

Schiller Instituttet

Sankt Knuds Vej 11 kl. tv., 1903 Frederiksberg C, tlf.: 35 43 00 33, www.schillerinstitut.dk, si@schillerinstitut.dk

Tale af Tom Gillesberg til Schiller Instituttets foretræde for Folketingets Trafikudvalg den 2. april 2009

Goddag, jeg er Tom Gillesberg, formand for Schiller Instituttet i Danmark. Tak fordi vi måtte komme.

Den 12. april 2007 havde vi foretræde for dette udvalg og forklarede de store fordele ved at bygge en bro over Kattegat, der mere direkte ville forbinde Danmarks to største byer. Samtidig foreslog vi, at denne nye faste forbindelse skulle forsynes med magnettog og være begyndelsen på anlæggelsen af et dansk magnettognet. Dette nye magnettog med en hastighed på over 500 km/t ville reducere rejsetiden mellem København og Århus til 25 minutter, og Aalborg ville kunne nås på tre kvarter. I løbet af de kommende årtier kunne vi så få opbygget et komplet dansk magnettognet, der ville bringe København inden for en times afstand af alle de større danske byer, og ved en forlængelse til de omgivende storbyer Hamborg, Berlin, Stockholm og Oslo bringe dem alle inden for fem kvarters afstand til København. Vort forslag blev efterfølgende af den daværende trafikminister betegnet som urealistisk, da det ville koste op mod 200 milliarder kr.

Nu står vi i den største finansielle og økonomiske krise i moderne tid. For mange kom denne krise som et chok, men ikke for Schiller Instituttet. Den amerikanske økonom og statsmand Lyndon LaRouche har i årevis udtrykkeligt advaret imod den form for sammenbrudskrise, vi har set siden sommeren 2007, og Schiller Instituttet har gengivet disse advarsler herhjemme. I 2005 under valgsloganet: "Når boblen brister... Et nyt Bretton Woods" og i forbindelse med folketingsvalget i efteråret 2007, hvor jeg stillede op sammen med tre andre kandidater under sloganet: "Efter finanskrakket – Magnettog over Kattegat".

De selvsamme inkompetente økonomer, hvis rådgivning har bragt verden i den nuværende finansielle og økonomiske krise, vil påstå, at der ikke er penge til den slags visionære projekter, for alle resurser må bruges til at redde de finansielle strukturer. Insolvente banker og et bundløst globalt derivatmarked behøver tusinder af milliarder af dollars for at undgå bankerot. I virkeligheden må vi tænke lige modsat. Lyndon LaRouche har rådet til, at man, ligesom præsident Franklin Roosevelt i 30'erne, sætter finanssystemet og de insolvente banker under konkursbehandling, afskriver de opskruede spekulative værdier og lader bankerne genopstå i en udgave rensset for spekulation. Så kan vi i stedet bruge vore penge på at investere i den fysiske infrastruktur og den realøkonomi, der skal sikre vores fremtidige ve og vel.

Penge, der bliver investeret i fysiske infrastrukturprojekter, er nemlig ikke penge ud af vinduet, som de nuværende hjælpepakker til insolvente banker og bankerotte spekulanter er det. En motorvej, en ny bro eller endnu mere spændende – et magnettognet, der dramatisk reducerer rejsetiden og gør det muligt for den kollektive trafik at udkonkurrere bil og lastvognstrafik – er en stor udskrivning her og nu, men bevirker en stigning i hele økonomiens fremtidige produktivitet, og tjenes derfor efterfølgende ind mange gange om. Som vi f.eks. så det med den oprindelige etablering af jernbaner og veje eller efter åbningen af Storebæltsbroen.

Den danske økonomi behøver ikke stimulering gennem skattelettelser eller udbetaling af indefrosne pensioner, der blot vil fortsætte de seneste årtiers stigende privatforbrug baseret på en voksende gældsætning med en voksende servicesektor til følge, men behøver de positive økonomiske effekter, der følger af investeringer i samfundets grundlæggende økonomiske infrastruktur. Spørgsmålet er derfor ikke, hvor lidt vi kan slippe af sted med at bruge på infrastrukturen – som har været holdningen hos den nuværende regering de seneste otte år – men hvor mange penge vi på fornuftig vis kan investere i den. Det er fint at Femern Bælt-forbindelsen langt om længe sættes i gang i 2012, men *vi skal sætte langt mere i gang langt hurtigere*, hvis vi ønsker at undgå et totalt sammenbrud af den danske økonomi med skyhøj arbejdsløshed til følge.

