

“Sanningen är illa tåld. Därför är lögnen det man hör mest.”
Känner du till att hela den svenska järnvägen ägs av US stiftelse?
Här kan du läsa om statens luftaffärer där ingen är ansvarig!

Jag läste en artikel från **Jan Ohlsson** på nättidningen http://www.insiderplus.se/newsletters/article/en_demokrati_behoover_respekt_foer_sanninge_n/ Jan`s slutsats är att: *Miljöpartiet, vänstern och Fi går med arslet före in i medeltiden.* Jan som är en mycket kunnig journalist i resebranschen och ofta tar bladet från mun – skriver det som återspeglar verkligheten, ställer sig inte i ledet av kramare. Det inspirerade mig att göra en kortfattad (Häpp) sammanfattning om den svenska järnvägen och kollektivtrafiken, – det skulle kunna bli ett par böcker – den tid har jag inte – därför denna summering!

Det har gått ganska exakt 30 år sedan jag startade mitt eget ”Nyhetsbrev” först som fax brev till vänner och bekanta, när tekniken med Internet gjorde sitt intåg övergick till det digitala. Som kom att få namnet ”**Varning Schönfelder**” när några läsare ansåg mina inlägg vara riktig ”giftiga” som inte var bruklig när alla böjde sig för de som satt på pengarna eller ansåg sig äga ordet, det är idag värre än någonsin.

Maktkoncentrationen inom kollektivtrafikbranschen började i **mitten av 80 talet** när makthavarna flyttade fram sina positioner med nya lagar och regelverk, politikerna skulle ta ansvar för kollektivtrafiken, som kostade runda 800 miljoner årligen i bidrag där flyg och SJ tog merparten. (*Idag är det ca 50 miljarder*) Politikerna ville ha makten och ingen i detta land såg eller ville se vart det barkade hän! Med ny teknik, året 1994 lanserades Internet vilket gav nya möjligheter att nå ut till intresserade som annars var tvungna läsa ”mähä” tidningarna som fogsamt följde maktens spelare, skriva av pressreleaser, *annars får man inga annonsörer*, det gällde vara försiktig så att man inte kom i onåd. Är detta uttryck för det fria ordet? Mitt Nyhetsbrev fick en mycket stor spridning långt utanför branschen. Fick många att skriva inlägg, anonyma förstås!

Trots pajasar till chefer hos storkoncerner där vd-rana avlöste varandra, länsbolagen med nya chefer som kom från näringen och nu prostituerade sig i maktens tjänst, ingen respekt för det privata ägandet, maktfullkomligheten total. Svensk kollektivtrafik, tåg, buss, skärgårdsfärjor allt skulle in under det av staten nyskapade verksamhetsformer som fick etiketten Länsbolag vilket gav maktens kvinnor och män nya lönande uppdrag och fria händer att slå sönder allt vad vi lärt oss i skolan, om fritt näringsliv, respekt för investerat kapital och alla andra klyschor, som just, bara i dagens Sverige är klyschor.

En av Sveriges, förvisso hårt prövade **koncerner SJ** som hade många flaggskepp i sin ägo ASG, SVELAST, SWEDFERRY, GDG, PENSIONSTIFTELSE, FASTIGHETER, SJ INVEST och MARK överallt i landet och naturligtvis en rätt hyfsad järnväg, fick nu en ny GD Stig Larsson, han var en katastrof redan på Ericsson i Wallenbergs sfär där han hade ansvar för en verksamhet i full klass med Facit i Åtvidaberg, där man hade försummat allt i teknikutveckling, det gjorde Larsson också på Ericsson med att lansera en snabb-telefon som var ur tiden innan den kom i marknaden,

Wallenberg såg chansen att bli av med honom när regeringen var villig att ta in chefer från ”Industrin” som då var på modet. Indevo var konsultföretaget som skulle ge staten vägledning! <http://www.konsultguiden.se/konsultkop/article3565259.ece> var ett konsultbolag som kopierade av likvärdiga från USA som dåvarande politiker i Sverige omhuldade och lät dem härja fritt i SJ; POSTEN mfl verksamheter, bubblan för Indevo efter att man skulle

