

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

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

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

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

Men det største ikke-lineære bidrag til et sådant faseskifte i den danske fysisk-økonomiske tæthed vil være integrationen af landets to største byer København og Århus. Med en



Skal vi bringe Danmarks fysisk-økonomiske tæthed op på et endnu højere niveau, end det vi så succesrigt gjorde med 90'ernes store infrastrukturprojekter, anført af Storebæltsforbindelsen og Øresundsbroen, må vi over de næste 25 år bygge et landsdækkende net af magnetsvævetoglinier. Med en rejsetid mellem Århus og København på bare 25 minutter vil Danmarks to største byer hurtigt smelte sammen til én stor metropol. Man kan bo i Højbjerg og arbejde i Høje Taastrup eller bo på Østerbro og gå til koncert i Musikhuset. Ja, faktisk vil det meste af landets blive som en forstad til Århus-København. Med en rejsetid fra Aalborg til København på bare 43 minutter er det intet problem i at bo i Vejgård og arbejde på Vesterbro.

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

Med en direkte linie mellem København og Århus over Kalundborg-Samsø kunne Odense og Fyn godt komme til at føle sig

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

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

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

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

Schiller Institutets foreslår altså, at Danmark over de kommende 25 år opbygger et landsdækkende, hypermoderne magnetsvævetognet til en samlet pris på ca. 200 mia. kr. Finansieringen fordeles løbende over en periode på 50 år, så nogle af anlægsudgifterne forlængst er betalt, når de sidst opførte projekter tages i brug. Og skabelsen af de nødvendige kreditter ville slet ikke have været noget problem, hvis Danmark sammen med det øvrige Europa havde indført samme statskreditsystem, som Alexander Hamilton konstruerede for det nyfødte USA umiddelbart efter Den amerikanske Revolution (se også

Lyndon LaRouches artikel). Det gjorde vi desværre ikke. I stedet bevarede vi et system med alt for magtfulde private banker, organiseret omkring nationale centralbanker, der i flere tilfælde fik det misvisende navn »nationalbank«. Danmarks Nationalbank er en centralbank, og ikke en nationalbank. I hvert fald ikke i den betydning, som lå i oprettelsen af USA's første nationalbank i 1791.

Derfor kan vi gøre én af to ting:

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

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

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



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