

# RYSKT TRANSPORTVÄSEN

*Av fil. kand. STELLAN BOHM, Stockholm*

DET pågående kriget mellan Tyskland och Ryssland har gjort det ryska transportväsendet högaktuellt, icke blott på grund av den utomordentliga betydelse som i allmänhet tillkommer förbindelselinjerna i krig, utan även genom den efterblivenhet, som ansetts vara utmärkande för just Rysslands kommunikationer.

Det ryska transportväsendet undergick vid 30-talets början en svårartad kris. Betecknande för det allvar, varmed man även på ledande sovjetryska håll bedömde situationen är ett uttalande av Stalin från denna tid: »Transportväsendet är den svaga punkt, över vilken hela vår ekonomi och framför allt vår varuomsättning kan snubbla och också börjar snubbla.» Under sådana omständigheter var det ju ingalunda egendomligt, att många utländska bedömare sågo synnerligen mörkt på det ryska transportväsendets kapacitet och som följd härav förutsågo svåra hinder för Sovjets ekonomiska utveckling.

Transportkrisen torde huvudsakligen ha berott på organisatoriska missförhållanden och brist på rullande materiel. Sedan alla krafter satts in för att häva dessa brister inträdde också en bättring, som föranledde folkskommisarien för järnvägarna, Kaganovitj, att vid partikongressen 1939 framhålla sitt verksamhetsområde som en av sovjethushållningens mest framgångsrika grenar. Även om således transportväsendet vid krigets utbrott icke längre befann sig i ett så kritiskt läge, som man i allmänhet föreställde sig, är det tydligt att ryssarna på detta område haft att brottas med flera svåra problem, problem vilkas allvar har en tendens att tilltaga och som kunna komma att förorsaka avsevärda besvärligheter längre fram. Det är också uppenbart att vissa säregenheter hos det ryska transportväsendet göra det ganska sårbart under krig.

\*

Behovet av transporter är varierande från land till land. Ibland äro de för produktionen nödvändiga råvarorna sammanförda inom ett begränsat område, varför tillförsel långt bortifrån kan und-

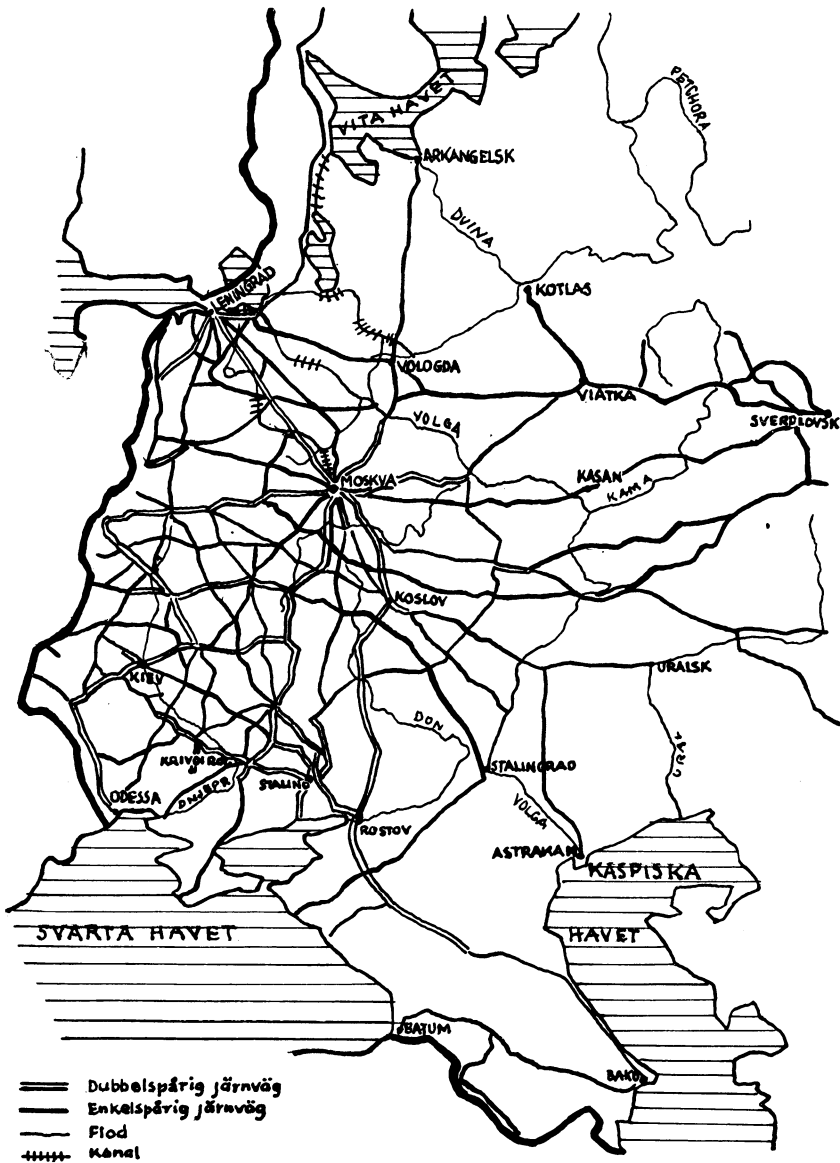
vikas. Annorstädes är raka motsatsen fallet. Det torde icke vara oriktigt att påstå att Ryssland hör till de mera transportkrävande länderna. Icke blott lokaliseringen av de ryska naturrikedomarna eller åtminstone deras genomforskade och bearbetade delar i och för sig utan även placeringen av förädlingsindustrierna till följd av tillgång på lämplig arbetskraft och av andra hänsyn är ägnad att skapa ett starkt trafikbehov. En kort överblick av Rysslands ekonomiska geografi visar detta med all tydlighet.

