres ved hjælp af brugerbetaling, og derfor ikke belaster finansloven.

På samme måde er investeringer i kloaksystemer, vandforsyning, elnet, nye hospitaler og uddannelsesinstitutioner ikke bare penge ud af vinduet, da det er infrastruktur, man kan anvende over de næste mange årtier. Penge udbetalt som løbende udgifter, som f.eks. lønninger og den daglige drift, er nødvendige og vil naturligt stige i takt med at vores samfund bliver rigere og yder befolkningen en bedre velfærd, men kan kun bruges én gang. Derfor skal vi sørge for stadigt stigende lønninger og velfærd men samtidigt sikre, at investeringerne i grundlæggende fysisk infrastruktur, og forskning

og udvikling, stiger endnu mere. Jo mere vi investerer i den type projekter, desto rigere bliver vi.

Danmark som videnskabs- og udviklingscentrum

I tidligere tider var det os der fulgte i hælene på de andre lande, specielt Tyskland med dets industri- og videnskabstradition. Med opbygningen af et dansk magnetotognet vil vi være på vej mod en overordentlig spændende fremtid, hvor det pludseligt er os, der er vejviseren og foregangslandet. Med bygningen af et dansk magnetotognet, er det Danmark som behersker denne nye teknologi i Europa og sætter standarderne. I en let omskrivning af elektromagnetismens fader H.C. Ørstedes profetiske ord til H.C. Andersen: »Kære Andersen - hvis Deres romaner vil gøre dem berømt, så vil eventyrene gøre dem udødelig« hører man skæbnen hviske: »Kære Danmark - hvis dine broer har gjort dig berømt, så vil magnetotogene gøre dig udødelig«.

Det danske magnetotognet vil blive ført videre til Stockholm, Göteborg og Oslo i nord og Hamburg og Berlin i syd. Alle byerne vil

være indenfor fem kvarters rejse fra København, og Danmark vil være et naturligt centrum for Nordeuropa.

Samtidigt vil det danske net hjælpe Tyskland og resten af Europa væk fra nulvækstideologien og i gang med at finde mere optimistiske sider af deres identitet frem fra kulturens gemmer, på samme måde som optimismen fra de danske broprojekter allerede er begyndt at inspirere dele af befolkningen i vore nabolande.

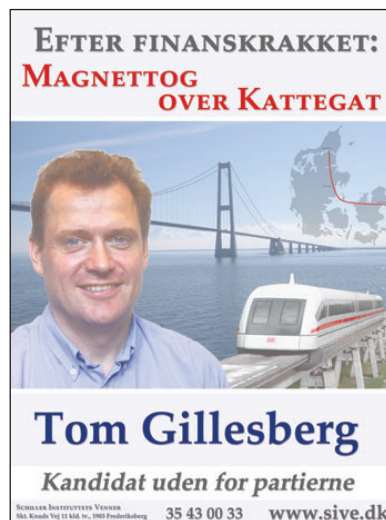
Den debat om magnetotog, som Schiller Instituttet indtil nu har fået sat i gang i Danmark, har allerede skabt stor interesse i Hamburg for at blive koblet på et dansk magnetotognet, der så efterfølgende kan sprede sig videre fra Hamburg ud til resten af Tyskland og det øvrige kontinent. Og snart kan magnetotog ikke blot bruges til persontransport men også til hurtig og billig godstransport, der kan få nogle af lastbilerne væk fra motorvejene. Hvis vi så sørger for ikke blot at investere i broer og magnetotogteknologi her i Danmark, men samtidigt også investerer i og forbedrer vores naturvidenskabelige uddannelse, og laver forskning i keramiske materialer, brintøkonomi, kernefysik, rumforskning osv., vil Danmark ikke blot være et geografisk praktisk sted at placere forskning, udvikling og kapital- og kundskabsintensiv produktion, men også et intellektuelt og videnskabeligt kraftcenter, der en gang for alle har forladt 68-kulturens deprimerende skygge.

Politisk lederskab

Hvis alt dette ikke blot skal være ren ønsketænkning, kræver det dog politisk lederskab. På det globale plan er vi afhængige af et skifte i USA væk fra Cheney/Bush-regeringens krigspolitik til en amerikansk freds- og opbygningspolitik i Franklin D. Roosevelts tradition. Heldigvis er der stadig større dele af både befolkningen og det politiske etablisement i USA, der har erkendt, at Lyndon LaRouche har ret i sit krav om Cheneys afgang og et tværpolitisk samarbejde, for at få USA ud af

krisen - inden Cheney får held til at starte en krig imod Iran.

Befries Bush fra Cheneys lange arme og sættes under overopsyn af en tværpolitisk patriotisk alliance, kan det samarbejde, der blev indledt i Kennebunkport i begyndelsen af juli mellem Bush-familien og den



Tom Gillesberg er folketingskandidat uden for partierne i Københavns Storkreds.

russiske præsident Putin, føre til et strategisk partnerskab mellem USA og Rusland. Med udgangspunkt i et samarbejde mellem de fire stormagter USA, Rusland, Kina og Indien har vi pludseligt grundlaget for global fred og udvikling til erstatning for Storbritanniens og Cheney konfrontations- og krigspolitik.

Danmark skal hjælpe til i denne proces og sørge for, at den nuværende konfrontationspolitik fra EU's side overfor Rusland og andre ikke-vestlige lande erstattes af et langsigtet venskab og samarbejde om videnskab, infrastruktur og udnyttelse af naturrigdomme, specielt Ruslands enorme råstofressourcer. Gør vi det, vil den truende fare for et sammenbrud af finanssystemet med en efterfølgende ny mørk tidsalder - som det skete med den sorte død efter finanssammenbruddet i det 14. århundrede - i stedet blive vendt til et nyt Bretton Woods-finanssystem, der kan sikre global økonomisk op-

bygning og en medfølgende kulturel renaissance.

Kandidat til folketinget

Det er spændende og afgørende tider. Allerede de nærmeste uger er vi på vej ud i økonomisk og politisk farvand, hvor de gængse økonomibøger og traditionelle politiske tiltag ikke længere fungerer. Derfor kræves der også her i Danmark den form for politisk lederskab og indsigt, Franklin D. Roosevelt repræsenterede i 30'erne, og som LaRouche repræsenterer i USA i dag.

Man må selvfølgelig håbe, at det nuværende folketing og de andre danske politiske institutioner tager Schiller Institutets program til sig, og er med til at sørge for, at vi kommer uskadt gennem den kommende tids farlige prøvelser. Men det er også klart, at der skal træffes beslutninger og findes løsninger, der ikke kan beskrives i detaljer på forhånd. Derfor må der være selvstændige folketingsmedlemmer, der har arbejdet med at mestre de dybere principper, der ligger til grund for fysisk økonomi og videnskabeligt og teknologisk fremskridt. Det vil være det politiske lederskab, der er den nødvendige katalysator i at sikre vores fremtid.

Vi fire repræsentanter fra Schiller Instituttet har valgt at tage et personligt ansvar for, at dette historiske drama får en lykkelig afslutning. Derfor arbejder vi ikke blot med at mestre disse dybere principper, men forsøger også at råbe vore omgivelser op og fortælle dem den ubehagelige sandhed. Ikke for at skabe panik og fortvivelse, men for at sprede håb om at vi i tide kan udskifte den politik, der har skabt den nuværende krise, og tilføre den politiske beslutningsproces de store visioner, den desperat mangler. Derfor stiller vi op til folketinget.

Vi håber ikke blot på din stemme i det kommende folketingsvalg, men også at du går i gang med at mestre disse ideer, og hjælper med til at vores program bliver udbredt og gennemført. Ring til os i dag og gå med i arbejdet.

Hastebudskab til nationen

Af Lyndon H. LaRouche jr.

Dette korte budskab fra Lyndon H. LaRouche til USA's befolkning, blev indtalt den 1. september 2007 og kan høres på www.larouchepac.com.

»Dette er Lyndon LaRouche, der taler. Vi står overfor den største globale økonomiske krise, menneskeheden har kendt i århundreder. Den overgår alt, vi oplevede i tiden umiddelbart efter 1. Verdenskrig, inklusive depressionen i 30'erne – men vi kan håndtere det.

Problemet her og nu er, at [den manglende handling fra] USA's præsident – det embede, der burde have udvist lederskab i forberedelserne af et forsvar for nationen imod den værste depression i mands minde, som nu står for døren – tvinger os til at tage særlige foranstaltninger gennem andre organer for at beskytte den amerikanske befolkning indtil det tidspunkt, hvor vi kan få den reform gennemført, der er påkrævet for at komme sikkert gennem dette.

Vores første prioritet må være at redde USA fra at blive ødelagt, og det er der en reel fare for sker med det, der nu er på vej. *Dette er det største finansielle sammenbrud*, vi har set i vor tids historie – i min tid og i jeres tid – og det er af samme type som det, der ramte Tyskland i 1923.

Ikke desto mindre er det et problem, vi kan håndtere. Det kræver, at Kongressen mobiliseres til at iværksætte tiltag, der svarer til oprettelsen af en brandmur, der skal beskytte de vitale dele af vores økonomi og vor befolknings ve og vel. Det kan lade sig gøre. Det skal blot vedtages af Kongressen inden udgangen af september.

Der er en vis åbenhed overfor ideen om at gøre noget ved problemet, og den vokser og spreder sig nu i Kongressen og andre steder. Rent faktisk.

Jeg har skrevet et idé-udkast til et lovforslag, som vil fungere. Jeg har foreslået en national lovgivning, der kan iværksættes umiddelbart, og som må vedtages allerede i løbet af september måned, fordi oktober måned er utrolig farlig: *Vi tør ikke foreslå noget, der ligger udover den første del af september. Der må handles i begge Kongressens kamre allerede i september, og der skal hastevedtages en lovgivning*, der har tilstrækkelig støtte fra både republikanere og demokrater, begge steder, til at kunne modstå et veto fra præsidenten – en veto-sikker lov.

Hvis vi gør sådan, kan det godt være, at vi bliver ramt af en depression i oktober, som vil være langt værre end den i 1929-1933. Men – beskytter vi vore banker, selv hvis de går ned, og beskytter vi vore boligejere, så ingen af

dem bliver sat på gaden pga. krisen, så kan vi i løbet af på de andre; vi forsøger at redde nationen. Og det må



Franklin D. Roosevelt fik USA ud af 30'ernes depression.

oktober og senere hen få løst problemerne, og sætte en almen økonomisk genrejsning i gang. Vi må mobilisere for at få det gjort.

Der er nu mange, der kommer med forslag til reformer og lovgivning. Det meste af det, jeg har set, er noget tolt ubrugeligt skrammel. Det mest trossede er kommet fra USA's præsident selv, med det han har foreslået. Vi taler om millioner, der vil miste deres boliger *her og nu*.

For at forstå dette, må man først erkende, at der har været et sammenbrud, som de fleste af jer burde have lagt mærke til ved blot at se jer omkring i jeres byer og næromgivelser. Vores industri og landbrug er blevet ødelagt. Ok, der bliver måske dyrket lidt her og der, men vi har ikke mange landmænd tilbage. Vores befolkning, som det er tilfældet med sammenbruddet af bilindustrien, har mistet evnen til, ikke blot at producere varer, men også til at tilvejebringe grundlaget for en hæderlig levestandard for menneskene i delstater som Michigan, Ohio, Indiana osv. Og det er typisk for det, der er sket i verden som helhed. Det er vores problem.

Vi kan løse det, men vi bliver nødt til at stå fast. Vi må omgående have en hastelovgivning – uden ekstra tilbehør, uden små simple ændringer, ingen smarte tricks – af den type, som jeg har foreslået. Den må sættes i værk i løbet af september måned. Den må håndteres som hastelovgivning og være prioriteret som sådan af begge Kongressens kamre. Der må være en veto-sikker vedtagelse i begge Kongressens kamre. Både demokrater og republikanere må mobilisere sammen uden forskelsbehandling. Der er ingen, der ønsker at skære halsen over

vicepræsidenten bliver præsident. Derfor må vi droppe Cheney. Det kan ske, hvis tilstrækkelig mange demokrater og republikanere, i særdeleshed deres repræsentanter i Kongressen, beslutter sig for at gøre det. Det kan gøres. *Lad os gøre det.* Og lad os få Cheney smidt ud og gå videre med den reform, jeg foreslår:

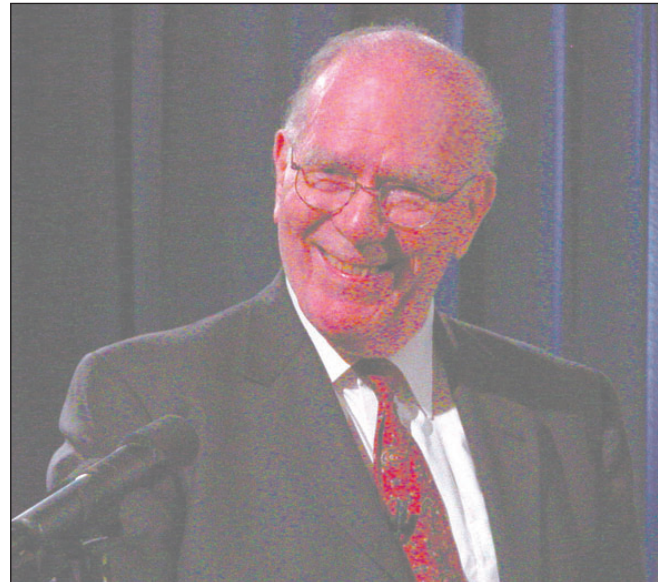
Det vil sige, at ingen boligejer, der er beskyttet af staten, vil blive sat ud af sit hjem, og at ingen bank eller sparekasse, hverken en landsdækkende bank eller en lokalbank, vil blive lukket. Det betyder også, at vi ikke kan acceptere, at værdifulde ressourcer bliver brugt til at redde andre uregulerede finansinstitutioner. *Hedgefondene skal væk.* Jo før de forsvinder, jo før de går bankerot, desto bedre for os alle sammen.

For vi bliver nødt til at genopbygge økonomien, inklusive vor fysiske økonomi. Vi skal have vore industrier tilbage. Vi skal have vore landbrug tilbage, og vi skal få vores infrastruktur til at fungere. Vi vil genvinde vores værdighed og indtage vores plads som en respekteret leder blandt verdenssamfundets nationer. Og det er det, vi må gøre.

Ingen hokus pokus, ingen tricks, ingen udflugter. Tilbage til det grundlæggende. *Tænk som FDR* [præsident Franklin D. Roosevelt]. Gå i gang allerede her i september måned. Få Kongressen til at vedtage denne type lovgivning, som bygger en be-

skyttende brandmur for alle vigtige banker, både på delstatsniveau og nationalt. Li-gegyldigt hvad de finansielle problemer måtte være, så vil

Lav ikke nogen abekat-testreger. Glem de smarte tricks. Vi må redde nationen. Hvis vi i løbet af september får gennemført den type ind-



Lyndon LaRouche vil ofre spekulanterne og redde boligejerne og bankerne, som Roosevelt i 30'erne.

vi sørge for, at de kan forblive åbne. Og vi sikrer dem statens beskyttelse.