erövra världen blev konkurs och deras råd till Svenska staten var i princip allt fel och blev kanske århundrades största flopp som skattebetalarna än idag får leva med och betala skulder till bl.a. US stiftelse som äger i princip hela den svenska järnvägen. Den 16 april 1991 försattes Indevo Holding i konkurs. Den 26 juni 1991 såldes aktierna i Indevo på offentlig auktions program <https://lagen.nu/dom/nja/1997s382> Hela denna skandal som är i storleken flera hundra miljarder och då handlar det enbart om SJ koncernen som GD Stig Larsson svarade för och bokstavligen förskingrade alla koncernens tillgångar, för detta har man sina ”legoknektar” Erik Strand som efter att varit Marknadschef försvann ut i konsultverksamheternas djungel med uppdrag för Finland som säkerligen passade bra då kom behovet av gratis sprit till sin fulla drag. En annan jeppe är nuvarande GD Gunnar Malm för Trafikverket dåvarande Banchef för SJ som redan då planlade svenska järnvägens effektiva hädanfärd. Gunnar fick som plåster på såren av sina politiska kompisar uppdraget att först utreda, för att sedan skapa ett jätteverk TRAFIKVERKET och det gjorde han så bra att han fick GD jobbet och kunde nu fortsätta föra svenska folket bakom örat och i lugn och ro, med förödande kraft bränna skattebetalarnas pengar och en handfallen regering tittar på. Titta på, gör man fortfarande förutom mp, v och FI som avgudar odugligen!

Även efter felräkningar på runda 20 miljarder som journalister uppdagade, inte den egna personalen eller ekonomiansvariga, sitter han kvar, säkerligen till efter valet i september i år. Därefter lär posten bli ledig, problemet är bara att Gunnar skapat ett monstrum av ja-sägare och medlöpare som håller varandra om ryggen, egentligen borde merparten få sparken för total inkompetens. Här har vi problemet i en sammanfattning, ***Miljöpartiet, vänstern och Fi går med arslet före in i medeltiden*** och Gunnar Malm har berett vägen för dem!

I dag ser jag med viss förnöjsamhet som uppenbarligen som enda person vilken kunde och vågade berätta om delar av alla ”urspårningar” som regering, fackföreningar, riksdagens kvinnor och män bär ansvaret för.

Indevo som i övermod höll fanan så högt för att komma nära Ufon, den blåste bort i stormen och kvar blev en massa skulder och samhället återigen fick betala kostnaderna för konkursen... som bara är småsmular, deras råd efterlämnade astronomiska skulder.

Jag ville väl så väldigt gärna tro på regeringens ambitioner även under sjuttio, åttio och nittioalet, vision och omdöme.

Jag har jobbat nära flera av de här personerna och gillar de flesta.

Jag såg alla varningssignalerna, flaggade själv för många av dem men pratade alltid för döva öron och det gör jag även idag då alla som kan historien är förtegnade och låtsas som om det aldrig inträffat, många har synpunkter på mig istället på de som förstört Sverige!

Att sälja ut hela svenska järnvägen är kanske en av de största dumheterna som begåtts i ett land? Än idag har Sverige inte de nödvändiga pengar för att lösa tillbaks lease-back – lånet från USA utan att statsbudgeten går i kras och därmed inte stämmer med den bild som förmedlas till oss dödliga. Sveriges finanser är urstarka! Pyttsan så heller.

Ändå hoppades jag att min synvinkel skulle vara för snäv och ”deras” så mycket bättre – där uppifrån molnen, från Ufon kunna bevittna dagligen hur den svenska järnvägen varken tål regn, snö, blåst med nedfallna ledningar, spår som inte håller för vintern eller sommaren och en massa tåg som inte fungera eller om dom fungera är i dåligt skick, något som är naturligt, det man inte äger vårda man inte! Det är faktisk ekonomisk grundlära på Handels.

Samtidigt som X2000 är det mest energislukande el tåg i Europa varför ingen vill ha dessa

tåg. El slukande eltåg passar inte in i mediabilden eller hos regeringen, mp, v, FI, naturskyddsföreningen och då köper SJ av det senare märket "BRA MILJÖVAL" och alla dumstrutar i Sverige tror på det!

I dag känns allt detta bara fånigt.

Ett Sverige med mängder av budbärare som alla är självförhärligande och verklighetsfrånvända, alla är experter på järnväg, alla är experter på kollektivtrafik och den helst skall vara gratis!

Nu känner jag mig ännu en gång som ett ufo som kommit till fel planet, likaväl kräver en demokrati respekt för sanningen istället för lögnen!