De viktigaste ryska industriregionerna äro Leningrad- och Moskvadistriktet, Ostukraina, Kaukasus, Ural och Västsibirien. Dessa regioner äro var för sig långt ifrån självförsörjande. Leningrad-distriktet har stora metall- och maskinfabriker men varken järnmalm eller kol. Liknande är förhållandet i Moskva-regionen; här förekommer visserligen järnmalms- och kolbrytning men i alldeles otillräcklig kvantitet. I Ostukraina långt söderut finns det däremot mycket gott om både järnmalm och kol. Urals viktiga bergverksdistrikt, där numera en stor del av den ryska rustningsindustrin är koncentrerad, äger betydande järnmalmstillgångar men föga kol. I Kuznets i Västsibliens industridistrikt finns det däremot mycket kol men otillräckligt med järnmalm. Kaukasus förser hela Sovjetunionen med största delen av oljebehovet. Samtliga dessa industriregioner utom Ural och Västsibirien måste hämta stora mängder trä från de stora skogarna långt i norr.

Till följd av den efter revolutionen konsekvent bedrivna självförsörjningspolitiken äro Rysslands i fråga om naturtillgångar så olika utrustade industriregioner nästan helt beroende av varandra och den omgivande landsbygden. Ett ofantligt trafikbehov har blivit resultatet särskilt som de olika regionerna ligga långt från varandra. Moskva är lika avlägset från Ostukrainas kol- och järnmalmsdistrikt som Stockholm från Berlin, och Urals järnmalmsgruvor ligga lika långt från Kuznets kolfält i Västsibirien som Stockholm från Rom, för att nämna några karakteristiska exempel. Det är icke förvånande att medeltransportlängden vid de ryska järnvägarna är över 700 km., d. v. s. många gånger högre än i det övriga Europa.

Vilka transportresurser stå då till förfogande för att tillfredsställa det stora trafikbehovet?

Det bör kanske främst framhållas, att naturen icke varit särskilt givmild mot Ryssland vad beträffar sjöfartsmöjligheter. En blick på följande karta ger en uppfattning om landets ofantliga, kompakta massa, som erbjuder en så slående kontrast mot det övriga



Rysslands trafikådror.

Europa. Det genomsnittliga avståndet från orter inom landet till kusten, en faktor som spelat en väsentlig roll för snabbheten i de olika ländernas utveckling, är i Ryssland betydligt större än i Europas övriga länder. Visserligen var detta förhållande allvarigare förr, då sjöfarten utgjorde det enda kommunikationsmedlet av större kapacitet. Sedan-järnvägarna kommit till är ju läget avsevärt förändrat, men fortfarande äro transporterna sjöledes mycket billigare än per järnväg, och de begränsade sjöfartsmöjligheterna äro därför än i dag en ytterst kännbar nackdel för Ryssland.

