

## Från Arktis till Tyskland genom Finland

Finlands regering har en stor vision att koppla Nordostpassagen i Arktis till en järnväg genom Finland till Baltikum, Polen och Tyskland. Planerna tog fast form när den finska kommunikationsministern Anne Berner den 9.3 tillkännagav beslutet att järnvägen norrut till Ishavet skall gå till norska hamnstaden Kirkenes. Sträckningen från Rovaniemi till Kirkenes valdes för att den skulle tillföra mycket mer trafik på banan med hjälp av mineralfyndigheterna i regionen och för att det skulle möjliggöra ekonomisk utveckling och ökat välbefinnande i finska Lappland.

Den nya järnvägen kallas Ishavsjärnvägen (Arctic Ocean Railway) och kan få mycket stor betydelse för både Finland och Sverige eftersom den skapar direktkontakt med Nordostpassagen ända bort till Stilla havet. Kontakten med Kina denna väg är en huvudpoäng med projektet eftersom finska regeringen ser det som en del i ett globalt transportsystem där Finlands järnvägar kopplas ihop med Baltikum, Polen och Tyskland genom en tunnel mellan Helsinki och Tallinn och Rail Baltica.

Det globalt visionära ledarskapet som Finlands regering visar med detta projekt framgår av regeringens pressmeddelande om beslutet där man beskriver fördelarna med den nya järnvägen:

*”Ishavsbanan skulle förbättra Finlands logistiska position och tillgängligheten till Finland och komplettera förbindelserna i hela Europa. Banan skulle utgöra en alternativ transportled för den finländska exporten och importen. De djuphamnar i Norra ishavet som är isfria året runt skulle öppna en ny förbindelse också till Atlanten och Nordostpassagen. Enligt utredningarna skulle transporterna på Ishavsbanan främst bestå av mineraler, fiskprodukter, virke och förädlingsprodukter från skogsindustrin. Potentiella transportvaror är också naturresurserna i Barentsregionen och senare även andra produkter som transporteras via Nordostpassagen”* <https://www.lvm.fi/sv/-/utredningen-om-ishavsbanan-klar-banstrackningen-till-kirkenes-utreds-narmare-968083>

Genom Polen kan Finland också kopplas upp till hela det nätverk av transportleder som leder genom Centraleuropa och Balkan till Svarta havet och Medelhavet. Dessa nya väg och järnvägar byggs nu ut i snabb takt genom det kinesiska samarbetet med de 16 östeuropeiska länderna i 16+1-gruppen.

Kommunikationsminister Berner har mycket aktivt tagit kontakt med de länder som berörs av projektet. Hon var också den finska regeringen representant på Kinas stora Bälte & vägforum i Beijing den 14-15.5 2017. Hon har också manat Sverige att skynda på med lyfta utbyggnaden av den Botniska korridoren genom Sverige och Finland till ett projekt på EU-nivå. Trafiken på den nya finska Arktisjärnvägen kan ju också ledas genom Sverige och Danmark till kontinenten. Den ger också direktkontakt med de stora energiprojekten i Arktis vilket kan få stor betydelse för utvecklingen av hela den tunga industrin och samhällen särskilt i Norrland, men också i resten av Sverige.

Det var därför mycket glädjande att infrastrukturminister

Thomas Eneroth den 21 mars började agera för att bygga den Botniska korridoren. Med den åtstramningspolitik man följer väntar man på att EU skall skjuta till pengar, som om EU har några pengar för någon infrastruktur. Därför lät man sig övertalas till att i sista stund skicka in en ansökan att få med den i en av EU:s stomnätskorridorer (TNT-T). Det sker genom att Sverige föreslår att den befintliga stomnätskorridoren ”Skandinavien – Medelhavet” som i dag bara sträcker sig till Stockholm ska förlängas hela vägen upp till den svensk-finska gränsen vid Haparanda samt till Oslo via Örebro. Samtidigt föreslår Finland att korridoren skall fortsätta från Haparanda till Helsinki så att den går som en hästsko hela vägen runt Bottniska havet.