Regeringarna under alla år har fört Sverige och ägarna dvs skattebetalarna bakom flötet när utvecklingen gick åt annat håll än det förväntade, lånade alltför stora pengar för att köpa konsulttjänster, skapade lease-back affärer och otroliga bonusprogram till skyhögt pris med oanade konsekvenser. Ingen annan än skattebetalarna i kollektivet tar ansvaret – de som borde ta ansvar gör det inte – utan går vidare som det heter på flum språket!

Fick höra att Alliansen i Almedalen 2014 inför valet fått panik med de dåliga prognoserna varför man kastar in köttbenet 400 miljarder för en höghastighets tåg satsning! Politisk fibbel, för att ta loven av mp, v och uppstickaren FI. Om det räcker? Eller var det sjukvården, äldreården, pensioner, och allt annat som väger tyngre?

Tillbaks till det verkliga sorgebarnet

På SJ konstruerades bonussystem till ledningen som premierade bokförd resande och möjligen teoretisk värdetillväxt före lönsamhet, herrar Larsson, Strand, Malm och en hel hög kvartschefer, med argumentet, så gör man inom Industrin och alla kontrollmyndigheter tittade på med stora ögon, där kanske en och annan ställde frågan, kan man göra så här?

I dag är SJ ett offer för den stora strukturomvandling som sänkte en koncern som var ytterst konkurrenskraftig, med verksamheter över stora delar av världen. **Det är inte unikt men SJ koncernens kris är uteslutet självförvållad.**

I brist på eget investeringskapital som Larsson lovade att staten inte behövde skjuta till konstruerade SJ ledningen komplicerade finansupplägg med stöd av banker och Indevon naturligtvis.

I fallet GDG tog man strid mot delar av den tidigare ledningen andra delar av ledningen lät sig köpas och med Gunnar Malm som fanbärare lyckades man förstöra merparten av samtliga SJ dotterbolagen inklusive SJ färjor.

Det var storsatsning på massor av annonser som skulle få svenska beslutsfattare och allmänhet få positiva tankar om en koncern som var dömd till undergång.

SJ chefen GD Larsson hade sin ständige sekreterare med sig från Ericsson som fick gå under synonymen ”Göbbels” på SJ då hon kunde vända allt i fina ord, hur fel än allt var.

På ett sätt var det fullt begripligt, Larsson ville visa regeringen att man kunde driva en järnväg utan bidrag, så han satte igång som alla odugliga chefer alltid gör, med en omorganisation av HK som skulle minskas från ca 500 personer till 300, alla applåderade här visade nye chefen handlingskraft – som man gör i Industrin, när städningen var färdig var man 700 och fortfarande applåderades det då fru ”Göbbels” förmedlade till häpna representanter från regering och riksdag att det var bättre med 700 hundra kompetenta än 300 oduglingar.

Jag tror att Larsson förstod nog vad som komma skall – om än inte fullt ut. Han avgick i god tid innan katastrofen uppdagades med då för Sverige högsta pension m.m. som en statstjänsteman någonsin fått.

Larsson hann med att vara Sveriges Turistråds ordförande, det gick åt helskotta det också med express fart.

För att skapa förutsättningar för SJ koncernen och dess överlevnad, måste branschen styras upp vilket innebär mer inkomster, men hur då? Det blev Länsbolagen (vi skattebetalare) som skulle ta ansvaret och alla inblandade politiker fick **per video** konferens reda på endera man betalar vad det kostar att köra pendeltåg eller man stoppa all tågtrafik och fjärrtågen skulle visserligen stanna men inte ta med sig några resenärer på sträckor som ex Skövde – Göteborg. Den ego trippade företagsledningen och det konservativa svenska media satt med och gapade och ansåg Larsson vara vad Sverige behövde! Dynamisk, framgångsrik, finans guru, allt som fru ”Göbbels” förmedlade svensk media. Larsson var den guru som SJ och Sverige hade saknat!

SJ ledningen behövde bryta sin totala oförmåga, det lyckades man inte – varför alla order skedde per ”dekret” utan snack och den som pep, fick söka nytt jobb.

Det fick Swebus chefen erfara som var i Syd Afrika på semester och fick veta att han fått sparken när han ”försa” sig till en journalist att Swebus inte borde ingå i SJ, ett budskap som inte passade Larsson även om det fanns beslut om detta, skulle inte en lakej till vd för ett litet bolag i koncernen yttra sig offentlig.