Genom naturens inverkan har den ryska trafiken således i hög grad hänvisats till landsamfärdsmedlen, häri inräknat floderna och kanalerna. Ryssland äger många och vattenrika floder, i stor utsträckning användbara för flodfart. Något mer än 100,000 km. är farbara. Ett hinder för deras fulla utnyttjande är emellertid den mångstädes långvariga isbeläggningen samt det ofta ringa djupet. Användbarheten har ytterligare minskats genom det otillräckliga antalet förbindande kanaler och den obetydliga kapaciteten hos de flesta av dem, som verkligen finnas. Följderna av gamla försummelser göra sig här kända. Av den väldiga våg av intresse för kanalbyggen, som svepte över det övriga Europa under 17- och början av 1800-talen, nåddes Ryssland endast av några svaga efterdyningar. Vad som vid denna tid byggdes var egentligen endast de tre förbindelselinjerna mellan Östersjön och Volga (Wyschnewolozki-systemet, Tichvinska systemet och Mariensystemet) samt en del kanaler i dåvarande västra Ryssland, som efter Polens avskiljande fullständigt förlorade sin betydelse. De tre kanalsystemen mellan Östersjön och Volga ha visserligen varit föremål för upprepade moderniseringar, men de äro fortfarande ålderdomliga, och deras kapacitet är mycket begränsad. Efter »krafttaget» under 17- och början av 1800-talet låg kanalbyggandet nere i mer än ett sekel, vilket berodde på, att järnvägarna under denna tid monopoliserade de styrandes intresse. På 1930-talet ha emellertid vissa försök gjorts att taga upp tråden där den avklipptes för 100 år sedan. De viktigaste resultaten av det återuppvaknade intresset voro Stalin-kanalen mellan Onega och Vita havet, Moskva—Volga-kanalen samt Dnjeprstroi, som möjliggjorde en passage förbi de besvärliga vattenfallen i Dnjepr. Däremot har det planerade bygget av en kanal mellan Don och Volga norr om Stalingrad ej hunnit sättas i verket. Av hur stort värde den nya livaktigheten inom kanalbyggande än varit, så har den dock ännu icke förmått

göra kanal- och flodtrafiken till en verkligt betydelsefull faktor inom det ryska transportarbetet.

En liknande utveckling kännetecknar landsvägstrafiken. Under 17- och 1800-talen, då en omfattande uppmärksamhet ägnades åt vägarna i det övriga Europa, gjordes i detta hänseende föga eller intet i Ryssland. »Ryssland har hoppat över chausséernas period», har det med rätta sagts. Och eftersom biltrafik i någon mera påtaglig omfattning först kom till stånd fram mot mitten av 1930-talet, sedan de stora ryska bilfabrikerna satts i gång, inträdde föga bättring även efter revolutionen — intill alldeles nyligen. På sista tiden har man verkligen gjort frenetiska försök att gottgöra de tidigare försummelserna. De nya vägbyggena ha nästan överallt gått i den s. k. Ferganametodens tecken. Denna metod, som erhållit sin benämning av ett mycket uppmärksammat bevattningskanalbygge i Mellanasien, kännetecknas därav att ett väldigt antal kollektivbönder, det kan vara flera 100,000, samtidigt sättas in på den ifrågavarande uppgiften, vilken på detta sätt kan genomföras på mycket kort tid. Trots dessa ansträngningar bestod Rysslands 1,3 milj. km. långa vägnät ännu 1938 till  $\frac{2}{3}$  av naturliga vägar, föga användbara för bilar, särskilt vid regn. Endast i vissa avsnitt, framför allt kring huvudstaden, äro vägarna av bättre kvalitet. — Slutligen bör det i detta sammanhang påpekas att landsvägstrafikens kapacitet begränsas ej endast av de otillräckliga vägarna utan även av en begränsad bilpark.

Om kanal- och vägbyggandet i hög grad försummats, måste man medge att järnvägsbyggandet däremot varit föremål för icke ringa intresse och energi. De närmaste årtiondena efter den första ryska järnvägens tillkomst 1836 gick det ganska trögt med det nya kommunikationsmedlets introducering, men sedan det olyckliga Krimkriget på 1850-talet visat Rysslands härskare de vådliga militära följderna av dåliga förbindelser, blev intresset genast livligare. Som resultat av det intensiva järnvägsbyggande, vilket vid denna tid tog sin början, ägde Ryssland vid revolutionen 67,000 km. järnvägar. Genom senare tillbyggnad nåddes siffran 85,000 år 1937. Trots detta är emellertid järnvägsnätet både med hänsyn till folkmängdens och ytans storlek mycket begränsat i förhållande till de mera framskridna industriländerna. Om man gör en jämförelse med Förenta Staternas och Kanadas sammanlagda yta, vilken till både storlek och natur ganska mycket påminner om Rysslands, finner man, att järnvägarnas längd pr ytenhet i Ryssland blott är en femtedel av motsvarande i den nämnda landkombinationen.