Vi udstrækker den statslige beskyttelse til alle husere, som trues med at blive sat på gaden. De vil ikke blive sat ud. Delstaterne vil hjælpe centralregeringen med det. Dvs. delstaterne vil være den administrative arm, som finder de mennesker, der behøver beskyttelse, og sørger for, at de modtager den. Men staterne vil handle gennem guvernørembedet på basis af en national lov. Det er sådan, vi får arbejdet gjort.

greb, jeg har foreslået, som hastelovgivning, så har vi en brandmur, der kan beskytte USA imod ødelæggelse. Hvis vi ikke gør det, får vi måske en situation, der ikke længere kan reddes.

Så lad os være patrioter. Lad os hverken være republikanere eller demokrater netop nu. Lad os være patrioter – lad os redde nationen. Lad os bygge en brandmur, der kan forhindre den største depression, vi nogen sinde har kendt.

Det er Lyndon LaRouche: Tak.»

Principper for »Lovforslag til beskyttelse af boligejere og banker af 2007«:

Lyndon LaRouches politiske aktionskomité, LPAC, mobiliserer for at få Kongressen til at vedtage dette »Lovforslag til beskyttelse af boligejere og banker af 2007« inden udgangen af september. Forskellige guvernører og delstatspolitikere fra hele USA støtter allerede dette initiativ, som ledende bankfolk og folk fra Det demokratiske Parti har betegnet som »muligt at gennemføre« og »den eneste redning« for den amerikanske befolkning. Snart derefter må selve Føderalbanksystemet sættes under konkursbehandling og omdannes til USA's Tredje Nationalbank, mens der internationalt etableres et nyt Bretton Woods-system med faste valutakurser og langfristede aftaler om store udviklingsprojekter.

1. Kongressen må etablere et nationalt kontor med ansvar for at anbringe landsdækkende og delstatslige banker under føderal beskyttelse, fastfryse alle eksisterende boliglån for den periode af måneder eller år, der er nødvendig for at justere priserne til et rimeligt niveau, omlægge eksisterende boliglån til en passende rente, og afskrive alle de kræftlignende, spekulative gældsforpligtelser i form af værdipapirer med sikkerhed i fast ejendom, derivater og andre typer af pyramidespil, der har bragt banksystemet på bankerottens rand.

2. I løbet af overgangsperioden skal alle tvangsauktioner fastfryses, så amerikanske familier kan beholde deres hjem. Månedlige betalinger, i princippet modsvarigheden til huslejebetaling, skal finde sted til de anviste banker, som kan bruge indbetalingerne som sikkerhed for normal udlånsvirksomhed, så der derigennem atter tilføres kapital til banksystemet. Disse overkom-

melige månedlige betalinger vil blive indregnet i nye boliglån, der afspejler en afvikling af boligboblen, og der fastsættes passende ejendoms-værdiurderinger og reducerede faste renter på boliglånene. Det forventes at denne omvæltning af boligmarkedet vil tage adskillige år. I mellemtiden skal ingen boligejer blive sat ud af hans eller hendes ejendom, og de landsdækkende eller delstatslige banker skal være under beskyttelse, så de kan genoptage deres traditionelle funktioner, yde tjenester til lokalsamfundet og tilvejebringe kredit for investeringer i produktive industrier, landbrug, infrastruktur etc.

3. Delstatsguvernører skal påtage sig de administrative forpligtelser ved at gennemføre programmet, inkl. »huslejevurderingerne« til de udvalgte banker, mens de nationale myndigheder tilvejebringer de nødvendige kreditter og den økonomiske sikkerhed for at sikre en succesrig overgang.

Verden har brug for et nyt Bretton Woods-finanssystem!

I 1997, 2000 og 2006 krævede tusinder af fremtrædende personligheder fra hele verden, deriblandt tidligere statschefer, parlamentsmedlemmer, fagforeningsfolk, erhvervsdrivende, borgerretsforkæmpere, kirkerepræsentanter, militærfolk m.fl., en reorganisering af verdens finanssystem. I fortsættelse af disse tidligere opfordringer har den internationale formand for Schiller Instituttet, Helga Zepp-LaRouche, den 12. august 2007 forfattet denne nye appel, som Schiller Instituttet cirkulerer verden rundt. Den vil blive offentliggjort sammen med underskrivernes navne på internettet og i forskellige aviser, og vil blive fremlagt for Den amerikanske Kongres og verdens parlamenter.

Sammenbruddet af verdens finanssystem er i fuld gang. Korthuset af »kreative finansinstrumenter«, som Alan Greenspan har kaldt de forskellige finansderivater, er ved at bryde sammen, udløst af, men ikke forårsaget af, sammenbruddet i markedet for andenrangs boliglån i USA (subprime loans) og ophøret af den inflationære »yen carry trade« i Japan. Da opkøbsmanien fra hedge- og kapitalfonde er steget kraftigt, og i de seneste år og måneder har ført til stadig vildere røvertogter, bliver de investeringsbanker, der har finansieret størstedelen af disse overtagelser, nu siddende tilbage med værdiløse kreditter. Stadig flere investorer i amerikanske ejendomslån vil gå bankerot, flere banker vil blive suget ind i kreditkrisens malstrøm. I USA er der nu udestående ejendomslån på næsten ti tusinde milliarder dollars, hvoraf en tredjedel har dårlig sikkerhed. I Tyskland har eksemplerne med IKB-banken og WestLB vist, at bestyrelserne har svært ved at indrømme størrelsen af deres tab.

Myten om at centralbankerne har uendelig mange muligheder for endnu en gang at udskyde et krak, er bristet: De befinder sig nu mellem Skylla, at hæve renten for at bekæmpe inflationen, hvilket er bydende nødvendigt med tanke på den tydelige inflation i næringsmidler, råstoffer og olie, men som vil medføre,

at boblerne, som f.eks. det amerikanske boliglånsmarked etc., vil briste hurtigere, og Karybdis, en kreditkrise, udløst af et »reversed leverage« (gearet) kollaps. Når centralbankerne forsøger at forhindre en kædereaktion gennem at indsprøjte trecifrede milliardbeløb i likviditet, som det skete på blot 24 timer i anden uge af august, betyder det bare, at det vil skabe en hyperinflation som i Weimartyskland i 1923 – men denne gang ikke i et enkelt land, men på verdensplan.

Det er et dilemma, hvor der ikke er nogen udvej: Systemet er færdigt.

Det truer med at få katastrofale konsekvenser for verdensbefolkningen. Når staterne ikke længere kan finansiere deres udgifter, truer samfundet med at forfalde i kaos. Den såkaldte globaliseringsmodel er i dag ligeså bankerot, som det kommunistiske system var det i 1989-91. Alle principper der er forbundet med globaliseringen, som »outsourcing«, dvs. at overflytte højt kvalificerede arbejdspladser til lande med lavtlønsproduktion, ideen om »shareholder value«, penge skaber penge, »just in time«-produktion, »benchmarking« osv. vil blive udrangeret. Tilstanden i G7-landenes kollapsende infrastruktur er det bedste bevis for, at de utøjlede frie markedskræfter har spillet fallit.

For at beskytte befolkningen imod de utålelige skader



Helga Zepp-LaRouche, præsident for Schiller Instituttet.

et ukontrolleret kollaps af verdens finanssystem truer med at udløse, kræver vi, de undertegnede, en omgående indkaldelse af en nødkonference, som må vedtage en ny global finansstruktur i tradition med det Bretton Woods-system fra 1944, som blev iværksat af Franklin D. Roosevelt.

Vi, de nedenstående underskrivere, henviser desuden til, at Italiens parlament har taget Lyndon LaRouches forslag op, og i en resolution, dateret den 6. april 2005, opfordret den italienske regering til at tage initiativ til at få samlet »en international konference, på stats- og regeringsniveau, med det formål, globalt at fastlægge et nyt og mere retfærdigt finans- og betalingssystem.«

En sådan gennemgribende reorganisering er endnu mere påkrævet i dag, end den var dengang, men mulighederne for at føre den ud i livet er også vokset tilsvarende. Det skyldes en af historiens ironier: Da Sovjetunionen begyndte at gå i opløsning i 1991, besluttede den daværende præsident, George Bush's neokonservative regering, at omforme den amerikanske republik til et imperium i henhold til »Projektet for et Nyt Amerikansk Århundrede«. Denne »magtdoktrin« hvilede på en hensigtserklæring om, at intet

enkelt land, eller gruppe af lande, skulle få lov til at true USA's dominerende stilling, hverken politisk, økonomisk eller militært.

Men nu har de neokonservative i Bush/Cheney-regeringen, med deres amerikanske enegang og en sikkerhedspolitik baseret på præventiv krigsførelse og regimeskifter, fremtvunget og fremskyndet et øget politisk samarbejde blandt landene i Eurasien og i Latinamerika, et samarbejde det ellers ville have taget årtier at opbygge. En lang række statsoverhoveder fra betydningsfulde lande har gjort det klart, at de har besluttet at forsvare deres befolkningers almene vel imod de overgreb, som finansinstitutionerne begår i globaliseringens hellige navn. Derfor er chancerne for at få spørgsmålet om en ny økonomisk verdensorden på dagsordenen større end nogensinde.

Det ville dog være en farlig illusion at tro, at man kunne gennemføre en effektiv reorganisering af verdens bankerotte finanssystem udenom, eller imod, USA. Derfor erklærer vi, de nedenstående underskrivere, os som tilhængere af et samarbejde med det »virkelige« USA, der er i Den amerikanske Frihedskrig og Uafhængighedserklæringens tradition, det USA, som er

forbundet til navne som Alexander Hamilton, John Quincy Adams, Abraham Lincoln, Franklin D. Roosevelt og Martin Luther King, og som i dag er inspireret af Lyndon LaRouche. USA må og skal tage del i et nyt principfællesskab blandt suveræne republikker, som alle er forbundet gennem deres fælles ansvar for menneskeheden.

For at rette op på de fejltrin, som har været resultatet af de seneste 40 års paradigmeskifte, frem for alt siden præsident Richard Nixons afskaffelse af fastkurssystemet i 1971, som efter Sovjetunionens opløsning ledte til en uhæmmet globalisering og vore dages brutale »gribbekapitalisme«, må vi gennemføre følgende politiske tiltag.

Konferencen for et Nyt Bretton Woods må således vedtage:

- 1) Verdens nuværende finanssystem må erklæres håbløst bankerot og erstattes af et nyt.
- 2) Et fastkursvalutasystem må umiddelbart oprettes.
- 3) Forbud imod derivatspekulation gennem en aftale blandt regeringerne.
- 4) Iværksættelsen af en omfattende reorganisering og eventuelt afskrivning af den internationale gældsbyrde.
- 5) Etableringen af nye kreditlinier ved hjælp af udstedelsen af statskreditter, som foreskrevet af Alexander Hamilton i Det amerikanske Systems tradition, hvilket vil gøre fuld produktiv beskæftigelse mulig gennem investeringer i grundlæggende infrastruktur og teknologisk genopbygning.
- 6) Fuld udbygning af Den eurasiske Landbro, fundamentet for en genopbygning af verdensøkonomien, der ikke alene vil være en vision for skabelsen af økonomiske mirakler, men også blive en fredsskabende struktur for det 21. århundrede.
- 7) En ny fredstraktat, i ånden fra »Den westfalske Fred«, 1648, der garanterer alle nationers adgang til og udvikling af råstoffer over de næste 50 år eller mere.

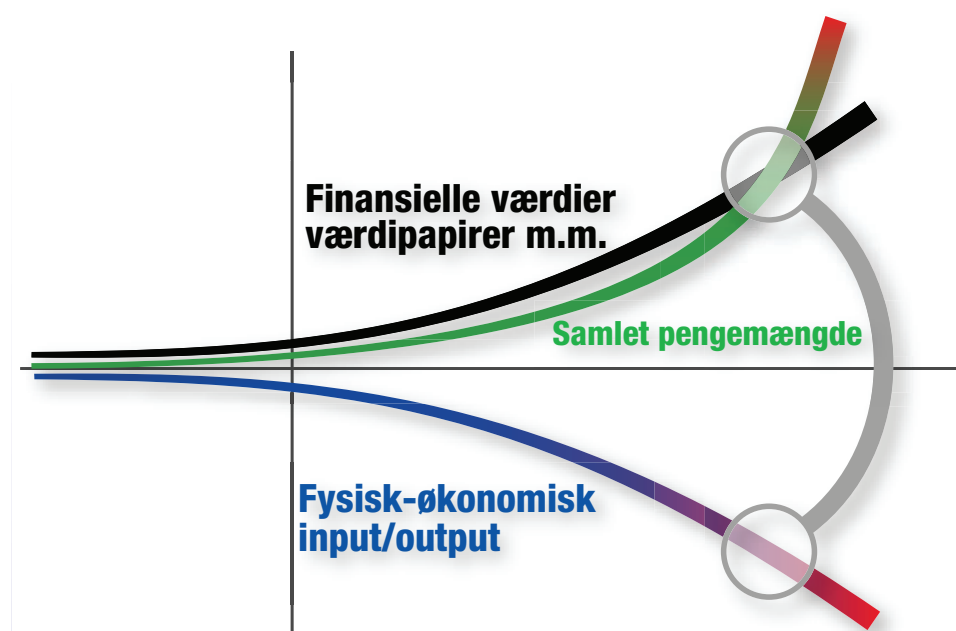
Vi, de nedenstående underskrivere, er alle af den overbevisning, at »globaliseringen« med dens brutale gribbekapitalisme økonomisk, finansielt og moralsk har spillet fallit. I dens sted må vi atter sætte mennesket i centrum, og økonomien må først og fremmest tjene det almene vel. En ny økonomisk verdensorden må garantere hele menneskehedens umistelige rettigheder overalt på denne planet.

Helga Zepp-LaRouche, partiformand for BüSo, stifter og international præsident for Schiller Instituttet

Tom Gillesberg, formand for Schiller Instituttet i Danmark

Kontakt Schiller Instituttet for at underskrive appellen på tlf.: 35 43 00 33 eller e-mail: si@schillerinstitut.dk

Den typiske kollapsfunktion



Lyndon LaRouche lavede for en del år siden en pædagogisk fremstilling, af de konsekvenser det har, når man lader de vilde finanskrafter overtage kontrollen med finanssystemet. Den proces vi har set siden Bretton Woods-systemets endeligt i 1971. Modellen kaldte han en »Typisk Kollapsfunktion«, og den har tre kurver.

Den nederste kurve er den »fysiske økonomi«, dvs. infrastruktur (jernbaner, veje, vandprojekter, kloakering, skoler, hospitaler osv.) og produktion (industri, landbrug, fiskeri etc.). I takt med at investeringer fjernes fra denne del af økonomien og overføres til den finansielle sektor og »service-sektoren«, falder den fysiske økonomis andel af den samlede økonomi, både hvad angår »penge«, investeringer og antallet af

beskæftigede.