Kostnader för SJ koncernen behövde fördelas på större volymer, nya konkurrenskraftiga produkter som X2000 fick genom monopol ställningen upp priserna till flygbiljett nivå som Erik Strand ser som sin största insats!?! och alla politiker och tjänstemän skulle erbjudas (**under viss tvång**) resa i storpack med SJ och inget annat färdmedel. Politikerna tvingades följa Larssons enfaldiga idéer och det beslöts på löpnade band regler som gynnade tåget, allt annat skulle förbannas. Så kom avregleringen av flyget, det var inte bara SAS som inte begrep ett smack, det gjorde framför allt inte SJ ledningen som nu hade fått sparken, med en mycket soft förtidspension, avgångsvederlag och ingen talar med Stig Larsson därefter. Flöjeln Gunnar Malm som fick uppdraget att utreda ett nytt verk och där fortsätta som GD i Trafikverket med otroliga konststycket inte kunna räkna, inte ta ansvar, det är alltid andras fel,

att behärska sin arbetsuppgift det var aldrig kravet, Gunnar är ju en hygglig person, vänskapskorruptionens fula tryne!

Det dubbla uppdraget att förbereda övergången till det konkurrenskraftiga självfinansierade järnvägen utan statsbidrag och samtidigt få ut det mesta möjliga av den traditionella tågtrafiken hade livskraft så länge pengarna flöt in från avyttrande dotterbolagen. Det var ju ändå denna kassako som stod för koncernens kassaflöden.

Men resultatet blev katastrofalt. SJ misslyckades på alla punkter! Man separerade Tågtrafiken från spårverksamheten och skapade Banverket, nu skulle SJ betala avgifter för att köra på spåren, efter bara ett år hade SJ inga pengar att betala med och under många avskrevs avgifterna. SJ kunde inte betala till Postverket sina skulder för brevporto det tog regeringen hand om. Staten fick ta hand om SJ affärsverk som än idag har ansvaret för alla skulder man samlat sig på samt lease – back avtalet med USA (godkändes av riksdagen) och nybildade SJ persontrafik AB fick en rejäl peng som eget kapital för att drivas och så gick det som det gick med nu ”linslusen” Adelson (m) som ordförande och en om möjlig än mindre kompetent vd, bolaget kom att behöva ständigt nya pengar.

Då den svenska järnvägen var sålt till USA blev det istället tryck på landstingen som fick ansvaret med att införskaffa nya pendeltåg tåg. Utan pengar inga nya tåg, snabbt startade man inte i Kommuninvest AB, utan i ett helt nytt bolag, som skulle leasa tågen för länstrafiken. Att höja skatterna vågade man inte, därför flyttades investeringar över till <http://www.transitio.se> ett företag vars lån inte syns i statskassan, Ett nytt finansiellt rättbo hade skapats av landstingen, bolaget lever på landstingens garantier, dvs inga kontanter men med skattebetalarna som garant än idag, som i alla led bär det ekonomiska ansvaret medans ledningen far runt världen främst Schweiz, USA för att refinansiera. Styrelsen är en parodi på vänskapskorruptionen, alla vill vara med i lönande uppdrag utan personlig ansvar, ansvaret däremot har skattebetalarna fullt ut <http://www.transitio.se/om-transitio/vd-styrelse/> När nöden är som störst uppfinner man kreativa lösningar, det enklaste upplägget för politikerna att leta efter lösningar efter SJ koncernens totalkrasch var att lyfta bort ansvaret från staten till landstingen/kommunerna. Alla samordningsvinsterna som fru ”Göbbel gav sken av under Stig Larsson, uteblev. Konkursen av den svenska järnvägen var nära och Sverige hade inga finansiella muskler att sanera det hela – det har man inte idag heller fast det går så bra för Sverige, det finns dom som tror på sagorna eller akrobatiken att trixa med siffror.

I Sverige annars närmast reaktionära fackföreningar har sedan början, av denna makalösa utveckling suttit tysta utan att säga ett knyst, man var med i hela upplägget, även om man nu i efterhand påstår sig vara förd bakom ljuset, det gör också regering och alla andra, trots att en och annan ombudsman muttrade men sådant tystas effektivt och för evigt i Sverige som

lovorda sig i andra sammanhang för det fria ordet och, och...inte minst transparensen som samma partier då som nu mp, v och fler, gång efter annan ger sken av att vi är ensamma om i världen – det är val i år och då passa dessa argument in igen, det låter fint och folket glömmer eller förstå inte vad är innebörden? Vet du? “Sanningen är illa tåld. Därför är lögnen det man hör mest.”