Men hur har det då varit möjligt att tillfredsställa det stora transportbehovet med de knappa resurser, som stått till buds. Ty det är ju tydligt att så skett, må vara med en hel del gnissel. Som man redan kunnat sluta sig till av de uppgifter, som ovan lämnats angående den inrikes sjö- och flodfartens samt biltransportväsendets kapacitet, har dessa samsfärdsmedels andel i det totala transportarbetet icke kunnat bli av verkligt stor betydelse. Sålunda svarade biltrafiken 1937 för endast 2 % av det totala antalet tonkilometer, medan flodtrafiken och sjöfarten svarade för 16 %. Den förra siffran är icke så oväntad med hänsyn till transporterernas genomsnittliga korthet, men den senare är däremot förvånande obetydlig även med hänsyn till vad som ovan framhållits. Anledningen till den svaga prestationen torde också mera vara att söka i organisatoriska missförhållanden än i den begränsade kapaciteten. I femårsplanen hade kalkylerats med en andel i transportarbetet på 26 % för år 1937.

Att man lyckats genomföra de föreliggande transportuppgifterna något så när väl, åtminstone så att industrialiseringen ej mera påtagligt hindrats av transportsvårigheter, det har huvudsakligen varit järnvägarnas förtjänst. Att de lyckats prestera ett så betydande transportarbete, som verkligen varit fallet, nämligen icke mindre än 409 miljarder tonkm. 1940, d. v. s. c:a 70 gånger så mycket som i vårt land år 1937, har endast varit möjligt genom en utomordentligt högt uppdriven trafikintensitet. Uttryckt i tonkilometer pr bankilometer var denna i Ryssland 1937 mer än dubbelt så hög som motsvarande i Förenta Staterna, där den dock var starkare än i andra länder.

Bakom detta gynnsamma totalresultat dölja sig emellertid mindre gynnsamma omständigheter. En synnerligen ofördelaktig företeelse äro sålunda de höga transportkostnaderna, framför allt beroende på att sjövägen ej kan utnyttjas i samma utsträckning som i andra länder, och särskilt att så ej kan ske vid de längre transportererna. Det är därför ett i sovjetpressen ofta hört önskemål att i göriligaste mån söka eliminera de långa transportererna genom att göra de olika regionerna i högre grad självförsörjande. Om man kan nå så långt på denna väg är emellertid ovisst. Det är icke omöjligt, att man här har en nackdel, så intimt sammanhängande med Rysslands natur, att den ej kan undvikas.

Av större intresse är emellertid det transportproblem, som ligger i bristen på reservkapacitet vid järnvägarna, en följd av att det knappa nätet är så intensivt utnyttjat. Genom att man underlåtit

eller ej förmått bygga nya linjer i takt med trafikbehovets stegring, har man endast uppskjutit denna nödvändiga utbyggnad. Härigenom har en mängd uppgifter anhopats, vilkas omfattning man får en föreställning om av ryska kalkyler att det skulle behövas minst 50,000 km. nya järnvägar och ett stort antal dubbelspår under de närmaste 10—12 åren, för att den ekonomiska utvecklingen skall kunna fortsätta i samma tempo som hittills. Vilka påfrestningar, som detta kommer att innebära för landets industri, främst för den redan nu ansträngda metallurgin säger sig självt.

Till slut må det vara tillåtet att betona de allvarliga försvarspolitiska nackdelar, som ligger i denna brist på reservkapacitet vid järnvägarna. Bombskador nödvändiggöra ju ofta att trafiken omlägges, åtminstone tillfälligt, medan nödvändiga reparationer företagas. Reservbristen gäller emellertid ej så mycket de talrika vägar, som löpa genom västra Ryssland i ost-västlig riktning, eftersom dessa ej äro särskilt hårt anlitade för fredstransporter. Helt annat är förhållandet med linjerna från Moskva och Leningrad till Ukraina.