Den midterste kurve, beskriver pengemængden i samfundet. Den stiger, fordi den samlede økonomiske aktivitet, f.eks. målt i form af bruttonationalproduktet, stiger. Stigningen er ikke drevet af den produktive sektor, der jo falder, men af de stadigt flere service- og tjenesteydelser – med speciel stor vækst i den finansielle sektor – der er resultatet af transformationen til et »servicesamfund«.

Den øverste kurve beskriver den samlede værdi af finansielle værdier, som er steget endnu hurtigere end den samlede pengemængde.

Jo længere tid der går, desto større spænd er der mellem den fysiske økonomi, der skrumper, og de finansielle værdier, der vokser eksponentielt. Det skaber uundgåeligt en situation, som den vi

står overfor i dag, hvor systemet kollapse.

Nogle år senere fremstillede LaRouche et supplement til Den typiske Kollapsfunktion (billedet). Den opstår når regeringer eller centralbanker, som de gør det netop nu, kraftigt øger pengemængden for at forhindre, at de finansielle værdier falder i værdi. Fordi der er mange penge i omløb, udsætter man systemets kollaps. Prisen man betaler for udsættelsen er, at når systemet kollapse, er det ikke bare finansboblen som ryger, som det f.eks. skete i 1929, men hele pengesystemet ryger med. Som man så det i Weimar-Tyskland i 1923, og som inflationen i verdens råstof- og fødevarerpriser varslende om, kan ske for dollaren meget snart. Man fik varmen, men har desværre brændt hele huset ned.

RETTIDIG OMHU: MAGN

Hvordan ville Danmark have set ud i dag hvis vi ikke havde haft det politiske mod til at vedtage bygningen af Storebæltsbroen? Poul Rasmussen, chefredaktør for Schiller Institutrets nyhedsbrev Prometheus, beretter om det skæbnesvangre valg Danmark skal træffe i den kommende tid vedrørende bygningen af en Kattegatbro og et nationalt dansk magnettoget, og behovet for en kraftig stigning i det danske anlægsbudget.

De fleste danskere har ved selv-syn erfaret, hvor tæt trafikken mellem landsdelene efterhånden er blevet. Selv på almindelige hverdage er der fyldt godt op i intercitytogene, og i lufthavnene venter der masser af mennesker ved stort set samtlige indenrigsafgange. Og så er der selvfølgelig motorvejene. Mellem Århus og København er der nærmest dømt myldretid døgnet rundt, året rundt.

Prøv derfor at følge et lille tankeeksperiment. Lad os forestille os, at den faste forbindelse over Storebælt aldrig var blevet bygget. At politikerne i Folketinget efter den første udsættelse af projektet i 1978 havde fået kolde fødder og var nået frem til, at et byggeri af den størrelsesorden alligevel var alt for stort for et lille land som Danmark. Hvordan havde virkeligheden så set ud i dag?

»Den danske model«

For det første ville vi alle sammen have været betydeligt fattigere. Det største enkeltbidrag til den økonomiske udvikling, der i dag adskiller Danmark fra det øvrige Europa, har været den faste forbindelse over Storebælt. I udlandet er man ganske vist forblændet af det, man kalder den danske »flexicurity-model«. Altså at den relativt høje danske arbejdsløshedsunderstøttelse kombineret med arbejdsgiverens lette adgang til ansættelse og afskedigelse skulle gøre det danske arbejdsmarked langt mere fleksibelt end det, man finder i vore nabolande mod syd. Det er sikkert også rigtigt, men vi skylder at fortælle, at denne fine »flexicurity-model« ikke hjalp os det fjerneste i 70'erne og 80'erne, hvor et permanent betalingsbalanceunderskud, en galoperende gæld til udlandet, en skyhøj arbejdsløshed og et kronisk underskud på de offentlige budgetter overhovedet ikke lod sig påvirke af et »fleksibelt« dansk arbejdsmarked.

Næh, det, der for alvor adskiller os fra de kriseramte lande i EU, og som alle burde misunde os, er infrastrukturinvesteringer i perioden fra Berlin-murens fald i 1989 og frem til i dag, der – landets størrelse taget i betragtning – er af et omfang, som placerer os i den absolutte verdenselite: Færdiggørelsen af det landsdækkende »motorvejs-H« og de to gigantprojekter, Storebæltsforbindelsen og Øresundsbroen. Af disse har Storebæltsforbindelsen været det allervigtigste. Med ét slag blev Danmarks fysisk-økonomiske tæthedsgrad betragteligt forøget. Det kommer vi tilbage til.

Lad os fortsætte vort tankeeksperiment. Hvad nu hvis vi hverken havde fået den faste forbindelse over Storebælt, eller lukket hullerne i det landsdækkende motorvejsnet? Hvordan ville trafikken, som vi kender den i dag, så have set ud?

Tja, en tur fra København til Aalborg ville i hvert fald være en dagsrejse. Det er jo ikke ret mange år siden, at det faktisk var sådan. En tur med toget tog 7½ time, hvis signalerne ellers stod som de skulle, og færgerne sejlede efter planen. I bil

kunne turen måske gøres lidt hurtigere, hvis der ikke var for mange lastbiler på vejene og færgetrækket ikke blev alt for langt. Men hvordan ville det se ud i dag? Med den trafikthed, vi nu har? Uha, uha.

Bare at nå fra København til Korsør i bil ville være en udfordring. Med en almindelig motortrafikvej mellem Ringsted og Slagelse og vor tids tætte lastbiltrafik, ville hele turen tage mindst to en halv time – hvis alt gik vel. Mange kan sikkert huske de utallige hasarderede overhalinger, der i årtier holdt statistikken over trafikdræbte langt over de niveauer, vi kender i dag. Men lad os antage, at vi når sikkert frem til færgelejet i Halsskov. Her må vi så indstille os på en betydelig ventetid. Trediveminutter i gamle dage, hvis man altså havde pladsreservation. I dag, med en gennemsnitlig trafik over Storebælt på godt 27.000 køretøjer, ville man være tvunget til at sikre sig en plads ti-tolv måneder i forvejen, selv på en almindelig tirsdag. Uden pladsreservation – glem det. Ventetiden ville være uendelig, for færgerne kunne slet ikke fragte i nærheden af 27.000 biler på et døgn (i 1997 lå gennemsnittet på 8.330 biler pr. døgn).

Skulle vi alligevel være så heldige at komme hurtigt ombord og blive sat af en times tid senere i Knudshoved, ville vores rejse altså i bedste fald have varet godt tre timer! Og her må vi hellere stoppe vores tankeeksperiment. For foran os ville ligge en rejse så lang og trang, at det næsten ikke er til at beskrive. Så sent som i 1990 var der ikke noget landsdækkende motorvejsnet

på sådant et vejnet. Nej, vel?

Derfor kan man kun kalde det for »rettidig omhu«, da et flertal i Folketinget den 10. juni 1987 endelig vedtog loven om en fast forbindelse over Storebælt. I bagklogskabens ulideligt klare lys, kan man endda sige, at det var i »sidste øjeblik«.

Fysisk-økonomisk faseskifte

Lad os nu vende blikket fremefter. Om femten år vil trængslerne i den danske transportinfrastruktur, som vi kender den i dag, være mange foldet det, vi har beskrevet i vores tankeeksperiment. Derfor skal der nye, store investeringer til. Det er alle faktisk enige om. Men det er ikke ligegyldigt, hvad pengene bliver brugt til.

Ud fra et samfundsøkonomisk standpunkt har Storebæltsforbindelsen for længst betalt sig selv, så rigeligt endda. Det kan godt være, at vi stadig betaler broafgifter for at afdrage på etableringslånene, men den faste forbindelse frigjorde et økonomisk potentiale, der langt overstiger udgifterne til selve projektet. Den indenlandske transporttid blev sænket dramatisk og landets samlede fysisk-økonomiske tæthed tilsvarende øget. Derfor har Danmark fået en langt stærkere økonomi.

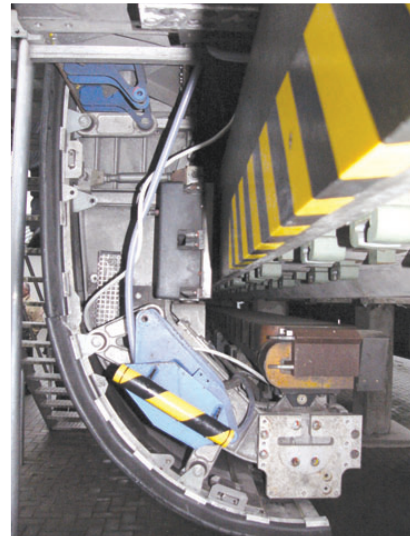
Fremtidens infrastrukturinvesteringer må og skal have samme effekt. De skal lægges i projekter, der, i lighed med Storebæltsforbindelsen, fremprovokerer et faseskifte i Danmarks fysisk-økonomiske tæthed. Ellers vil det på langt sigt vise sig at være spild af penge. Det værste mareridt ville være, hvis Folketinget forsøgte at løse de allerede



Om 25 år bør Danmark have et komplet landsdækkende magnettoget med hastigheder på 500 km/t.

i Danmark. Skulle vi have fortsat vores fiktive rejse fra København til Aalborg, ville vi have kørt på motorvej hen over Fyn. Men så var det stort set også slut. Fra Fredericia til Aalborg ville hovedparten af turen foregå på to eller tre sporede motortrafikveje, kun afbrudt af korte strækninger med egentlig motorvej. Det var træls dengang. Men prøv så lige at klemme vore dages trafik ned

voksende transportproblemer med en simpel fordobling af den eksisterende infrastruktur. Eksempelvis en udvidelse af motorvejen fra København til Korsør og to helt nye jernbanelinjer i samme retning, med en tilsvarende udvidelse af den fynske motorvej, eventuel med en sidegren nordpå til en helt ny Lillebæltsbro. Atter med nye jernbanespor som en slags parallelforbindelse.



Til højre ses et transrapid maglevtog på lufthavnsbanen i Pudong, Shanghai. Den 30-kilometer lange r

Til venstre ses et tværsnit af maglevtoget, der er bygget af tyske firmaer. Det kraftige magnet er synligt. Der er ingen fysisk kontakt mellem toget og sporene. Samtidig vil både fremdrift, opbremsning og styring være langt mere behagelig at rejse med, og l

En sådan »ballon-udvidelse« af de eksisterende indenlandske trafikår ville koste mange milliarder. Og det mest markante resultat ville være, at Storebæltsbroen på rekordtid blev omdannet fra et samfundsøkonomisk mirakel til et trafikmæssigt kæmpeproblem. Den ville blive alt for lille, alt for hurtigt. Og så skulle vi til at bygge en ny – lige ved siden af.

Pointen er, at vi ikke kan løse fremtidens trafikproblemer alene ved at øge den infrastruktur mæssige kapacitet. Javel, der skal også flere og større veje til, men fremprovokerer vi ikke et reelt trafikmæssigt og økonomisk faseskifte, vil problemerne ramme os i nakken som en boomerang længere ude i fremtiden.

Magnettoget over Kattegat

Allerede i sommeren 2006 udsendte Schiller Instituttet en kampagneavis med et detaljeret forslag til etableringen af en helt ny forbindelse mellem landsdelene. Ved at bygge en fast forbindelse over Kattegat med en tunnel (eller højbro) fra Rønæs nord for Kalundborg til Samsø, og videre via en lavbro til Hov lige syd for Odder, kan man reducere afstanden mellem Danmarks to største metropoler, København og Århus, til bare 180 km. Hvis man samtidig tog den mest moderne transportteknologi i anvendelse, eksempelvis den type magnettoget, som dagligt fragter hundredvis af passagerer fra Pudong International

Airport godt 30 km ind til millionbyen Shanghais centrum på bare 7 minutter og 20 sekunder, med en top hastighed på 431 km/t, så kunne man reducere rejsetiden til bare 25 minutter.

Det kræver ikke mange minutters eftertanke at indse, at det ville være den mest dramatiske ændring af den fysisk-økonomiske sammensætning af kongeriget Danmark nogensinde. Hvis man kan rejse mellem Århus og København på bare 25 minutter vil selve landets geografi ændre sig. Den 20. marts, 2007, fandt Schiller Institutrets forslag så vej til Jyllands-Posten spalter, og den 21. marts blev det fremlagt i en skriftlig henvendelse til Folketingets Trafikudvalg og Infrastrukturkommissionen. Den 12. april fik en delegation fra Schiller Instituttet foretræde for Trafikudvalget, som allerede havde udbedt sig en kommentar fra trafikministeren til det fremlagte forslag.

I sit svar til Folketingets Trafikudvalg, dateret den 16. april, kunne trafikminister Flemming Hansen indledningsvis konstatere: »Det er sjældent at modtage et forslag i den skala, som Schiller instituttet lægger frem i sin henvendelse af 21. marts om konstruktion af et landsdækkende magnettoget«. Men han måtte også indrømme, at det faktisk godt kan lade sig gøre: »Det vil nok være teknologisk muligt at konstruere et magnettoget, som kunne tilbagelægge afstanden mellem København og Århus på omkring en halv time, men omkostningerne vil være meget

ETTOG OVER KATTEGAT



af den type, der kører mellem Shanghai og Shanghais store internationale lufthavn. Turen tilbage lægges på 7 minutter og 20 sekunder med en tophastighed på 431 km/t.

svsystemet. Et magnetotog "hænger" i magnetfeltet mellem skinnerne og togets kontakt mellem tog og banelegeme. Dermed elimineres vibrationer, friktion og slid. Magnetotog og stabilitetskontrol ligge i hele togets længde. Det gør en maglevbane langt billigere i daglig drift end konventionelle tog. Med en tophastighed på over 400 km/t konkurrerer den med flytransport, selv over meget lange afstande.

høje. Forslagsstillerne nævner selv en investering på 150 mia. kr. plus en Kattegatforbindelse til 40 mia. kr. Alene afskrivning og forrentning heraf vil løbe op i over 10 mia. kr. om året, før der tænkes på udgifter til drift og vedligeholdelse.

Desværre havde trafikministeren og hans embedsmænd ikke helt styr på tallene i Schiller Institutts økonomiske overslag. Det har vi rådet bod på, og det vil vi uddybe senere. Men hvis han troede, at forslaget om en direkte forbindelse mellem København og Århus via en bro over Kattegat var lagt i graven med en henvisning til, at det ville koste mange penge, og at man i Tyskland indtil videre har puttet magnetotog i mølposen, så tog han grundigt fejl.

Med flere interviews, debat- og kronikindlæg i dagspressen sørgede Schiller Institutts formand Tom Gillesberg for at holde emnet på dagsordenen. Og tilslutningen voksede. Den 1. juni henvendte Region Midtjylland og regionens 19 kommuner sig i fællesskab til regeringen og Infrastrukturkommissionen med et krav om etableringen af en fast forbindelse over Kattegat, og den 27. juni viste en meningsmåling, foretaget af Epinion Capacent for Århus Stiftstidende, at 56 procent af danskerne var positivt indstillet overfor en bro over Kattegat. Da femten borgmestre fra Københavns omegnskommuner i slutningen af august forsøgte at påkalde sig ekstra opmærksomhed ved at afvise enhver tanke om en fast forbindelse

og projektplanlægningsarbejder for fire store infrastrukturprojekter:

1) En fast forbindelse over Kattegat, med motorvej og magnetogspor, bestående af en 21 km lang tunnel eller højbro fra Røsnæs lige nord for Kalundborg til Grydenæs Odde på Samsø, og videre derfra via 25 km lavbro til Hov sydøst for Odde.

