

## Entreprenörskap fick tågen att gå som på räls

Ett land av berg och snö. Men tack vare entreprenörer håller tågen i Schweiz tidtabellen även under hårda vintermånader, till skillnad från i Sverige.

[http://www.svensktnaringsliv.se/reformbanken/entreprenorskap-fick-tagen-att-ga-som-pa-rals\\_124928.html](http://www.svensktnaringsliv.se/reformbanken/entreprenorskap-fick-tagen-att-ga-som-pa-rals_124928.html)

Den genomsnittliga schweiziska medborgaren färdas nära 50 gånger med tåg varje år, betydligt mer än i något annat europeiskt land. Det enda land i världen där fler tågresor äger rum är Japan, men de schweiziska medborgarna färdas längre sträckor än japanerna.

Hur kommer det sig att Schweiz har så bra järnvägstransporter, trots att landets bergstrakter försvårar kommunikationer? En avgörande anledning är att Schweiz har varit hem för flera av de innovatörer som banade väg för järnvägens utveckling. De har genom åren fått möjlighet att testa nya entreprenöriella lösningar i landet. Den schweiziske ingenjören René Thury besökte exempelvis Thomas Edisons laboratorium på 1880-talet och blev personlig vän med den kända amerikanska uppfinnaren. Thury insåg dock att teknologin för överföring av ström kunde förbättras. Därför utvecklade han en metod för att överföra högspänd likström som var banbrytande för de elektriska tågens framväxt. Än idag är Schweiz ledande när det kommer till att använda elektriska tåg.

Caro Roman Abt var en annan entreprenöriell ingenjör från Schweiz. De tidiga tågen hade stora svårigheter att färdas i bergområden, där marken lutade. Tack vare ett system som Abt patenterade 1882 kunde tågen hållas på spåren även vid branta vinklar. Den schweiziska uppfinnaren nöjde sig inte med att uppfinna systemet, utan ledde också utvecklingen av 72 järnvägsspår som löpte genom landets bergområden.

Dessa satsningar skedde inte bara i Schweiz, utan också i andra delar av världen. Det mest kända projekt som Abt arbetade med är Arica-La Paz spåret. Detta järnvägsspår byggdes av den chilenska staten för att stärka banden med Bolivia i början av 1900-talet. Spåret, som sträcker sig över 440 kilometer, löper bland annat över Anderna på över 4 000 meters höjd. De spår som byggts i de schweiziska bergområdena är kortare, men minst lika imponerande, som det kända spåret i Sydamerika.

Det är ingen slump att entreprenörer har präglat den schweiziska järnvägens utveckling. Landets järnvägsnät byggdes nämligen till en början ut genom privata initiativ. Staten var närmast frånvarande i planeringsfasen, även när det kom till utbyggnaden av två tunnlår på 15 respektive 20 kilometer genom Alperna.

I början av 1900-talet förändrades dock situationen. En stor del av järnvägen i landet nationaliserades. Monopolsituationen bidrog till att järnvägarna fick svårt att klara den konkurrens som med tiden kom från bilar, bussar och lastbilar. För att överleva blev järnvägstransporter alltmer beroende av skattesubventioner. Politikerna försökte att genom olika åtgärder skydda järnvägarna från konkurrensen från det nya nätverk av motorvägar som

alltmer lockade såväl gods- som passagerartrafik. Åtgärderna var dock inte populära bland väljarna, som ville behålla möjligheten att fritt välja transportmedel.

1998 gick startskottet för en förnyelse av järnvägarna i Schweiz. Folket och kantonerna röstade för en modernisering av järnvägsnätet, samtidigt som man beslutade att avreglera och delvis privatisera det. Reformen, som genomfördes följande år, innebar att driften av järnvägstrafiken separerades från ansvaret att sköta infrastrukturen. De federala järnvägarna frigjordes från historiska skulder och bolagiserades. En marknad infördes där olika aktörer kan tävla om passagerartrafiken.

Innan reformen infördes var bara en liten del av spåren utsatta för konkurrens från privata aktörer. 1993 noterade en vetenskaplig artikel att de privata företagen var alltför små för att driva en effektiv verksamhet. Utvärderingar har visat att reformen som infördes sex år senare framgångsrikt fick fart på konkurrensen, framförallt inom godstransporter där arbetet med att avskaffa monopolen har gått längst. Tack vare lagförändringarna fick järnvägsbolagen den flexibilitet och entreprenöriella frihet som krävdes för att konkurrera med vägtransporterna. Entreprenörer har återigen fått möjligheten att bidra till tågnätets utveckling i Schweiz.

Nima Sanandaji