I det snåriga ägarupplägget Indevo som finansiell arkitekt och banker vilka såg sina chanser tjäna storkovan samt SJ ledningen med styrelsen och alla andra inblandade vilket också gäller riksgälden investerade dyrt för att ta hem ”stordriftsfördelar”, men, man hade inte tillräcklig kraft, ledningskapacitet eller fokus för att förverkliga planerna.

Inget av den nya strategin och SJ som framtidsbolag, det blev istället en spretig samling amatörer och slutade i ett total fiasko, utan att bli en framgång. Resultatet ser du vareviga dag när tågen inte går, eller är försenade utöver det acceptabla.

Ur dåtida SJ koncernen blev för staten räddningen att omvandla stora delar till länsbolag med en samling politiker som suttit där i årtal utan att begripa ett smack. Trafikhuvudmännen, Trafiknämnder är vad politiker satt sitt hopp till när det hela barkade åt fanders och utan att bli avklädda och finansministern tar inte tag i detta med handskar, alla vet att det är en jättelik finansiell risk och sådant löser man inte i en kaffekvart speciellt när det saknas pengar i samhället.

Den ekonomiska splittring på två samtida fokus, dels av staten ägda SJ persontrafik, och av landstingen och kommunerna ägda Trafikhuvudmännen riskerar nu att bli en tragedi för alla invånare, en snar finansiell död är inte utesluten. ***Skulle Miljöpartiet, vänstern och Fi få den framgång att man kommer med i en framtida regering som olika ”Poll” visar, får krönikören Jan Ohlsson snabbare rätt i sitt antagande än han kunde drömma, med att gå med arslet före in i medeltiden***

De anställda tappade förtroendet för sina chefers förmåga att göra rätt analys, när pengarna tog slut och man försökte vara smart, kom man på från politikerna att lägga ut köruppdragen till stora utländska statliga bolag, nya linjen var nu upphandling, Nettbuss med åtskilliga dotterbolag ägs av Norska NSB, Keolis ägs av franska SNCF, Veolia fransk storbank med nära relationer till SNCF, en annan betydande aktör är ARRIVA vars ägare är Deutsche Bahn och alla pumpar var och en in miljarder i den svenska kollektivtrafiken i hopp om att i framtiden kunna ta hem underskotten genom att man försvagat de svenska landstingen (skattebetalarna) till den milda grad att man tar för sig vad man behöver. Därutöver har vi grundlurade ägarna i Nobina, bland annat en Norrman som förlorat allt i Nobina (ex Concordia) äventyret, företaget som skulle bli störst, som ägs idag av US stiftelse vilka förintat ensamma över 5 miljarder kronor på några få år, som alltid sopades allt under mattan

och kritiker tystas med att dessa är, ja ni vet rättshaverister eller ännu finare ord. Så skyddar sig de som är inkompetenta men äger ordet!

Svensk kollektivtrafik är ett enda gigantisk ekonomisk misslyckande för skattebetalarna, det finns över 10.000 personer som har det som sin fördrök utöver hundratalet politiker när det egentligen inte behövs en enda av dem, det finns andra lösningar om man bara ville. Ovanpå detta har staten som ägare, styrelse och koncernledning bränt mängder av förtroendekapital genom att bevilja sig själva löjligt stora ekonomiska förmåner i ekonomiskt utmanande tider. Jag vill inte slå på någon som ligger. Men det är för många missade mål, för många felaktiga analyser, för många misstag och för mycket självgodhet bakom den svenska kollektivtrafiken och järnvägens kris som nu både anställda och resenärer måste betala priset för. Det måste sägas, och jag har fan alltid sagt vad jag tycker.

”Det är som att skriva färdigt matchreferat i halvtid, för matchen är långt i från över”

Branschen är idag uppdelat i järnväg och busstrafik, den senare har ett förbund som nyligen inlivades i Svensk Näringsliv då man nu också är arbetsgivare part, det visade att besättningen själv inte riktigt är med i matchen. Vem riktigt förstått hur lång tid det är kvar av matchen eller som skattebetalarna acceptera blir förda bakom ljuset? Vi är snarare inne på stopptid mer än övertid.

Den som orka och kan gräva i den djungel av regler, hemsligstämplade dokument, finansiella transaktioner, lån, och mer lån och ännu fler lån med oss skattebetalare som garantier, visar hur hårt ansatt hela den svenska kollektivtrafiken är. SL är en sådan gigant med moderaten Wennerholm som yttersta chef som betar sig om en sann makt människa, fria företag pyttisan, det stå partiet för men inte han. Det kommer ovanpå en serie krissignaler under åren där man minskar servicen för äldreården, sjukhusen, polisen ja i princip allt vad vi kallar för välfärd, politikerna skapar ett lapptäcke av åtgärder för att täcka igen ekonomiska hål i det svarta hålet ”kollektivtrafiken”, gigantiska skulder förs över i dotterbolag, affärverkens skulder i egna dotterbolag, det trixas hit och dit för att regeringen skall sola sig i glansen, med att den svenska statsskulden är i god balans! Statens affärer är föredömliga! Ja jissus!