2) Et »maglev-H«, et landsdækkende magnetsvævetog, der vil bestå af cirka 635 km dobbelt magnetbanespor. Første fase, København-Århus, koordineres med etableringen af den faste forbindelse over Kattegat, så begge står færdig samtidigt. Anden fase, Aalborg-Århus vil overlappe første fase, så anlægsarbejdet allerede er påbegyndt, når den faste forbindelse tages i brug. De senere faser følger i en nærmere bestemt prioriteret rækkefølge, så det samlede »maglev-H« står færdigt om ca. 25 år.

3) Helsingør/Helsingborg, en tunnel eller højbro mellem de to byer til både biler, jernbane og maglevtog.

4) Fehmern Bælt. Forundersøgelsesarbejdet for den faste forbindelse er stort set færdiggjort, men projektplanlægningen skal ændres, så broen også kan bære magnetotog.

Tager man udgangspunkt i erfaringerne fra Storebæltsforbindelsen og Øresundsbroen, vil en fast forbindelse over Kattegat, alle anlæg inklusive, sandsynligvis koste i omegnen af 60 mia. kroner (en opjustering af tidligere vurderet pris på 40 mia.). Anvender man anlægsudgifterne for de 30 kilometer magnetogspor i Shanghai som referencepunkt, vil et landsdækkende »maglev-H« koste omkring 150 mia. kroner (ifølge den tyske producent Siemens' oplysninger ligger anlægsudgifterne for en dobbeltsporet magnetogbane på omkring 225 mio. kr./km). Det er disse tal fra Schiller Institutts oprindelige forslag, som transportminister Flemming Hansen og hans embedsmænd fik blandet sammen.

Det rigtige overslag ser således ud: En dobbeltsporet magnetogbane mellem København og Århus vil for de landbaserede anlægs vedkommende koste omkring 30 mia. kroner. Den faste forbindelse over Kattegat koster 60 mia. kroner (inkl. 46 kilometer magnetsvævespor), så den samlede pris for en direkte magnetogforbindelse mellem København og Århus, der vil reducere rejsetiden til bare 25 minutter, vil ligge omkring 90 mia. kroner. Men det er inkl. hele Kattegat-forbindelsen!

Den 19 kilometer lange forbindelse over Fehmern Bælt er projekteret til omkring 32 mia. kroner. En 5 kilometer lang tunnel under Øresund mellem Helsingør og Helsingborg vil koste omkring 15 mia. kroner. Samlet vil der med de fire store projekter i Schiller Institutts infrastrukturforslag altså være tale om anlægsudgifter i størrelsesordenen 257 mia. kroner. Fordelt over 25 år bliver det 10,3 mia. kroner om året. Det har vi rigeligt råd til! Også selv om disse projekter naturligvis

skal lægges oveni regeringens allerede projekterede anlægsudgifter på 7,5 mia. kroner.

Men der bliver slet ikke tale om, at alle 10,3 mia. vil være at finde på de offentlige budgetter de næste 25 år. De tre nye faste forbindelser skal primært finansieres gennem brugerbetaling. Som det var tilfældet for Storebæltsforbindelsen og Øresundsbroen, skal der etableres tre statsejede aktieselskaber, A/S Kattegatforbindelsen, A/S Helsingør/Helsingborg og Fehmern Bælt A/S (er allerede dannet) som lægges under Sund & Bælt. Herfra samordnes og koordineres broafgifterne på alle fem anlæg. Og især for den øst-vest-gående indenlandske trafik vil det være særdeles vigtigt. Her er man simpelthen nødt til at koordinere afgifterne for at sikre en balanceret fordeling af trafikken over henholdsvis Storebælt og Kattegat. Er afgiften på den ene forbindelse for høj, vil det sende for megen trafik over den anden og så fremdeles.

Ydermere, skal biltrafikken på både Storebælt og Kattegat være med til at finansiere den nye magnetogbane. Som allerede nævnt, er det gennem den nye, hypermoderne transportteknologi, som magnetotog repræsenterer, at det næste faskifte i den fysisk-økonomiske tæt-

DMS også medvirke til udvikling af det materiel, der skal tages i anvendelse. Vi må ikke komme i den situation, at vi er fuldstændig prisgivet udenlandsk ekspertise og knowhow. DMS skal derfor etablere en forsknings- og udviklingsenhed, der koordinerer målrettede projektopgaver og indhenter den nødvendige ekspertise fra de danske universiteter. For eller siden vil magnetotogteknologien slå igennem på verdensplan, og så kan et dansk teknologisk forspring danne grundlag for en eksport, der langt vil overgå vindmølleeventyret.

Magnetotog eller højhastighedstog?

»Folket har talt«, sagde trafikforskeren fra Aalborg. Danskerne vil have en fast forbindelse over Kattegat. Og meget tyder på, at politikerne på Christiansborg har hørt budskabet. Men der udestår ét meget væsentligt spørgsmål: Skal det være med almindelige højhastighedstog, der kan køre på det allerede eksisterende skinnet, eller skal det være et hypermoderne magnetotog? DSB's direktør Søren Eriksen har stillet sig i spidsen for et forslag til et omfattende projekt, hvor højhastighedstog skal køre i en slags ringbane mellem Jylland og Sjælland over både Storebæltsforbindelsen og en ny Kattegat-bro. Et imponerende forslag, men er det nu en god ide?

Lad os tage de let kyniske, men alligevel relevante argumenter først: Vælger vi det almindelige højhastighedstog, vælger vi også at fortsætte med alle de problemer, vi kender i dag. Skinnerne vil fortsat bøje i varmen, så vi får højhastighed i sneglefart om sommeren. Sneen vil fortsat sætte sig i sporskifterne, så vinterrejsen bliver længere end planlagt. De tonstunge maskiner vil fortsat nedslide skinnerne, nu blot med ekspresfart. Og de korte indenlandske afstande vil med så tungt et materiel skære toppen af »højhastigheden«, fordi der skal bremses og accelereres hele tiden. Det sidste argument er i øvrigt mere end velkendt.

Men det problem findes ikke i et magnetotog. Materiellet er fjerlet, for »maskinen« ligger i sporets magnetfelt. På de korte 30 kilometer mellem lufthavnen og Shanghais centrum kommer det tysk/kinesiske magnetotog, kaldet Transrapid, op på 431 km/t – i almindelig daglig drift. Det kunne sagtens køre meget

hurtigere, men så ville acceleration og nedbremsning blive ubehagelig for passagererne. Om nogle år, når banen er blevet forlænget helt til Hangzhou, vil tophastigheden på de 170 km ligge et godt stykke over 500 km/t.

Anlægsudgifterne ved en magnetogbane er mange gange højere end ved en traditionel jernbane. Til gengæld er vedligeholdelsesudgifterne tilsvarende mindre. Der er ingen fysisk nedslidning af skinnelegemet, for toget svæver i et

fortsættes side 9

Køreplan					
Linie A					
København H - Århus - Aalborg					
Linie A+					
København H - Århus - Aalborg					
A					
(Alle hverdage mellem 06:00 - 01:00)					
København H: Afg.	06:15	06:45	06:00	06:30	
Høje Taastrup: Ank.: 06:21 06:51	06:21	06:51	06:06	06:36	
Afg.: 06:22 06:52	06:22	06:52	06:07	06:37	
Roskilde: Ank.: 06:27 06:57	06:27	06:57			
Afg.: 06:28 06:58	06:28	06:58			
Holbæk: Ank.: 06:35 07:05	06:35	07:05			
Afg.: 06:36 07:06	06:36	07:06			
Kalundborg: Ank.: 06:46 07:16	06:46	07:16			
Afg.: 06:47 07:17	06:47	07:17			
Samsø: Ank.: 06:57 07:27	06:57	07:27			
Afg.: 06:58 07:28	06:58	07:28			
Århus Syd: Ank.: 07:10 07:40	07:10	07:40	06:25	06:55	
Afg.: 07:13 07:43	07:13	07:43	06:28	06:58	
Brabrand: Ank.: 07:15 07:45	07:15	07:45			
Afg.: 07:16 07:46	07:16	07:46			
Mundelstrup: Ank.: 07:17 07:48	07:17	07:48			
Afg.: 07:19 07:49	07:19	07:49			
Hadsten: Ank.: 07:22 07:52	07:22	07:52			
Afg.: 07:23 07:53	07:23	07:53			
Randers: Ank.: 07:26 07:56	07:26	07:56			
Afg.: 07:27 07:57	07:27	07:57			
Hobro: Ank.: 07:34 08:04	07:34	08:04			
Afg.: 07:35 08:05	07:35	08:05			
Aalborg: Ank. 07:46 08:16	07:46	08:16	06:43	07:13	

hed i Danmark skal frembringes. Og samfundsøkonomisk er det kun logisk, at den relativt umoderne transportteknologi, biltrafikken, er med til at finansiere et sådant faskifte. Modellen kender vi i øvrigt allerede fra Storebælt, hvor biltrafikken betaler langt mere gennem de daglige afgifter end banetrafikken.

Til den daglige drift af magnetogbanen, skal der etableres en ny, statsejet transportorganisation, der kunne kaldes Dansk Magnetogsselskab, DM. Men for at undgå en ny IC4-lignende skandale skal dette

LaRouche: Økonomi er kreativitet

Efter en tale af den amerikanske økonom og tidligere præsidentkandidat Lyndon LaRouche (t.v.), ved en webcast i Washington den 25. juli 2007, stillede Michelle Rasmussen (t.h.) fra Schiller Instituttet i Danmark ham et spørgsmål, hvor han fik mulighed for at beskrive, hvorledes kreative mennesker – og ikke penge – er drivkraften i en sund økonomi. Hele webcasten inkl. spørgsmål og svar kan ses på www.larouchepac.com.

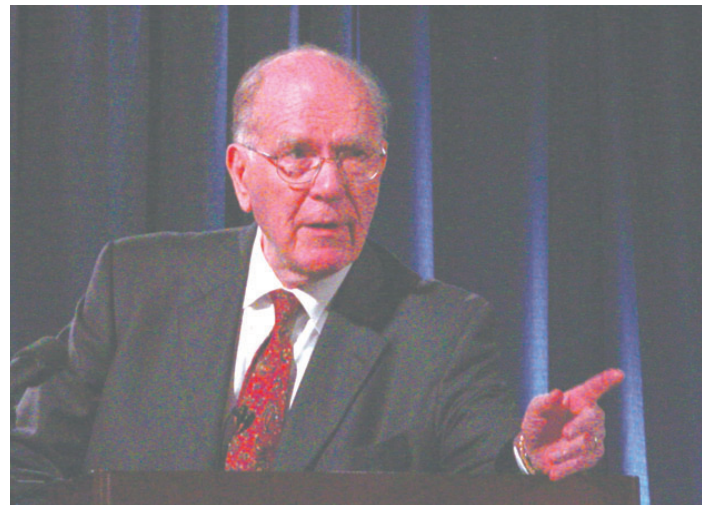
Michelle Rasmussen: Dine medarbejdere i Schiller Instituttet i Europa er i færd med at arrangere en konference den 15.-16. september om etableringen af en forbindelse over Beringstrædet. Vi, Schiller Instituttet i Danmark, har foreslået, at Danmark viser vejen i Europa ved at bygge den første kommercielle magnettoglinje. Disse forslag har sat gang i fantasien hos befolkningen, og i nogle af de politiske institutioner, samt medierne. Og den eneste virkelige modstand hidtil har været fra folk, der siger: »jamen, det koster for mange penge«!

De berørte noget af dette i Deres tale, men jeg ville godt spørge, hvad de ville svare disse folk. Og kan De tilføje noget om betydningen af Beringstrædeprojektet, der kan inspirere folk til at deltage i denne konference?

Lyndon LaRouche: Se, problemet med de fleste økonomer, især bogholdere, er, at de tænker som aber. Og derfor ved de ikke, hvordan man skal lave disse ting, fordi de tænker som aber. Mennesker er imidlertid

ukendt for stort set alle professionelle økonomer i USA. Det princip er det menneskelige sind, det menneskelige sinds kreative åndsevner. Nogle af os er gamle nok til at kunne huske den tid, hvor vi faktisk var produktive. Der ville være fabrikker af enhver slags, som ville have brevkasser beregnet til produktionsforslag. Det var ikke fjollerier; et typisk forslag til et firma med en vis højteknologisk produktion ville være noget, en eller flere medarbejdere havde udviklet i løbet af nogle måneder. Og de ville udarbejde en plan, en detaljeret plan for en opfindelse, eller en taktik eller lignende; de ville udarbejde det i mindste detalje, i bund og grund med videnskabelig præcision, eller med en værktøjsmaskines præcision. Det ville ikke være et eller andet simpelt salgsmotiv for toilettejpapir, men noget, der virkeligt ville påvirke produktionen.

I krigsproduktionen under 2. Verdenskrig, og selv i efterkrigstiden, ville man se denne form for produktudvikling af f.eks. en flyvemaskine. Flyfabrikanten Grumman



fejlen, vi har lavet. Sådan her skal det gøres«, og denne ide med ombygning og forbedring ville dukke op fra denne proces.

Så indenfor den højteknologiske produktion, der især stammede fra 2. Verdenskrig, hvor man beskæftigede en masse mennesker i krigsproduktionen og lignende, satte man stor pris på nyskabelser. Dette fortsatte under den såkaldte Kolde Krig, hvor fornyelser var vigtige. Men som et resultat af højredrejningen i samfundet, der undertrykkede produktive menneskers mentale kvikhed, blev folk mindre og mindre kreative, og færre og færre mennesker var beskæftiget. Opsendelserne af de bemandede månelandinger, som skyldtes præsident Kennedy, var det sidste store skridt vi tog i

nyttigt.

Så, det er problemet. Men vi har evnen, hvis vi organiserer det rigtigt, til at stimulere denne kreative evne hos folk. Se, vi gør det på en måde derude i kælderen, vi får folk til at gennemgå en fortløbende selvudvikling (se billeder). Hvad der er vigtigt er ikke de resultater, som de kan fremvise for andre. Hvad der er vigtigt, er den selvudvikling, der fås ved at gennemgå en opgave, at arbejde på noget, mere eller mindre selvstændigt, og udvikle sine egne mentale evner. Det er det vigtige.

