

# DANMARK OG DEN EURASISKE LANDBRO

**Poul E. Rasmussen**  
Chefredaktør for Prometheus  
Københavnskorrespondent for Executive Intelligence Review

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

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

Så hvor tager vi fat, når vi en gang i den allernærmeste fremtid endelig beslutter os for at gøre det, vi burde have gjort for tyve eller tredive år siden?

Igenom hele den europæiske civilisations historie har alle fremgange i levestandard og vækst i økonomisk formåen været kendetegnet af en øgning i tætheden af den fysisk-økonomiske proces. Lige fra udviklingen af de italienske bystater i perioden op mod Renæssancen til vandringer fra land til by under det 19. og 20. århundredes industrialisering, har der været en direkte sammenhæng mellem den relative befolkningstæthed og den faktiske økonomiske formåen. Derfor er byerne vokset som en naturlig del af, og en nødvendig forudsætning for, samfundets almene økonomiske fremgang. Og den proces fortsætter den dag i dag, hvor alverdens storbyer vokser med svimlende hast. Især i Kina og den øvrige nyindustrialiserede verden.

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

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

## Den eurasiske Landbro

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

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

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

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

»Der bor omkring 4,4 milliarder mennesker i Eurasien, tre fjerdedele af jordens befolkning. Befolkningen er koncentreret langs kysterne, de store floder og de hundreder eller tusinder år gamle handelsruter. Faktisk befinder de fleste af Asiens storbyer – der er cirka 60 millionbyer – sig langs de tre hovedruter, som forbinde Centraleuropa med befolkningssentrene i de vestlige, centrale og østlige dele af Asien. Omkring en fjerdedel af hele Asiens befolkning, mere end halvdelen af dets industriarbejdere og cirka 70 procent af bybefolkningen, bor indenfor 50 kilometers afstand fra disse hovedveje, i det vi kalder »udviklingskorridorer«. Disse er lange bånd af landområder, cirka 100 km brede, som vil blive direkte påvirket af transporten af gods og personer langs de primære infrastrukturtrurter.

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



Med Schiller Institutts forslag til en Eurasisk Landbro vil hele Det eurasiske Kontinent med dets 4,4 mia. indbyggere integreres gennem et net af infrastrukturkorridorer, som bringer moderne kommunikations-, energi- og transportteknologi ud til selv de fjerneste egne af klodens største landmasse. Landbroens ryggrad vil være et stort sammenhængende net af magnetsvævetoglinier, der med 500 km/t vil bringe passagerer og gods fra by til by. I hele menneskehedens historie har den økonomiske udvikling været præget af økonomisk fremgang forbundet til en øgning i samfundenes fysisk-økonomisk tæthed. Folk har vandret fra land til by. Men med Den eurasiske Landbro vil vi for første gang lade byen vandre til mennesket. Dermed indleder en ny fase i menneskehedens historie.



ske »væv« behøver vi frem for alt en meget effektiv infrastruktur.

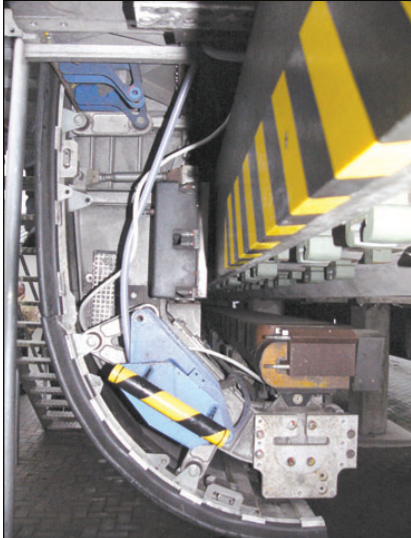
Så, det vi gør er at tage de mest avancerede teknologier, der er tilgængelige i dag, samt nye teknologier på et endnu højere niveau, som vi vil udvikle, og bruger dem til at

opbygge en ultramoderne infrastruktur m.h.t. transport, energi, vand, kommunikation, sundhedsvæsen og uddannelse i disse korri-

Til venstre ses et transrapid maglevtog på sin rute mellem Shanghai og Shanghais store internationale lufthavn Pudong. Den 30-kilometer lange rute tilbagelægges på 7 minutter og 20 sekunder med en tophastighed på 431 km/t.

Til højre ses et tværsnit af maglevsystemet. Et maglevtog "hænger" i magnetfeltet mellem skinnerne og togets kraftige magnet. Der er ingen fysisk kontakt mellem tog og banelegeme. Dermed elimineres vibrationer, friktion og slitage. Samtidig vil både fremdrift, opbremsning og stabilitetskontrol ligge i hele togets længde. Det gør en maglevbane langt mere behagelig at rejse med, og langt billigere i daglig drift end konventionelle tog. Med en tophastighed på over 500 km/t vil maglevtog for alvor kunne konkurrere med flytransport, selv over meget lange afstande.

dorer. Vi gør det dirigistisk. Vi bruger de nationale regerings mulighed for at skabe kreditter og ansætte store dele af arbejdsstyrken



i statsfinansierede projekter, som øger den nationaløkonomiske fysiske produktivitet.

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

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

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

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

Det fjerde hovedpunkt i vores program for en »Ny Silkevej« er anlæggelsen af nye byer. Over de næste 50 år vil der blive bygget tusinder af nye byer med 300.000-1.000.000 indbyggere. De fleste af dem i forbindelse med de primære infrastrukturkorridorer. Vi behøver 1.000 nye byer bare i Kina. Mange af dem vil være byer af en ny meget effektiv type kaldet »nuplexer«, som bruger kernereaktorer til at producere elektricitet og varme til et helt by- og industricenter, som er omgivet af intensiv landbrugs- og gartnerivirksomhed. Disse byer anlægges »nede fra og op«. Den grundlæggende infrastruktur, dvs. energi, vand, affald, kommunikation, offentlig transport, automatiseret post og godsudbringning, af- og tilkørsler til hovedveje osv. installeres alt sammen under jorden, lag på lag og med fri plads ovenover til udvidelser og teknologiske forbedringer, efterhånden som byen vokser. Og ovenpå alt dette bygger vi så byen.

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

## Danmarks maglev-H

I modsætning til det øvrige Europa har der efter Berlin-murens fald i november 1989 været en ganske imponerende opbygning af

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

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

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

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

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

Hovedpulsåren i de infrastrukturkorridorer, som Schiller Instituttet forestiller sig skal strækkes ud til alle egne af Det eurasiske Kontinent, vil sandsynligvis blive magnetsvævetog, kaldet maglev. Første generati