Lad os omgående sætte turbo på alle de offentlige infrastrukturprojekter, der er færdigudarbejdede, men som blot er blevet udskudt på grund af manglende finansiering, og lad os fremrykke Femern Bælt-forbindelsen mest muligt. Lad os iværksætte en omgående undersøgelse af den bedste udarbejdning af en Kattegat-forbindelse med den første del af det kommende danske magnettoget. Samtidigt bør vi i samarbejde med Sverige undersøge, hvordan vi bedst udformer og bygger en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

De faste forbindelser kan opføres med statslig kreditgaranti og finansieres gennem brugerbetaling, som det har været tilfældet med Storebælts- og Øresundsbroen. Det danske magnettoget må derimod ligesom jernbane- og vejnettet bygges for statslige penge, der kan sikre en maksimal udnyttelse i fremtiden. Staten betaler for bygningen og vedligeholdelsen af vejnettet, mens bilisterne nøjes med at betale deres egne driftsomkostninger. På samme vis skal brugen af magnettoget være gratis for et kommende driftsselskab, så der sker en overflyttelse af person- og godstransport til magnettoget, og vi dermed får en stor samfundsmæssig besparelse i form af de investeringer, vi ellers måtte foretage for at udvide kapaciteten på det danske motorvejsnet.

I sine store projekter i 30'erne ansatte Roosevelt halvdelen af de daværende arbejdsløse, og gjorde det muligt for USA at genrejse sig fra krisen og efterfølgende vinde 2. Verdenskrig. Selv i Danmark satte vi projekter i gang som bygningen af Lillebælts- og Storstrømsbroen.

En ambitiøs investering i infrastruktur i den kommende tid vil lægge fundamentet for den fremtidige danske økonomi og være et værn imod den akutte truende massearbejdsløshed. Men det vil kun finde sted, hvis staten lever op til sit ansvar og sætter projekterne i gang og finansierer dem, gennem direkte investeringer og den succesrige statslige model, som vi benyttede ved Storebælts- og Øresundsbroen. De såkaldte OPP-projekter (Offentligt-Privat-Partnerskabs-projekter), der netop nu faldbydes af finansielle aktører, har kun til formål at berige private interessenter på bekostning af staten og det almene vel. Om nødvendigt kan staten i stedet selv skabe kreditter gennem Nationalbanken.

Men hvis staten blot trykker penge og anvender dem på offentlige investeringer, vil

det så ikke føre til stigende inflation? Jo, hvis man som i de nylige bank- og hjælpepakker blot pumper penge ind til de spekulanter, der har ruineret verdens finanssystem og økonomi i de seneste årtier. Ingen nye værdier bliver skabt, fordi staten pumper penge ind i en bankerot Roskilde Bank, og går man amok med hjælpepakker til billionbeløb, som den britiske og amerikanske regering gør det netop nu, lægger man grunden til hyperinflation. Skaber en stat derimod kreditter til investeringer i den offentlige infrastruktur, eller udlåner penge gennem en statslig bank til virksomheders produktive investeringer, øges produktiviteten og den fysiske værdiskabelse, og dermed sikres den fremtidige værdi af landets valuta og statens kreditværdighed.

Mens vi taler her i dag er verdens ledende nationer samlet til et G20-topmøde i London om den globale finansielle krise. Der er alle tegn på, at det vil lykkes for den britiske regering at forhindre den etablering af et nyt Bretton Woods-finanssystem med faste valutakurser og kreditter til produktive investeringer, der er den eneste vej ud af krisen. I stedet vil man fortsætte kursen imod hyperinflation og kaos. Vi danskere er heldigvis en suveræn nation med vort eget Folketing og vor egen valuta. Lad os vise vejen gennem at undsige spekulanterne og etablere et ambitiøst rednings- og opbygningsprogram for den danske økonomi. Så vil de andre nationer følge trop, i takt med at hjælpepakkerne til spekulanterne spiller fallit.

Vi har det i vore egne hænder at påbegynde bygningen af en Kattegatbro og et dansk magnettognet, der ikke blot vil reducere rejsetiden mellem Århus og København til 25 minutter, men som med tiden vil køre videre med 500 km/t over Berlin til Kina og Rusland, og via en tunnel under Beringstrædet til Nord- og Sydamerika. Og der vil komme en tid, hvor vi med latter vil sige: ”Hvordan kunne nogle politikere nogen sinde tro, at det var vigtigere at lave hjælpepakker for at redde spekulanter end at investere i den fysiske infrastruktur?”.

Tak for ordet.