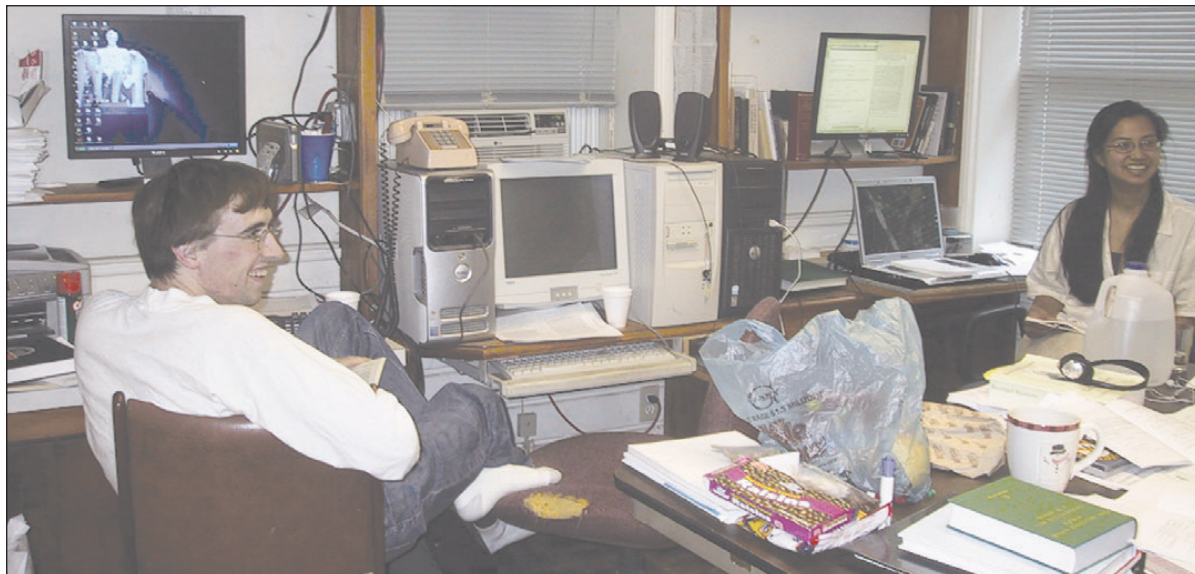
Hvis man således anlægger en missionsorienteret arbejdsledelse, i modsætning til en såkaldt »virksomhedsledelse-fremgangsmåde« – og man giver folk en missionsorienteret opgave, med en vis frihed til udfoldelse, så vil man opdage, at den menneskelige faktor blandt talentfulde unge, vil forårsage en forbedring af processen, der konstant vil øge den effektive produktive arbejdskraft. Hvad man gør når man planlægger økonomien, planlægger økonomiske programmer, er at spille på denne faktor: at

man denne kreative faktor. For eksempel, landmændene i 1950'erne. Landmændene i USA havde jo erfaring fra 2. Verdenskrig, og der var unge landmænd, der blev uddannet indenfor landbrugets institutioner, og blev landbrugsvidenskabsmænd, agronomer. Og de indførte nye typer afgrøder og dyrkningsmetoder hurtigere, end landbrugsministeriet eller nogen andre kunne følge med. Denne drivkraft blev kvalt i 1970'erne. Det er det samme som med krigsproduktionen under 2. Verdenskrig og lige efter, det samme, som jeg omtalte tidligere.

Hvis man derfor planlægger udviklingen ordentligt, hvis man planlægger ud fra et økonomisk standpunkt, der aktiverer den menneskelige faktor, den menneskelige kreativitet, på denne måde i produktiv effektivitet, så er dette kilden til profit, hvilket er den fysiske nettoforøgelse af det produktive udbytte, som man får fra en investering. Det kommer fra det menneskelige sind. De nyskabelser, der kommer fra aktiveringen af det enkelte individs kreative åndsevner, udgør den margin, fra hvilken en øgning af den produktive arbejdskraft skabes. Og nøglen til en succesrig økonomi er at organisere økonomien omkring denne motivation og metode. Og vi ved, at man i gennemsnit kan skabe en forøgelse på 3-5% fra den produktive arbejdskraft i samfundet, simpelthen ved at angribe tingene med denne form for forståelse. Det er automatisk.

Det er derfor vi insisterer på, at renten på lån til produktion skal være mindre end 2%. Fordi, med en rente på under 2%, kan vi skabe en afgørende forøgelse af den produktive arbejdskraft, så vi let får råd til en rentesats på 1-2% på lånene.

Således fungerer det. Og vi ved, at det virker; vi ved, hvordan det fungerer (i det mindste nogen af os), og når man derfor planlægger en økonomi, så er dette måden at gøre det. Man kigger på disse faktorer, man ved hvordan man kan skabe fremgang, og man får profitten fra den nyskabende faktor, som kommer fra de folk, der udfører arbejdet. Det er den produktive arbejdskraft, ikke smart virksomhedsledelse! Det er ikke penge, der skaber profit: Det er mennesker, der skaber den.



Arbejdet i kælderen LaRouches refererer til, er et intensivt forskningsprojekt af medlemmer fra LaRouches Ungdomsbevægelse, LYM, for at mestre grundlaget for moderne videnskab. Det foregår i nogle kælderlokaler i huset, hvor LaRouche bor. Her har grupper på 4-5 LYM-medlemmer ad gangen arbejdet sig igennem Keplers opdagelser om ordningsprincipperne bag solsystemet og universet, som de har gjort tilgængelige for et bredere publikum ved hjælp af computeranimationer. Netop nu arbejder LYM videre for at forstå og udbrede de videnskabelige opdagelser af Carl Gauss og Bernhard Riemann.

Læs »animating creativity« på: www.wlym.com.

ikke aber. Der er nogle, der lader som om de er, og, med held, narrer os til at tro det, men mennesker er ikke aber. Forskellen er, at mennesker kan ændre menneskehedens produktive kræfter ved at opdage og tilpasse grundlæggende principper, og ved at opdage anvendelsen af disse principper. Det er forskellen på et menneske og en slave. En slave får ikke lov til at opfinde noget. En slave skal gøre, hvad han får besked på. Og de fleste mennesker i dagens samfund i USA er slaver. De får besked på ikke at tænke, og det er de meget gode til. De tænker ikke.

Så, nøglen her er derfor, at økonomi er baseret på et princip, der er

lavet i perioden lige efter krigen en række fornyelser på sin flyvemaskine. Og de begik den fejl, at ændringerne hobe sig op. Først ville de sige: »lad os lave hver ændring i rækkefølge«. Det vil sige, man ville tage ændring nr. 1, ændring nr. 2, ændring nr. 3, og problemet var, at når man monterede denne række af revisioner, skar man huller over det hele. Så de indså, at man måtte ombygge og forbedre hele projektet ud fra slutresultatet, snarere end at prøve at gøre det skridt for skridt. Så man havde altså folk indenfor disse industrier, der ville komme med disse forslag, og som ville gå igennem denne proces og sige: »Dette er



denne retning. I løbet af 1970'erne havde vi allerede ødelagt denne opfindsomme evne i befolkningen, og folk blev mindre og mindre kreative, og hvad der i dag kaldes »nyskabelser«, er snarere noget bras end noget

inspirere folk til at blive kreative i den ægte betydning, ikke kreative med en slags »hvordan man laver en bedre papirklemme«, men virkelig – og hvis man har et højt videnskabeligt indhold i ens fremstød, så får

Verdensnyheder opdateret flere gange dagligt

LYNDON LAROUCHE
POLITICAL ACTION COMMITTEE

www.larouchepac.com



Den eurasiske Landbro bliver en realitet!

Den 15.-16. september 2007 afholder Schiller Instituttet en international konference i nærheden af Wiesbaden, Tyskland, om dannelsen af en ny fredelig verdensorden gennem opbygningen af udviklingskorridorer. Deltagerne er politikere, intellektuelle, erhvervsfolk og borgere fra mange dele af verden. Dette er invitationen til konferencen, der blev skrevet af Helga Zepp-LaRouche, Schiller Institutkets internationale formand.

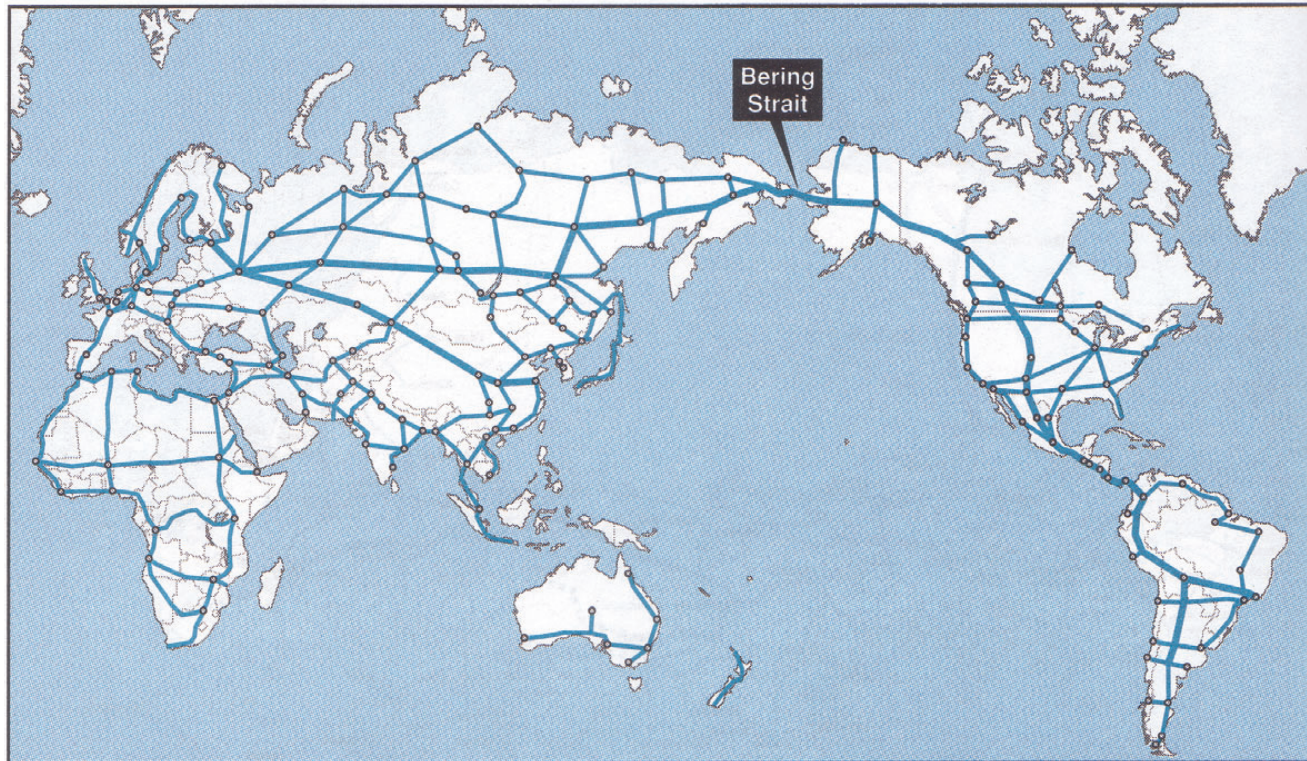
Da Comecon-landene og Sovjetunionen begyndte at gå i opløsning i 1989-91, foreslog Lyndon LaRouche og Schiller Instituttet en økonomisk genopbygningsplan, først for Europa og siden for hele Eurasien. I 1989 fremlagde vi programmet for den såkaldte »Produktive Trekant: Paris-Berlin-Wien«, og i 1991, forslaget for en infrastruktur og økonomisk integration af Eurasien, kendt som Den eurasiske Landbro, som vi uddybede på mange konferencer og seminarer på alle kontinenter.

Det er netop denne idé, at forbinde hele verden med et system af udviklingskorridorer, som nu er ved af at blive til! I april i år afholdtes en konference, organiseret af den russiske regering og Videnskaberne Akademi, hvis tema var en hurtig konstruktion af en transportforbindelse fra Sibirien til Alaska, ved hjælp af en 6.000 km lang jernbane og en 100 km lang tunnel under Beringstrædet. To fremtrædende amerikanere, Lyndon LaRouche og Alaskas tidligere guvernør Walter Hickel, pegede i deres taler på disse projekters fredsskabende muligheder.

Verden står således på tærsklen til etableringen af et verdensomspændende netværk af højhastigheds-jernbaner, så som Transrapid magnettoget for passager- og godstransport. Kernepunktet for dette globale netværk er en tunnel fra Uelen i Sibirien til Cape Prince of Wales i Alaska, der vil forbinde Eurasien med Amerika. Dette netværk skal på den anden side strække sig tværs over Europa og Sydvestasien til Afrika. Udviklingen af territorierne mellem Kasakhstan, det nordlige Rusland og Alaska er absolut nødvendig, eftersom det kun er muligt at dække behovene fra de folkerige regioner i Syd- og Centralasien ved hjælp af kernefysiske teknologier - fission og fusion.

Bygningen af denne forbindelse mellem Sibirien og Alaska vil få enorm økonomisk betydning: Det vil gøre det muligt at udvinde Sibiriens gigantiske ressourcer af råstoffer, til gavn for hele verden. Det vil gøre store dele af Alaska og Canada beboelige. Det vil give et gevaldigt produktionsløft på mange

områder: Almindelige og højhastigheds-jernbaner, isotop-økonomien, produktion og arbejde under forhold med permafrost, osv. Projektet i sig selv vil blive motoren for en



Med bygningen af en tunnel under Beringstrædet og tilhørende jernbaneforbindelser på begge sider af strædet, vil det være muligt at rejse med tog helt fra Europa til USA. Dette gigantiske infrastrukturprojekt er nøglen til strategisk partnerskab mellem USA og Rusland, der kan skabe en ny global orden, hvor USA, Rusland, Kina og Indien, sammen med andre lande der vil være med, danner et nyt Bretton Woods-finanssystem med langfristede kreditter til økonomisk opbygning verden rundt.

verdensomspændende industriel revolution. Når systemet er færdiggjort, vil man kunne rejse hurtigere med tog eller magnettoget, f.eks. fra Acapulco over Beringstrædet til Mumbai, end det i dag er muligt med skib!

Men også mange andre dele af vores oprindelige program for Den eurasiske Landbro er nu enten ved at blive bygget eller er under aktiv planlægning: En tunnel fra den sydkoreanske by Busan til Japan; etableringen af jernbanelinier fra Syd- og Nordkorea til Rusland og Kina; en 1400 km lang udviklingskorridor fra New Delhi til Mumbai; en korridor fra Indien over Myanmar til Kina. Der planlægges en 1100 km lang magnettoglinje langs den Persiske Bugt. Og udviklingen af infrastrukturen i Latinamerika er også kommet på dagsordenen.

Alle disse projekter for den reelle økonomi udgør en yderst nødvendig modpol til det faldefærdige globale finanssystem, hvis systemkrise antager et mere og mere bekymrende omfang. Det er imidlertid kun, hvis det lykkes at samle de fire lande Rusland, Kina, Indien og et USA, forvandlet indefra i Franklin D. Roosevelts tradition, at en vej ud af krisen kan findes. Verden behøver et nyt Bretton Woods-system og en »New Deal« – denne gang for hele verden!

kerer projektet.

Det efterindustrielle servicesamfunds kulturparadigme må fuldstændig kasseres, og vi må atter finde en positiv holdning til videnskabeligt og teknologisk udvikling. Fremtiden for Tyskland og Europa som helhed ligger i Asien.