Norrlandsregionerna har tryckt på länge tillsammans med den finska regeringen men den svenska regeringen ha dragit på det eftersom spekulationsbubblor har prioriterats istället för investeringar i infrastruktur och produktivitetshöjande högteknologiprojekt. Svenska regeringen ansåg sig inte ha pengar till Norrbottniabanen som var den avgörande svenska länken i den Botniska korridoren. Med Finlands hjälp har Norrlands regionalpolitiker nu lyckats få även Sverige med på att åtminstone börja planera för att koppla sig med en av Nya sidenvägens länkar. Eftersom Sverige slaviskt följer EU så innebär ett klartecken därifrån att svenska planeringen riktas om åt rätt håll.

Förutom Ishavet har Sverige möjlighet att stötta utbyggnaden av den Baltiska ringen som transportled runt Östersjöns södra kust och via det östeuropeiska järnvägsnätet komma i kontakt med Svarta havets och Medelhavets länkar till Nya sidenvägarna. Genom Polen och Tyskland går också huvudlinjerna för Europas många tusen tågsätt årligen av direkttåg till Kina på Nya sidenvägen. Andra direkta länkar till Kina kan nås från Sverige på färjorna över Östersjön. Städer som har fasta linjer för transporter på Nya sidenvägen är finska Kuovola, Lettlands huvudstad Riga och Litauens hamnstad Klaipeda vars ”Soltågslinje” har direkt förbindelse till kinesiska staden Chongqing.

*En karta över förlängningen av stomnätskorridoren ”Skandinavien – Medelhavet” till hela Botniska korridoren visas här:* <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasternorrland/det-har-ar-botniska-korridoren>

*Ifinska utredningens kapitel ”THE ARCTIC OCEAN RAILWAY AS PART OF THE GLOBAL TRANSPORT SYSTEM” beskrivs (på engelska) ännu mer av visionen om en globalt viktig transportlänk genom Finland:* [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lr\\_2018\\_arctic\\_ocean\\_railway\\_report\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lr_2018_arctic_ocean_railway_report_web.pdf)  
<https://www.lvm.fi/en/-/study-on-the-arctic-rail-line-completed-kirkenes-routing-to-be-examined-further-968073>

<https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2018/03/finland-says-new-arctic-railway-should-lead-kirkenes>

*Se videon om Ishavsjärnvägen (Arctic Ocean Railway):* <https://thebarentsobserver.com/en/2015/10/new-arctic-railway-needed-says-olli-rehn>

# Transaquaprojektet klubbat: Historiskt genombrott för Afrikas utveckling

Den internationella konferensen om Tchadsjön som hölls i Nigerias huvudstad Abuja den 25-28 februari blev ett historiskt genombrott för Afrika och för världen. I närvaro av åtta afrikanska stats- och regeringschefer antogs ”Abujadeklarationen”, som stakar ut vägen till en utvecklingsplan centrerad kring Transaqua, det största infrastrukturprojektet som någonsin föreslagits för den afrikanska kontinenten. Ett samägt italiensk-kinesiskt bolag fick i uppdrag att utreda förutsättningarna för projektet.

Konferensen var ett bevis för de afrikanska ländernas nya självmedvetenhet – inspirerade av Kinas imponerande ekonomiska framsteg är de nu beredda att ”tänka stort” och ta sitt öde i sina egna händer. Samtidigt syntes början till ett samarbete på tre kontinenter – mellan Afrika, Europa och Kina – som kan stå som modell för ett internationellt vinn-vinn-samarbete i den kinesiska Sidenvägsandan.

Abujadeklarationen slår fast:

- att rädda Tchadsjön är en uppgift för hela Afrika;
- Tchadsjön kan bara räddas genom att man leder in vatten från Kongoflodens bäcken; och
- den bästa lösningen för detta erbjuder Transaqua.

Monitors läsare känner till Transaqua: Det är ett projekt som Lyndon LaRouche och Helga Zepp-LaRouche har arbetat för i nästan 30 år, i samverkan med den italienska ingenjersfirman Bonifica, som utformade projektet på 1970-talet. Tanken är att skapa en 240 mil lång kanal som börjar i Kongoflodens sydöstra bifloder och därifrån går norrut för att fånga upp alla större bifloder ända till vattendelaren i Centralafrikanska republiken och därefter över till en biflod till Chariflodens i Tchadsjöns avrinningsområde. Detta blir en vattenled som kan transportera uppemot 100 miljarder kubikmeter vatten årligen (vilket utgör mindre än 8 procent av Kongoflodens vatten). På så vis kommer inte bara Tchadsjön att kunna fyllas på till sin ursprungliga storlek (ca 25.000 kvadratkilometer, mot idag bara en tiondel av det), dessutom kommer floderna att regleras, man kan få ut vattenkraft och man får en modern transportinfrastruktur i hjärtat av Afrika, som förbinder de stora sjöarna i östra Afrika med Sahelområdet.

