

Sig Ja til Femern Bælt- broen!

Den 18. juni 2007
afholdte Schiller Institutet
en demonstration til støtte
for en Femern Bælt-bro
foran den tyske
ambassade i
Stockholmsgade,
København.

Demonstrationen
krydredes af festlig sang
(som kan høres ved at
klikke på titlerne), bl.a. [en
kanon af Haydn med en
let omskrevet tekst](#): "Es
sagen Ja die Dänen, die
Deutschen sagen nein, Ja,
Nein, Lass uns die Brücke
bauen, denkt nicht so
klein, Ein grosses Land
denkt nicht so klein"
(Danskerne siger ja,
tyskerne siger nej, ja, nej,
lad os bygge broen, tænk
ikke så småt, et stort land
tænker ikke småt), [Freude
Schöne Götterfunken](#), [Die
Gedanken Sind Frei](#),
[Freundschaft](#) og andre
sange.

Som afslutning
på demonstrationen talte
Schiller Instituttets



repræsentanter med den tyske ambassadør til Danmark, Dr. Gerhard Nourney (nederste billede i gul jakke), der modtag en lille Femern Bælt-bro vi havde med til lejligheden, materiale og en udtalelse af Schiller Instituttets danske formand Tom Gillesberg (til højre på billedet). Feride Istogu Gillesberg står på ambassadørens anden side.



[Udtalelse som pdf-fil](#)

Udtalelse af Tom Gillesberg, formand for Schiller Instituttet i Danmark, den 18. juni 2007.

Sig Ja til Femern Bælt-broen!

I de glade dage i 1989 hvor Berlin-muren faldt og Tyskland langt om længe blev genforenet, lancerede Lyndon LaRouche og Schiller Instituttet et program, der kunne sikre at hele Europa kunne genforenes og få varig fred gennem økonomisk udvikling. Nøglen var, sagde vi,

fysiske infrastrukturprojekter, der kunne udvikle Europas produktive potentiale. I marts 1990 sendte vi et dansk forslag på gaden med titlen. Paris-Berlin-Wien-trekanten: Et verdensøkonomisk lokomotiv, hvor vi redegjorde for nødvendigheden af at bygge ikke blot en Storebæltsbro men også broer over Øresund og Femern Bælt, der kunne forbinde Skandinavien med det nye Europa. Nu er tiden kommet til langt om længe få den sidste af de tre, Femern Bæltbroen, bygget! Broen er vigtig for Tyskland, Danmark og Skandinavien. Godstog fra Skandinavien til Europa må i dag rejse via Storebæltsbroen og man kan spare mange kilometer ved at benytte en Femern Bæltbro. Miljømæssigt er det også galskab at rejse med færge i stedet for at køre over en bro. Og man skal huske på, at Femern Bæltbroen vil være Skandinaviens forbindelsesvej til resten af Europa og Eurasien, og Tysklands til Norden.

I årene efter 1989

fremlagde Schiller
Instituttet så sit forslag om
Den eurasiske Landbro.
Forslaget gik ud på at
bygge
infrastrukturkorridorer
over Det eurasiske
Kontinent, så Europa
kunne forbindes med
broderparten af
verdensbefolkningen i
Asien. Mange af vej- og
jernbaneprojekterne er
siden blevet bygget, og
der er nu mulighed for at
komme videre med
processen. Rusland har
besluttet at arbejde for
bygningen af en tunnel
under Beringstrædet med
tilhørende
jernbaneforbindelser, der
vil gøre det muligt i
fremtiden at rejse med tog
fra Skandinavien, over
Femern Bælt-broen og
Det eurasiske Kontinent,
til Nord- og Sydamerika!
Derfor er det ikke i orden,
at Tyskland vælger at
være bagstræberisk og stå
i vejen for Femern Bælt-
broen. EU har da også
erkendt betydningen af
broen, og tilbudt at betale
op til 30 procent af
byggeprisen, men for at
EU's tilskud skal stå ved
magt, skal der træffes en
beslutning nu, så en
ansøgning kan være i

Bruxelles senest den 20. juli.

Hvorfor er man så ikke gået i gang med at bygge broen endnu? Danmark har længe presset på, men Tyskland har vægret sig ved at skrive under på en aftale. Nogle siger, det er af økonomiske årsager, men selv om prisen for at bygge broen er ca. 30 milliarder kr., vil det ikke koste skatteyderne en krone. Med eller uden EU-tilskud er en sådan bro, hvis tingene gøres rigtigt, en forrygende forretning, som Danmark allerede har oplevet det med bygningen af Storebælts- og Øresundsbroen.

Modellen er simpel: Der etableres et statsligt ejet selskab (helst i fællesskab mellem Tyskland og Danmark men ellers af et af landene alene), der med en statsgaranti i ryggen låner pengene til bygningen af broen. Når broen så åbner i 2015, vil de penge bilister og togselskaber før betalte for færgetransport gå til broafgift. På trods af den høje pris for bygningen af broen, og de renter og renters rente der løber på

(som dog er betydeligt lavere end ellers, fordi man har en statsgaranti i ryggen) kan broafgifterne betale gælden tilbage over 20-25 år. Er trafikken mindre end forventet, tager det lidt længere tid at betale gælden tilbage, men som oftest går det lige modsat: Efterhånden som folk finder ud af, at man til samme pris kommer lettere og hurtigere over Femern Bælt end før, stiger trafikken kraftigt. Man kan så vælge mellem at sænke brotaksterne eller betale gælden tilbage hurtigere. Efter et par årtier står man så med en betalt bro, der ikke har kostet skattebetalerne en eneste krone.

Der forsvinder selvfølgelig nogle arbejdspladser på færgerne og i havnene, men som man så det med bygningen af Storebæltsbroen, er det ikke noget problem. Selvfølgelig gav bygningen af broen øget beskæftigelse, men det gjorde den øgede økonomiske aktivitet efter broens åbning også. De gamle danske færgebyer Nyborg og Korsør har i

dag langt højere
beskæftigelse end før
Storebæltsbroen åbnede.

Som alle andre lande har
Tyskland en forpligtelse
overfor sine naboer. I de
lykkelige tider hvor
Tyskland var i fuld fart
med videnskabeligt og
teknologisk fremskridt, og
en modsvarende
økonomisk og
infrastrukturmæssig
opbygning, smittede det af
på hele Europa og andre
dele af verden. Når
Tyskland, som det er
tilfældet i de senere år, er
gået i baglås og er holdt
op med at udvikle sig, så
bliver fremtiden for resten
af os blokeret. Det gælder
ikke blot med hensyn til
Femern Bælt-broen men
også med anden
infrastruktur, som f.eks.
etableringen af et
magnetsvævetognet (f.eks.
med det tyske Transrapid),
der ville kunne erstatte
meget af den europæiske
flytrafik og drastisk
reducere rejsetiderne.
Hvad hjælper det, at man
kan komme hurtigt til den
dansk-tyske grænse, hvis
man ikke kommer videre
derfra?

Det er gennem langsigtede
investeringer i at forbedre

den fysiske infrastruktur,
at vi lægger grundlaget for
at sikre øget velfærd for
os alle i fremtiden. Lad os
som gode broderfolk
samarbejde om det. Byg
Femern Bælt-broen nu!

[Tilbage til Schiller
Instituttets forside](#)