Derfor må vi erstatte den ukultiverede globalisering med en renæssance af den klassiske europæiske kultur og andre kulturers store perioder indenfor videnskab og kunst;

kun således vil det lykkes at indlede en ny, positiv periode i menneskehedens historie. Noget af det mest lovende i denne henseende er det videnskabelige og kulturelle arbejde i LaRouches internationale ungdomsbevægelse, der har udført formidable studier af klassikerne, især Kepler, Gauss, Bach, Lessing, Moses Mendelssohn og Schiller – for blot at nævne nogle få. Muligheden for at skabe et nyt paradigme, der vil være langt mere passende for menneskeheden end den nuværende populærkultur, ligger i disse unge mennesker, som tilhører fremtiden.

Vi står i dag over for spørgsmålet om, hvorvidt menneskeheden kan organisere sig således, at vores fortsatte eksistens på lang sigt er sikret. Er projektet for global udvikling af infrastruktur på nuværende tidspunkt økonomisk gennemførligt? Er det politisk muligt at udføre? Svaret er i begge tilfælde bestemt »ja«. Det er muligt, og det er også bydende nødvendigt.

I dag, hvor menneskeheden befinder sig lige nær afgrunden af en ny mørk middelalder og ved begyndelsen af et nyt verdensomspændende økonomisk mirakel og en ny renæssance, er det vigtigt at diskutere og gennemføre en positiv dagsorden. På denne to dages konference vil talerne fra de forskellige kontinenter derfor behandle disse temaer. Formålet med konferencen er at tage et vigtigt skridt til at gøre det muligt at forstå den økonomiske og politiske iværksættelse af dette perspektiv.

De opfordres inderligt til at deltage.

Læs senere talerne fra konferencen på www.larouchepub.com.

Finanssystemet i respirator

– fortsat fra side 3

september ophæve grundloven midlertidigt for i hast at sælge Sachsen Landesbank til en anden delstatsbank, LBBW i Baden-Württemberg. Et alvorligt europæisk bankkrak blev afværget i sidste øjeblik.

Det værste er stadig i vente

Herhjemme vågner et voksende antal danske familier op til det faktum, at de sidder med et boliglån, der overstiger husets eller lejlighedens salgsværdi. Og kigger de efter i opgørelsen fra pensionsselskabet, vil de se, at de seneste måneders finansuro allerede har kostet på bundlinjen.

Men den store illusion - at økonomierne i USA og Europa nok skal klare sig på trods

af sammenbruddet af boligboblen og krisen i finanssektoren - er nu så småt ved at bryde. Den 7. september viste det seneste opgørelse over det amerikanske arbejdsmarked, at USA ikke som ventet havde fået 100.000 nye arbejdspladser hen over sommeren, men i stedet mistet netto 4.000 i industrien og byggesektoren. Det var første alvorlige tegn på, at boligkrisen er ved at sætte sine spor i den øvrige amerikanske økonomi. Samme dag meddelte USA's største private realkreditselskab, Countrywide Financial, at man vil fyre 12.000 medarbejdere. Det sendte Wall Street og verdens øvrige aktiemarkeder på en ny gevaldig rusjetur. En forsmag på det, der er i vente, hvis ikke der meget snart gribes ind.

Rettidig omhu: magnettoget over Kattegat

– fortsat fra side 7

magnetfelt. »Sporene« bøjrer ikke i varmen, og sneen lægger sig ikke i sporskifterne, for »skinnerne« vender nedad (se illustration). Og sidst, men ikke mindst: Energiforbruget per kilometer ligger under en tredjedel af traditionel persontransport med jernbane. Vel at mærke i første generation af magnettogteknologien. Videre udvikling af superledere og anden højenergiudstyr vil med garanti bringe energiforbruget endnu længere ned. Og her kan dansk forskning selvfølgelig yde et bidrag.

Men det afgørende spørgsmål i valget mellem et traditionelt højhastighedstog eller et moderne magnettoget er, om vi er rede til at foretage det kvantespring, der for alvor vil ændre den danske transportinfrastruktur og dermed den fysisk-økonomiske tæthed af landet som helhed. En almindelig højhastighedsforbindelse mellem Århus og København via en bro over Kattegat vil naturligvis øge

den økonomiske sammenhængskraft ganske betydeligt. Men vi vil ikke foretage det dramatiske faseskifte i den fysisk-økonomiske tæthed, som et landsdækkende maglevnet bringer med sig.

Magnettoget kan med sine høje hastigheder gøre det, ingen anden transportteknologi kan: Trække folk ud af deres biler og ned fra flyvemaskinerne. Den kan fjerne begrebet »yderområder« fra den danske geografi. Man kan bo i Tværsted eller i Gedser og stadig være en del af den nationale økonomiske proces.

Derfor skal man vælge magnettoget frem for det traditionelle højhastighedstog. Og derfor skal det være en del af den lov, der i nær fremtid sætter bygningen af en fast forbindelse over Kattegat i gang. Det er det eneste mulige udtryk for samme grad af »rettidig omhu«, som da Folketinget i 1987 vedtog loven om Storebæltsforbindelsen.

Lyt til Radio Schillers ugentlige politiske orienteringer:

www.schillerinstitut.dk

www.magnettoget.dk

Vitus Bering og rejsen til Amerika

Denne artikel af Tom Gillesberg er et redigeret sammendrag af en artikel »Vitus Bering and the Rediscovery of America«, der blev skrevet som et bidrag til et festskrift for Lyndon LaRouche i anledning af hans 85 års fødselsdag den 8. september 2007. En længere, mere omfattende version af artiklen samt et foredrag om Berings rejse, kan findes på www.schillerinstituttet.dk.

Med bygningen af en magnet-togforbindelse mellem København og Århus over Kattegat, som den første del af et dansk magnetnet, bryder vi med opfattelsen om Danmark som et lille land, der blot kan følge i de større landes fodspor. I stedet er det os, der går foran og gør et afgørende teknologisk kvantespring muligt. Med bygningen af et dansk magnet-tognet revolutionerer vi ikke blot den danske økonomi, i og med at hele Danmark bliver til et sammenhængende lokalområde, men vi sætter også en ny standard, som vil betyde magnetog i hele Europa. Med det russiske initiativ til at bygge en tunnelforbindelse under Berings-trædet, vil vi med tiden kunne tage magnetoget hele vejen fra Aalborg til Los Angeles.

Det er et af historiens smukke sammenfald, at Danmark har fået mulighed for at spille denne historiske rolle netop nu, for derigennem går vi faktisk i fodsporene af den berømte danske skibsfører og opdagelsesrejsende Vitus Bering, der gennem sit modige lederskab ud i det ukendte genopdagede Amerika og lagde navn til Beringstrædet.

Bering i russisk tjeneste

Vitus var født i Horsens i 1681 som søn af toldvisiterer og kirkeværge Jonas Svendsen og havde som ganske ung været på rejser til både dansk Ostindien og De danske Vestindiske Øer. Han lærte at føre et skib og tegne præcise kort, inden han i 1703 gik på jagt efter nye eventyr i Amsterdam. Han ville ikke blot være en blandt mange danske søfolk, men have chancen til at drive det til noget stort her i verden. Derfor lod han sig hverve af nordmanden Cornelius Cruys til at gøre tjeneste i den russiske flåde, Cruys var i gang med at opbygge på vegne af Peter den Store (1682-1725).

At Bering sammen med andre danske og norske sømænd blev hvervet til russisk tjeneste, var ikke så mærkværdigt, som det lyder i dag. Rusland var Danmark-Norges tætteste politiske allierede og kæmpede i Den store Nordiske Krig imod den danske arvefjende Sverige. En krig Danmark var med i fra den begyndte i 1700, men hvor vi blev tvunget til at indgå en separatfred med Sverige, efter at den britiske flåde havde landsat svenske tropper på Sjælland.

Krigen mellem Rusland og Sverige kom til at spille en afgørende rolle for Ruslands udvikling. Ved slaget i Narva senere i år 1700 led

den russiske hær et ydmygende nederlag til en svensk hær, der kun var en tredjedel så stor. Peter den Store måtte erkende, at det tilbagestående og primitive Rusland måtte forandre sig og tage den europæiske kultur til sig, hvis det skulle have en fremtid. Han rejste selv flittigt til Europa for at tilegne sig europæisk viden-skab og teknik, grundlagde i 1703 en hel ny by ved Østersøen, Skt. Petersborg (som han i 1712 gjorde til Ruslands hovedstad), og begyndte en massiv import af uddannet europæisk arbejdskraft, der kunne udvikle Rusland til en moderne europæisk nation. Som en del af projektet skulle der opbygges en russisk flåde, og det var den Vitus Bering blev hvervet til i 1703.

Leibniz og Rusland

Mens Bering gjorde tjeneste som kaptajn i den russiske flåde i krigen mod svenskerne, som kom til at ende med en russisk sejr i 1721, var der andre, der havde fået øjnene op for det nye Rusland, bl.a. den store tyske polyhistor Gottfried Wilhelm Leibniz (1646-1716). I dag kender vi ham som faderen til differential-regningen, men han er også en af det sidste årtusindes største videnskabsmænd og filosoffer, der ligesom Lyndon LaRouche gør det i dag, spillede en nøglerolle i at organisere globalt videnskabeligt og økonomisk samarbejde og udvikling.

Leibniz havde længe været dybt fascineret af den kinesiske kultur, som han mente havde ligeså stort videnskabspotentiale som den europæiske, og han var opsat på at forbinde Europa og Kina med hinanden. Det krævede dog, at det underudviklede og primitive Rusland, der lå i vejen mellem de to, og som gik under det lidet flatterende øgenavn »de nordlige tyrkere«, blev udviklet. Under Peter den Stores lederskab så Leibniz chancen for et nyt og bedre Rusland.

I november 1711 lykkes det endelig for Leibniz at få et møde med zaren, da han var på besøg i Torgau i Sachsen. Leibniz »gav« ham en afhandling, hvor han fremlagde et program, der indeholdt planer om trykkevirksomhed og bogudgivelser, videregående skoler, landbrug, undersøgelse af den russiske jordbunds magnetiske afvigelse, forskning i de slaviske sprog, fremme af håndværksindustri og, som det vigtigste af det hele, grundlæggelsen af et russisk akademi. Andre emner under audiensen var kortlægningen

af Sibirien og nødvendigheden af at afklare forholdene vedrørende grænsen mellem Asien og Nordamerika¹. Senere traf Leibniz zaren igen og »fik muligheden for at blive Ruslands Solon«². Frem til sin død i 1716 havde Leibniz en flittig korrespondance med ledende russiske embedsmænd, selv om han aldrig kom derover.

Leibniz' drøm realiseres

Heldigvis forsvandt Leibniz' indflydelse og visioner ikke med hans død i 1716. I 1724 opfyldte Peter den Store Leibniz' største drøm gennem at give ordre til oprettelsen af et russisk videnskabeligt akademi i Skt. Petersborg, og i begyndelsen af 1725, blot fem uger før sin død, skrev zaren instruktionerne til at udsende en ekspedition under ledelsen af Vitus Bering, der skulle finde Ruslands afgrænsning imod øst. Instrukserne til Bering lød: 1) Byg på Kamtjatka eller et andet sted deromkring en eller to dæksbåde. 2) Sejl nordpå i disse både langs kysten, der fører i nordlig retning, og som (dens grænser kendes ikke) synes at være en del af Amerika. 3) Fastslå, hvor den støder op til Amerika eller en koloni under europæisk jurisdiktion. Hvis I møder et europæisk skib, så få rede på kystens navn og skriv det ned. Gå i land for at samle mere detaljerede oplysninger, tegn et kort over kysten og vend tilbage hertil. « Som det ses i instrukserne gik man ud fra, at Rusland et eller andet sted var landfast med Amerika.

At Bering blev udvalgt til at lede ekspedition, og at en anden dansker, Morten Spangsborg, blev udnævnt som hans næstkommanderende, viser hvor stor respekt der må have været for Bering og de danske officerer i den russiske flåde. Den ekspedition Bering fik ansvaret for, var en superhimmelig, højt prioriteret ekspedition, der fik vide beføjelser til at forlange hjælp og ressourcer, så opgaven kunne gennemføres.

Men inden den »rigtige« ekspedition kunne starte fra østkysten af Kamtjatka, skulle man først derover. Ekspeditionen måtte gennemrejse den enorme sibirske landmasse, der rækker en tredjedel rundt om jorden, og har et umenneskeligt og fjendtligt klima med temperaturer, der som oftest er under frysepunktet og visse steder når helt ned til 50 minusgrader om vinteren. Efterhånden som man kom østover og væk fra den europæiske del af Rusland, blev betingelserne stadigt værre, mens der næsten ingen menneskelige bebyggelser var, der kunne bistå med forsyninger og arbejdskraft.

Næsten alle forsyninger der skulle bruges til at bygge skibene, skulle medbringes. Våben, ankre og andre jerndelev, tovværk, sejl, udstyr osv. måtte transporteres hele den lange vej fra Tobolsk, og kun i få byer på den lange rejse kunne man gøre holdt og få forsyninger. I Irkutsk, halvvejs gennem landet, fik de så transporthele og det mel, de skulle bruge på den afsluttende sørejse.

Den største del af rejsen gennem Sibirien foregik på floder, der gjorde det muligt at transportere de

tungere ting, men mellem de forskellige flodsystemer måtte de rejse over land. Derefter måtte de på ny bygge pramme, skibe osv., ved den næste flod. Det meste af vejen måtte de ro mod strømmen og længst mod øst, gik floden gennem bjergegne og var næsten umulig at rejse på. På hele rejsen var Bering og hans folk afhængige af, at det lykkedes dem at afkræve lokale korrupte embedsmænd forsyninger og lokal arbejdskraft, der i mange tilfælde kun blev ydet efter kraftigt pres eller direkte trusler og tvang.

Men hvor uoverskuelige alle disse praktiske problemer end måtte virke, var der også den subjektive psykologiske faktor. Ekspeditionen drog ud på en årelang rejse ud i det ukendte og havde ikke engang pålidelige kort eller en fast rejserute den kunne følge. Man måtte skaffe sig efterretninger, efterhånden som man kom frem, bruge sin opfindsomhed og tilpasse sig omstændighederne. Når man så langt om længe havde overvundet problemerne med at krydse tværs over Sibirien, skulle man sejle ud på det store verdenshav til ukendte farer og en sandsynligvis ugæstfri modtagelse af fjendtlige krigeriske stammer eller fremmede magter.

Hvisman kom tilbage, eller hvornår, var et højt usikkert spørgsmål. Kun en person med eventyr i blodet, og som var fast besluttet på at udrette store bedrifter i menneskehedens tjeneste, ville forlade det trygge Skt. Petersborg for sådan en rejse. Heldigvis var Vitus Bering netop en sådan person.

Rejsen til Kamtjatka

I februar 1725 forlod Bering Skt. Petersborg, men kunne først den 13. juli 1728, over tre år senere og efter ubeskrivelige strabadser, sejle ud fra havnen Kjutjevskaja Sopka på Kamtjatkas østkyst i et nybygget skib og dermed begynde sin søgen efter Amerika.