Italienska Bonifica har nu ingått en strategisk allians med den stora kinesiska byggkoncernen PowerChina, för att studera de tekniska möjligheterna att genomföra detta projekt. PowerChina är företaget som har byggt den 150 mil långa kanalen som utgör huvudleden i projektet för att med olika kanaler leda vatten från södra till norra Kina. På konferensen i Abuja tillkännagav den italienska regeringen att man tillskjuter 1,5 miljoner euro för Bonificas och PowerChinas Transaquastudie.

Från LaRoucherörelsen deltog EIR-redaktören Claudio Celani och hans kollega Sebasti n P rimony från franska

Schillerinstitutet på Abujakonferensen och bidrog med flera inlägg till att hålla diskussionerna på plenarm tena och i de olika arbetsgrupperna på en hög nivå. De kunde också  verr cka Schillerinstitutets senaste rapport om utvecklingsplanerna f r Syd stasien och Afrika till bland andra Nigerias president och vicepresident, till Nigers president och till Nigerias vattenminister, som hade organiserat konferensen i samarbete med Kommissionen f r Tchadsj b ckenet (LCBC) och Unesco.

För att rätt kunna förstå Abujakonferensens betydelse måste man påminna sig om det dramatiska läget i området kring Tchadsjön. 40 miljoner människor är direkt eller indirekt berörda av konsekvenserna av den krympande sjön och av den fruktade terrororganisationen Boko Harams härjningar i området.

Om Tchadsj krisen, som började redan på 1970-talet, berättade LCBC:s avgående sekreterare Sanusi Abdullahi:

– Ett förslag om att leda vatten från Kongoflodens till Tchadsjön, kallat Transaqua, presenterades 1984 för LCBC, mitt under den värsta torkan som någonsin drabbat Tchadsj b ckenet. Förslaget förordades av den dåvarande presidenten i Kongo, Mobutu Sese Seko, men ansågs vara för stort. LCBC:s medlemsstater antog därför ett mindre förslag, om att leda vatten till Tchadsjön från Ubangiflodens, vilket Centralafrikanska republikens regering yrkade på.

Men Transaqua  r inte alls ”f r stort”, om man tänker på att Frankrike – som P rimony erinrade om – har byggt ca 1.000 mil vattenvägar. Jämfört med det  r Transaquas 240 mil ”lite”. Påståendet att Transaqua skulle vara ”för stort och för dyrt” sprids av de kretsar som alltid har velat hålla Afrika nere, och särskilt av en viss tidigare europeisk kolonialmakt som fortfarande har inflytande över LCBC:s medlemsstater, ett inflytande som även kunde märkas under konferensen.

Men tack vare LCBC:s förtjänstfulla arbete, alliansen mellan Bonifica och PowerChina och den italienska regeringens stöd till utarbetandet av en projektstudie kunde alla hinder övervinnas.

Som Sanusi Abdullahi sa:

– Att leda in vatten från ett annat flodb cken  r inte en valmöjlighet utan en nödvändighet. Vi st r inför risken att Tchadsjön kommer att försvinna, och det skulle vara en katastrof för hela den afrikanska kontinenten.

Schillerinstitutets grundare Helga Zepp-LaRouche sammanfattade resultatet av konferensen:

– Detta är verkligen goda nyheter för alla som bryr sig om mänskligheten.

*Se videofilmen på svenska om Transaqua och Afrikas utveckling: <http://larouche.se/artikel/eaptv-varldslandbron>*

*Se talet av Bonificas utrikeschef Franco Persio Bocchetto på Schillerinstitutets konferens i Bad Soden, den 25-26.11 2017: <http://newparadigm.schillerinstitute.com/media/italy-china-alliance-transaqua/>*