Koncerncheferna avgår i ett, i de utländska statsägda företagen, 10 små ”neger” barnen är nu verklighet, det byts, det utreds, konsulterna flockas kring kassakon kollektivtrafiken för att få ut sin del av kakan och frågan, har det blivit bättre för skattebetalarna, för resenärerna? Nej den frågan skall inte ställas, inte heller i Almedalen då den är komplex och det finns inte ett entydigt svar. Därför står man där i Visby när i verkligheten “Sanningen är illa tåld. Därför är lögnen det man hör mest.” Det är vad Almedalen idag handlar om.

Boksluten är för såväl landstingens som statliga bolagen försenade, stora nedskrivningar

gjordes (förluster), årsstämman blev försenad, stora varsel om personalminskningar lades eller nya avtal där fastanställda blir timanställda och förväntas sitta på avrop utan att få ersättning, företagsledningen, Svensk Näringsliv kommunicera som en struts med huvudet långt ned i sanden.

Det lanseras ständigt stora nyheter som en lösning på branschens kollektiva finansiella problem. För att föra ut dessa budskap har man sina lojala journalister som har strutsen som förebild. Nya avtal med svenska och utländska banker uppges ha säkrat verksamheten för Nobina och för Arriva där man får lån från moderbolaget Deutsche Bahn finansbolag, Keolis via sitt moderbolags finansbolag och Veolia vandra på slak lina i väntan på att bli avyttrad.

Jag, och många med mig, vilka tyvärr **sällan vågar** träda fram, i landet som påstår uppfunnit den moderna demokratin och yttrandefriheten!

Ekonomisk sanering av företagen går inte när fastigheter, allt annat av värde redan är sålt, och pengarna därifrån landat i det svarta hålet som skapats då man dumpar anbudspriserna och svenska hyggliga företag tvingas upphöra eller i konkurs då man inte har någon som skickar in miljarder.

Talande för krisen, är, när samtliga storkoncerner och landstingsägda verksamheter engagera PR konsulter som skriver glättade press releaser, slösa iväg miljoner i Almedalen för att föra oss hyggliga skattebetalare bakom ljuset i hopp om att alla är tillräcklig korkade för att förstå att vi luras, varenda dag! ”Göbbel” skulle vara stolt över sina lärjungar!

Det är förstås ett hårt slag både mot ägarnas plånböcker (du och jag) och mot deras prestige att se så mycket av det som samlats ihop gå förlorat. Men när alla kommentarer i Almedalen utgår från den självgodas förträfflighet vill jag påminna om vad **Victor Muller** på **Saab** lärde den breda allmänheten **om värdet av en avsiktsförklaring: inte ens värd bläcket den är skriven med.** Det är vad som sker i Almedalen “Sanningen är illa tåld. Därför är lögnen det man hör mest.”

Sedan kan man betrakta Almedalen som en egen företeelse, den är omhuldat i Sverige som något slags ”Kiviks” marknad inom politiken, en motsvarighet i andra länder är uteslutet då det bryter mot lagarna om politikens integritet, och i USA skulle leda till långa fängelsestraff, grundar på detta om du värna om demokratin!

En utbyggnad av den svenska järnvägen till höghastighets tåg låter spännande med farter över 300 km/tim är fullt möjlig om Kineserna får bygga den och tillåts förbigå alla svenska stofiler och bromsklossar som skall utreda och processa, kan man lösa detta, och betala med järn pellets från Norrbottens Järnverk, kan det vara en möjlighet. En sådan satsning innebär ju inte

att kvarvarande järnväg försvinner, den har sin lovvärda funktion, men tro att Sverige med egna pengar skall bygga höghastighetsbanor – är otänkbart om inte sjukvården, äldrevården, pensioner mm skall total haverera. Som referens har Kineserna, att man bygger från planering till färdigställande 1000 km höghastighets bana med otaliga broar och hundratalet extremt långa tunnlar under städer och bergsmassiv på 5 år. Det kan bli ännu en bok!

Toni Schönfelder