I henhold til deres instrukser sejlede de nordpå langs kysten og kortlagde den. Den 13. august var det tydeligt, at Det eurasiske Kontinent ikke var forbundet med Amerika, og at kysten fortsatte vestover. De ønskede ikke at overvintre ved kysten i Ishavet og sejlede derfor tilbage til Kjutjevskaja Sopka. På rejsen havde de sejlet frem og tilbage gennem det, vi nu kalder Beringstrædet, men da det var tåget hele tiden, kunne de ikke se Amerikas kyst, og vidste dermed heller ikke hvor lille afstanden mellem de to kontinenter er netop der.

Efter vinteren forsøgte Bering at udføre anden del af sine instrukser, at gå i land i Amerika, men da han sejlede østover fandt han ikke land og besluttede efter nogen tids

søgen at vende hjem. Han sejlede syd om Kamtjatka-halvøen, men han kortlagde den indtil nu ukendte kyst. Han fandt bl.a. et godt sted for en fremtidig havn i Avacha-bugten og ankom sikkert til Bolsjeretsk på vestsiden af Kamtjatka 2. juli 1729. Herfra kunne Bering så rejse til Okhotsk og den lange vej hjem.

Uden at skulle slæbe på forsyninger gik rejsen meget hurtigere, og 1. marts 1730 var Bering tilbage i Skt. Petersborg. På trods af at han ikke havde været i Amerika, kunne han være stolt af sig selv. Han var sammen med det meste af sit mandskab kommet helskindet hjem fra rejsen,



Peter den Store (1682-1725) der ønskede af forandre Rusland til en moderne europæisk nation.

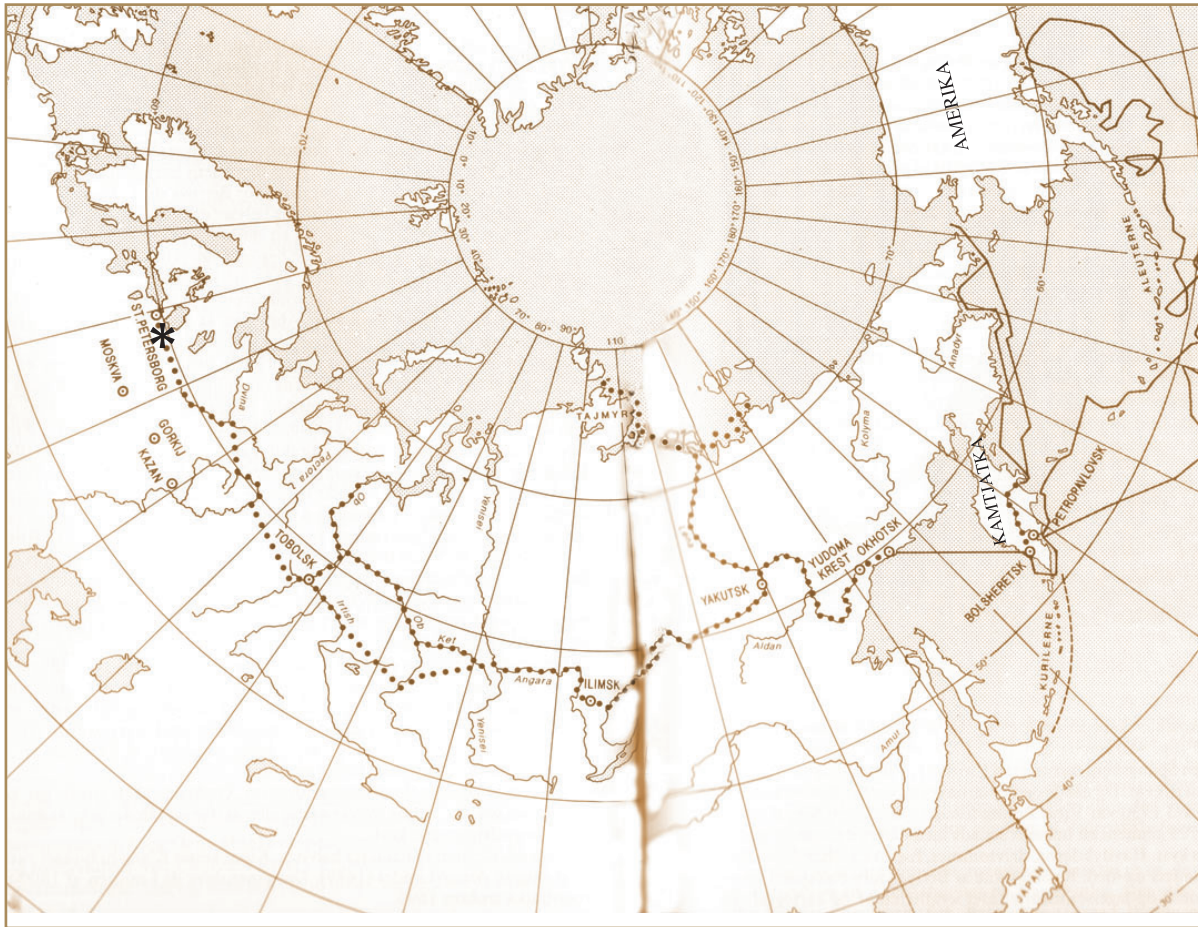
og han medbragte kort over hidtil ukendte områder af Rusland, der var af fantastisk god kvalitet. Senere søfarende forbløffedes over den enorme præcision af Berings kort, hvor selv længdegradsangivelserne var præcise, noget der normalt ikke lykkedes. Årsagen var, at Bering ikke blot, som alle andre af datidens sømænd, kunne sin astronomi og brugte stjernerne til at sejle efter, men også brugte to måneformørkelser i 1728 og 1729 til at fastslå den nøjagtige længdegradsplacering.

Russisk Videnskabsakademi

Bering kom tilbage til et Skt. Petersborg domineret af tysk kultur, hvor Det russiske Videnskabsakademi i mellemtiden var kommet op at køre. Akademiet bestod bl.a. af videnskabsfolk, der kom fra den tyske by Halle, hvor der var en stærk Leibniz-tradition, der sendte videnskabsfolk til Rusland. En af drivkræfterne i netværket var August Hermann Francke (1663-1727), der drev et vajsenhus kaldet De Franckeske Stiftelser, hvorfra missionærer blev sendt ud som f.eks. Bartholomäus Ziegenbalg og Heinrich Plütschau, der i 1705 blev sendt til den danske koloni Trankebar i Indien. Fra disse kredse kom også Daniel Gottlieb Messerschmidt (1685-1735), der senere lavede vigtige opdagelser i Sibirien og Georg Wilhelm Steller (1709-1746), der var med på Berings næste ekspedition.

Samtidigt med at Francke-netværkerne hjalp med i processen med at transformere Rusland til en moderne nation, var Francke i kontakt med Cotton Mather (1663-1728) i de amerikanske kolonier og rekrutterede folk til at rejse derover for at lægge grundlaget for det, der senere blev USA. Et USA, der blev grundlagt på Leibniz' idé, at »alle mennesker har visse umistelige rettigheder, og blandt dem retten til liv, frihed og at søge lykken« – Leibniz' udtryk for at tage del i videnskabeligt og teknologisk fremskridt til gavn for hele menneskeheden³.

Leibniz skrev til den russiske storkansler Golovkin i et brev den 16. januar 1712: »Siden min ungdom



På kortet ses de to store Kamtjatka-ekspeditioner Berings ledede i 1725-1730 og 1733-1741. For at sejle ud i jagten på Amerika, måtte han og hans mænd først krydse gennem det gigantiske uvejsomme Sibirien med alle de forsyninger de senere skulle bruge til at bygge skibe og have med som proviant. Kort fra bogen: Vitus Bering 1741-1991.

har det altid været mit mål at arbejde til Guds ære, gennem at fremme videnskaberne... som jeg til dels har lykket med, takket være Guds nåde, idet jeg har gjort nye opdagelser i videnskabernes republik... Jeg er altid rede til at rette mine tanker mod dette store mål, og jeg har bare søgt en prins, som har samme mål. Og deri gør jeg ingen forskel, hverken med hensyn til nationalitet eller ved at vælge side... Jeg ville hellere se disse videnskaber blomstre kraftigt hos russerne end fungere midelmådigt i Tyskland.«

Men videnskabsakademiet var ikke tilfreds med Berings resultater. Han havde jo ikke givet et absolut sikkert bevis for adskillelsen af Rusland og Amerika gennem at sejle hele vejen til et allerede kendt russisk fort på nordkysten ved Kolyma-floden. Den enorme præcision af Berings kort kunne de jo heller ikke efterprøve, og der var stadig mange udestående spørgsmål om forholdene i den østlige del af Rusland og Amerika.

Bering medgav, at der stadig var mange uafklarede spørgsmål og tilbød, på trods af de fem års strabadser han havde udstået, at gøre arbejdet færdigt gennem at lede en ny ekspedition, der skulle tage tilbage til Kamtjatka-halvøen, bygge skibe og 1) sejle langs Amerikas vestkyst, 2) finde søvejen fra Kamtjatka til Amur-floden eller Japan, så man kunne oprette handel og 3) kortlægge kysten fra Ob til Jenisej og videre til Lena.

2. Kamtjatka-ekspedition

I december 1732 underskrev zarina Anna så ordren til udrustningen af en sådan ny ekspedition og beordrede kommandøren i Okhotsk til at begynde at samle forsyninger og bygge 5-6 skibe. Ekspeditionen blev langt mere omfattende end foreslået af Bering og skulle bl.a. kortlægge hele Ruslands nordlige kyst, finde rejseruten til Japan, og endelig undersøge Stillehavet øst for Kamtjatka og finde Gama-Land⁴ og Amerika. Bering skulle også oprette håndværksevirkomhed lokalt til

produktion af tovværk og lignende. Der blev også sendt repræsentanter fra Videnskabernes Akademi, der skulle undersøge og afgive rapporter om forholdene i disse ukendte dele af Rusland og omverdenen.

Med alle de mange opgaver og deltagelse af videnskabsfolk fra akademiet var ekspeditionen langt større end den første. Den store Nordiske Ekspedition, som den blev kaldt, bestod under Berings ledelse af 500 personer med familie og 500 soldater. Med de fine videnskabsfolks tilstedeværelse og familierne måtte man naturligvis have langt mere bagage og forsyninger med. Man bragte også langt mere udstyr med til skibene, deriblandt mindst 28 kanoner. Lokalt blev op til 2.000 personer ad gangen pålagt at hjælpe ekspeditionen på dens vej østover.

Den store karavane forlod Skt. Petersborg i februar 1733. Bering sendte sin næstkommanderende, Spangsborg, forud til Okhotsk, hvor han ankom i foråret 1735 og fandt, at der hverken var bygget skibe eller samlet forsyninger som beordret. Imens overvågede Bering bygningen af to skibe i Tobolsk, som under ledelse af en anden dansker, Peter Lassenius, skulle udforske nordkysten. Da Bering nåede Okhotsk i 1737, var der kun to skibe klar, som han, under pres fra Skt. Petersborg om at vise resultater, måtte sende med Morten Spangsborg til Japan.

I tiden 1738-1740 byggede han så to nye skibe, hver med 14 kanoner og 76 mand, og forberedte forsyninger til deres store farlige sørejse. De transporterede det hele til en ny by, de anlagde i Avacha-bugten, der blev kaldt Petropavlovsk efter deres to skibe Skt. Peter og Skt. Poul. En uduelig russisk officer Khitrov kom desværre til at forlise halvdelen af deres forsyninger, så der kun var forsyninger til fem måneders sørejse for hvert af de to skibe.

Rejsen til Amerika

Den 30. maj 1741 kunne de to skibe så begynde deres søgen efter Amerika med Bering som kaptajn på Skt. Peter og den russiske kap-

tajn Chirikov som kaptajn på Skt. Paul. De fulgte deres instrukser og sejlede mod sydøst for at finde det ikke-eksisterende Gama-Land, som var indtegnet på europæiske kort. De stødte ikke på land, og efter en storm blev de to skibe adskilte fra hinanden. Bering fortsatte mod øst og kunne den 17. juli langt om længe endelig se land. De så det bjerg på den amerikanske kyst, der i dag hedder Mount Ellis.

Den medrejsende videnskabsmand Steller fik fire dage senere chancen for at komme med i land og lave videnskabelige observationer, men kun i ti timer. Som han senere beklagende skrev, så havde det taget ti år at komme til Amerika, men man brugte kun ti timer på at undersøge det. Man gik så lidt som muligt i land for ikke at blive overrasket af fjendtlighedsindede lokale. På grund af de sparsomme forsyninger måtte de senere beslutte, om de skulle forsøge at overvinde eller sejle hjem, mens de stadig havde forsyningerne til det.

For os virker det helt absurd, at de ikke overvintrede i Amerika, når de nu endelig var kommet derover. Men ekspeditionen hang allerede i en tynd tråd. Chirikov og hans skib var væk, og man vidste ikke hvordan vinteren ville være i Amerika, eller hvad problemer med fjendtlighedsindede lokale stammer eller fremmede magter, man kunne løbe ind i. Hvad hjælper det, at man rejser helt til verdens ende, hvis man ikke vender hjem i live til at fortælle, om alt hvad man så?

Berings endeligt

Den 10. august begyndte de rejsen mod vest for at komme tilbage til Kamtjatka og fandt både småøer og eksotiske indfødte på vejen. Men rejsen vestover var langsom og farlig pga. mange storme, og størstedelen af besætningen, inkl. Bering, bukkede under for skørbug. Den 10. november, alt for sent på året til at sejle i så kolde og stormende områder, og med kun 10 mand raske nok til at føre skibet, landede de på en ubefolket ø, der siden fik navnet Be-

ring Ø. Her overvintrede de og fik deres skib smadret under en storm.

Størstedelen af besætningen overlevede opholdet på øen på trods af en barsk vinter, men Bering døde og blev begravet der. Besætningen drev intens jagt og overlevede på de mange søkøer, sæler og pelsdyr de fangede. De byggede et nyt mindre skib og sejlede næste sommer tilbage til Avacha-bugten, hvor de 46 overlevende af skibets oprindelige mandskab på 76 ankom 27. august 1742. Efter en overvintring ankom de året efter til Okhotsk, hvor de lokale allerede havde solgt alle deres personlige ejendele, da de tog det for givet, at de aldrig ville se dem igen.

Bering fandt sit endelige hvilested på Bering Ø, men det meste af hans besætning kom således hjem til Rusland, og over de næste mange år fandt deres kort, rejseberetninger og opdagelser vej til Skt. Petersborg. Den videnskabelige og politiske interesse, der oprindeligt havde været drivkraften i at sende ekspeditionen af sted, var nu kølnet i Rusland, og man var ikke særligt interesseret i alle de nye opdagelser. Derfor tog det mange år, før Bering fik den berømmelse, som han gennem disse store bedrifter havde gjort sig fortjent til.

På trods af det betød ekspeditionen dog, at der blev sat gang i koloniseringen af det østlige Rus-



Gottfried Wilhelm Leibniz (1646-1716) inspirerede både Peter den Store og republikkens fædre i de amerikanske kolonier.

land og Alaska i Nordamerika. Søfolkene vendte nemlig tilbage fra deres overvintring på Bering Ø med store mængder fine skind, og det startede i de kommende år en sand guldfeber i jagten på pelse og skind. Mange ekspeditioner rejste nu i Berings kølvand og til Ruslands østkyst, de små øer mellem Kamtjatka og Amerika, og til Nordamerika. Berings rejse medførte således, at Alaska kom under russisk kontrol, og forblev russisk, indtil Rusland i 1867 solgte det for 7,2 mio. dollars til USA, Ruslands gode ven og allierede.

I menneskehedens tjeneste

Gottfried Wilhelm Leibniz så i Peter den Store chancen for at transformere Rusland fra et primitivt og

tilbagestående land til en moderne nation, der kunne forbinde Europa med Kina og den kinesiske kultur, Leibniz respekterede så meget. Nøglen til udviklingen af Rusland var etableringen af et videnskabeligt akademi og udsendelsen af ekspeditioner for at opdagde og underlægge sig de vilde ukendte dele af Rusland. Historien ville, at det blev en dansker, Vitus Bering, der ni år efter Leibniz' død kom til at lede de to store ekspeditioner gennem det enorme Sibirien. Bering rejste helt til Amerika og banede vejen for, at de østlige områder og dele af Nordamerika blev en del af Rusland.

I dag er det et andet projekt, der bærer Berings navn, Beringstrædetunnelprojektet, der er nøglen til at virkeliggøre Ruslands mission om at underlægge sig Sibirien og gøre dets enorme råstofressourcer tilgængelige for hele menneskeheden. Samtidigt forbindes verdens to transkontinentale magter i et strategisk partnerskab, der gør det muligt for USA at realisere sin sande mission. USA blev nemlig ikke skabt blot for at sikre befolkningen i USA retten til liv, frihed og muligheden for at søge lykken, men som en nation, der kunne besejre Det britiske Imperium og gennem videnskabeligt og teknologisk fremskridt hjælpe resten af verden til at frigøre sig fra det europæiske oligarkis lænker. Tiden er kommet for USA til at lytte til vore dages Leibniz, Lyndon LaRouche, og samarbejde med Rusland, Kina og Indien om at bygge et nyt Bretton Woods-finanssystem, Den eurasiske Landbro og Beringstrædetunnelprojektet. Den udvikling skal Danmark støtte og være med i.

Om et par årtier vil så det danske magnettognet, som vi netop nu slås for at få bygget, være forbundet til magnettoglinjer, der strækker sig på tværs af Sibirien, og via en Beringstræde-tunnel være forbundet med det amerikanske magnettognet. Den eurasiske Landmasse, som det tog Bering år at gennemrejse, kan vi så krydse under bekvemme forhold i løbet af blot en enkelt dag. Fra Alaska vil vi rejse gennem Canada til et fornyet USA, der har vendt tilbage til sin rolle som et inspirerende håb og frihedens tempel for hele menneskeheden. Og med bygningen af et dansk magnettognet vil Danmark få endnu en gylden chance for, ligesom Vitus Bering gjorde det for 280 år siden, at tage lederskab og vise en frugtbar vej gennem ukendt land.

Fodnoter:

1. »Leibniz and the Great Mission: Russia« af Markku Roinila, www.helsinki.fi/~mroinila/russia.htm.
- 2.»G..W. Leibniz and the Ecumenical Alliance of All Eurasia« af Elisabeth Hellenbroich, Fall 1996, FIDELIO Magazine.
- 3.»Leibniz, Halle, and the American Revolution« af Edward Spannaus, Spring 2003, FIDELIO Magazine
4. Gama-Land er en ikke-eksisterende ø, som var indtegnet på europæiske kort øst for Kamtjatka-halvøen.

Bliv Medlem af Schiller Instituttet!

Få tilsendt Prometheus – vores månedlige nyhedsbrev

Et år= 500 kr., 6 mdr.= 275 kr., 3 mdr intro=100 kr.

Eller indsæt et bidrag på konto:1551-0005648408

Kom til et møde – Hjælp med at uddele denne avis
Tlf.: 35 43 00 33, Skt. Knuds Vej 11, kld. tv., 1903 Frb.

www.schillerinstitut.dk si@schillerinstitut.dk

Folketingskandidater uden for partierne



København

**Nu kommer
finanskrakket**

Tom Gillesberg

Jeg stillede op til kommunalvalget i København i november 2005 som spidskandidat for Schiller Instituttets Venner. På min valgplakat kunne man læse: "Når boblen brister... Et nyt Bretton Woods" og se en boble med inflation, huspriser og derivater. Jeg advarede om, at ikke bare de københavnske boligpriser var vildt opustede og nødvendigvis måtte kollapse, men at det samme var tilfældet for hele vores finanssystem. Finansspekulanterne havde taget magten og berigede sig på den almindelige økonomis bekostning. Det måtte kollapse, og derfor skulle der en ny politik til.

Nu er hovedstadens boligboble bristet, og snart vil stigende priser, byggeboom og håndværkermangel blive afløst af prisfald, tvangsauktioner og stigende ledighed. Samtidig må vi så slås med en endnu større kollaps, hvor det er selve finansmarkederne og det internationale finanssystem, der står for skud. Derfor må der være et politisk lederskab, der kan sørge for at Folketinget og myndighederne forsvare realøkonomien og befolkningens ve og vel, som Franklin D. Roosevelt gjorde det i 30'ernes USA. Ellers brænder de internationale finansspekulanter hele økonomien ned.

Som formand for Schiller Instituttet havde jeg i april i år foretræde for Folketingets Trafikudvalg, og fremlagde Schiller Instituttets program fra sommeren 2006 for et dansk magnettognet med en fast forbindelse over Kattegat. Jeg beskrev de positive økonomiske ef-

fekter af et sådant program, og hvorledes dette er en del af et større infrastrukturprojekt: Den eurasiske Landbro, der muliggør hurtig transport til hele Europa og Asien. Folketinget behøver sådanne visioner.

Jeg stiller nu op som folketingskandidat i København og samarbejder med tre andre kandidater i henholdsvis Københavns Omegns, Østjyllands og Nordjyllands Storkredse. Med en eller flere af os i Folketinget, er der både de nødvendige ideer, om hvordan vi klarer os igennem den krise, der er på vej, og visionerne til at sætte de store projekter i gang, som f.eks. en Kattegatbro og et dansk magnettognet. Derigennem kan vi forhindre, at økonomien går ind i en depression, og gennem videnskabeligt og teknologisk fremskridt skabe øget velstand og velfærd i fremtiden.

Du kan læse mere i min artikel på side 2-3 og i resten af denne avis. Jeg håber, at du vil støtte os, så vi kan kæmpe for vor fælles fremtid.

Vi fire stiller op på disse punkter:

1. Byg Kattegat-broen og et dansk magnettognet
2. Grundlæg et nyt Bretton Woods-finanssystem
3. Red bankerne - lovgiv imod finansspekulation
4. Beskyt boligejerne imod at blive sat ud
5. Tredobling af statens anlægsbudget
6. Investering i sygehusvæsen og uddannelse
7. Dialog mellem kulturerne og global renæssance



Nordjylland

**Magnettog
til Aalborg**

Hans Schultz

Med en ny Kattegat-forbindelse og magnettog over Kattegat, vil vi kunne komme fra Aalborg til København på 45 minutter.

Hvis vi så gør det billigt at rejse med magnettoget, får vi den bedst mulige udnyttelse af magnetbanen til gavn for samfundsøkonomien. Samtidigt får vi en langt større frihed og mobilitet, end med det nuværende dyre, nedslidte og langsomme jernbanenet, der har høje billetpriser, og ikke kan konkurrere med bilismen.

Nordjyderne bør have den frihed at kunne tage frem og tilbage til København samme dag i forbindelse med arbejde, studie eller for at besøge venner og familie, uden at halvdelen af tiden skal gå til transport. Det skal være så billigt, at man ikke kun rejser, hvis det er absolut nødvendigt. Nordjylland vil dermed ikke længere være et yderområde, men vil være tæt integreret med resten af landet, til stor gavn for både erhvervslivet og hele befolkningen. Aalborg vil dermed indtage sin naturlige rolle som vækstcentrum for Nordjylland.

Som universitetsby med ingeniøruddannelser har Aalborg også en enestående chance for at blive et center for den ekspertise, der følger med bygningen af en magnettogbane. Vi skal være en inspiration for resten af Europa og verden, så

vi langt om længe får et globalt magnettognet.

New Deal i stedet for nulvækst

I stedet for at være en kasterbold for stormene på de internationale spekulationsmarkeder, skal vi bygge vores velfærd på økonomisk udvikling herhjemme, til gavn for os selv og resten af verden. Opbygningen af et nationalt magnettognet vil forbinde os med resten af verden, og give os friheden til selv at bestemme vores skæbne som en fri og positiv kraft i tradition med den amerikanske revolution og Franklin Roosevelts New Deal-politik, der opbyggede USA efter krakket i 1929.

Jeg er født som udenlandsdansker i Afghanistan og har i mine unge år boet i Botswana i det sydlige Afrika. Siden har jeg rejst meget, og betragter derfor mig selv som en verdensborger.

Jeg mener vi skal gøre op med den tiltagende ulighed i verden, og har derfor besluttet mig for at tage denne kamp op, så det nye årtusinde ikke fortsætter som det er startet, men i stedet bliver en hyldelse til friheden og menneskehed. Det skylder vi vores børn og de kommende generationer. Derfor skal du stemme på mig til folketingsvalget. **Ring: 41 42 40 96**



Kbh. Omegn

Stem utraditionelt

Feride Istogu Gillesberg

Kære Medborger!

Jeg stiller op til folketingsvalget for anden gang, fordi situationens alvor kræver, at folk med mod, viden og fremtidsvisioner træder frem og tager ansvar for at forme fremtiden efter Franklin D. Roosevelts forbillede.

Efter at du nu har læst avisen nøje, og især vores vision om at bygge et dansk magnettognet, der kan kickstarte en global »New Deal«, har du fået et alternativ. Du vil måske sige, at du ikke forstår økonomi, og falder i søvn så snart du hører ordet, men det må ændre sig. Din fremtid afhænger af, at du er vågen.

Vi er vidne til et systemsammenbrud, der kan sammenlignes med bankkrakket i USA i 30'erne. Du føler det måske ikke på din egen krop, men når vi i Danmark, der er relativt godt stillet, ikke bruger nok penge på hospitaler og på at tage os af de gamle og svage, så viser det, hvor vi er på vej hen. Det almene vel er truet.

Som præsident i 30'erne, valgte Franklin D. Roosevelt at handle i befolkningens interesse, og ryddede op i Kasino-økonomien. Han sørgede for at USA genfandt ideen fra sin grundlæggelse, om at alle mennesker er skabt lige, og alle har retten til liv, frihed og stræben efter lykken. Det må være grundlaget for enhver nation.

Med det finansielle og økonomiske sammenbrud befinder verden sig ved en skillevej. Som ordsproget siger: »Når krybben er tom, bides hestene«. Hvis folk ikke ser den store

sammenhæng, vil det finansoligarki, der styrer vicepræsident Cheney, styrte os ud i en ny verdenskrig. Allerede nu er han parat til at angribe Iran når som helst. Bliver han ikke afsat nu - og vi så får en Iran-krig - har vi kimen til verdenskrig!

I dagligdagens Danmark møder vi desværre et voksende had overfor fremmede. Det bliver legitimeret med »Krigen mod terrorisme«. Hvor ender det, hvis tingene bliver dårligere? Med min personlige baggrund som albaner fra Kosova ved jeg, hvor hurtigt normale mennesker kan manipuleres til at blive fascister.

Kom ud af musehullet

Finansoligarkiets strategi i forbindelse med et økonomisk sammenbrud, er at få befolkningen til at strides indbyrdes, så de ikke blander sig i spillet. Som borgere er vi tvunget til at komme ud af vores musehul og se os selv som stats- og verdensborgere. Vi har et ansvar overfor fremtiden. Her i Danmark har vi det privilegium, at vi ikke behøver at kæmpe for den daglige overlevelse. Det er et overskud, der ikke findes mange andre steder i verden. Brug det til gavn for hele menneskeheden.

I alle store historiske begivenheder har de unge spillet en afgørende rolle. De unge er hele samfundets håb. Vi er bindeleddet mellem fortiden, nutiden og det allervigtigste: fremtiden. Derfor appellerer jeg specielt til jer unge, om at blive politisk aktive og tænke og handle som statsmænd. Hjælp mig i kampagnen og brug din stemme utraditionelt. **Ring: 25 12 50 33**



Østjylland

**Århus som en ny
vækstdynamo**

Janus Kramer Møller

Vejen ud af det igangværende finanskrak findes ikke gennem nedskæringer, men med massive investeringer i forskning, uddannelse og infrastruktur. Danmark vil med en Kattegatbro og magnetogforbindelser blive knyttet sammen til én stor metropol, hvori København, Århus og Ålborg kommer til at være den centrale akse. Denne forbindelse vil give revolutionerende nye økonomiske muligheder for vækst.

Jeg vil som folketingspolitiker arbejde ikke bare for en Kattegatbro, men for en med magnetog. Århus kommer til at spille en central rolle som bindeleddet mellem Nordjylland, Midtjylland og Københavnsområdet. Danmarks højere læreanstalter kan effektivt knyttes sammen til en landsdækkende enhed, der i samspil med dansk erhvervsliv giver studerende og virksomheder en meget større berøringsflade. Et mål med dette samspil bliver, at vi kan få en kapacitet til at lave maskin-prototyper af høj international standard.

Maskinfabrikation er selve grundstenen i en avanceret produktionsøkonomi, og med tiltagelsen af magnetogteknologien vil vi være et godt skridt på vejen mod en højteknologisk produktionssektor. Men det er også afgørende, at vi tilegner os a-kraft, både som fremtidens

mest effektive energikilde, men især som en katalysator for grundforskning på universiteter og i det private erhvervsliv. Med anvendelsen af forskningsreaktorer, både inden for fission og fusion, kommer vi til at lægge os i spidsen for fremtidens økonomi baseret på udvikling og anvendelse af isotoper.

I den anden del af produktionsapparatet kan vi skabe en ny svarindustri ved at tage Højtemperaturreaktorer som PBMR i brug. Dette vil betyde et stort skridt i retningen af at udkonkurrere olie, gas og kul som den primære energikilde. Sideløbende skal vi være med i rumforskning, der kan give vores produktionssektor et løft med nye teknologier.

Højteknologisk udvikling er ikke et akademisk spørgsmål, men en moralsk pligt vi har overfor de endnu ufødte generationer. Særligt den uudviklede del af verden har brug for os, og jeg vil ikke svigte dem. For at hjælpe verden videre, og for at vi ikke selv ender som et 3. verdensland, skal vi skabe en verden gennem videnskabelige og teknologiske fremskridt, hvor mennesker uanset hvor de bor frit kan vælge uddannelse og job og søge lykken for dem selv og deres efterkommere. Derfor stiller jeg op for anden gang til folketinget. **Ring: 28 51 87 50**