

Miroslaw Skarzyński¹

Transport towarów, przesyłek i informacji w dawnej Mongolii

Przemieszczanie towarów

W celu zapewnienia dostaw żywności, zorganizowano w średniowieczu między ówczesnymi Chinami a Karakorum łańcuch 37 specjalnych stacji wymiany zwierząt pociagowych. Każdy odcinek trasy między stacjami ochraniał mingan² żołnierzy. Dodatkowo, przy głównych szlakach komunikacyjnych zbudowano magazyny zbożowe. Zgodnie z rozkazem Wielkiego Chana Ugedeja (1229-1241) miało tą drogą przemieszczać się dziennie 500 dużych wozów z żywnością i winem, każdy ciągnięty przez 8 wołów. Przetransportowane w ten sposób towary gromadzono w magazynach, a dopiero stamtąd pobierano je na zaspokojenie bieżących potrzeb³.

Przemieszczanie przesyłek i wiadomości

Od dawna konni kurierzy przewozili informacje, rozkazy i meldunki. Musiało to być zadanie niezwykle ważne, jeśli do jego realizacji Czyngis, zaraz po wybraniu go chanem, przy swoim dworze (wówczas jeszcze nielicznym) wyznaczył 4 ludzi, którymi często się posługiwał. W przypadku konieczności wymiany wierzchowców, kurierzy otrzymywali je od poddanych lub wasali chana. Z biegiem czasu rosła liczba wysłanników, jednak zgodnie z dotychczasowymi zwyczajami, ludność tych okolic, przez które przejeżdżali, nadal zaopatrywała ich w żywność, konie i inne środki transportu.

Rozwój terytorialny imperium, dalekie wyprawy wojenne, narastająca intensywność kontaktów powodowały, że liczba osób przemierzających rozległe ziemie wzrastała w niebywałym tempie. Na bardziej uczęszczanych szlakach kurierzy nie mogli więc wystarczająco szybko się poruszać, wobec coraz większych trudności zaopatrzeniowych, niedostatku wymienianych środków transportu itp. W tej sytuacji Ugedej, pod wpływem chińskich doradców, postanowił zorganizować system stacji kurierskich, które miały poddanym przynieść zmniejszenie świadczeń, a kurierom ułatwić służbę. Zmierzone długość tras, podzielono je na odcinki i w określonych punktach zlokalizowano stacje kurierskie. Z poszczególnych minganów, rozlokowanych na terytorium całego kraju, wybrano naczelników stacji kurierskich oraz po 20 koniuchów dla obsługi kurierskich koni w każdej z nich.

W celu utrzymania we właściwej sprawności środków transportu, chan rozkazał – „Jeżeli przy kurierskich koniach,

wołów zaprzęgowych i wozach będzie brakowało krótkiego sznurka do wyznaczonej przez nas miary, winni będą podlegać karze obcięcia połowy wargi! Jeżeli zabraknie łyżki lub osi u wozu, winni będą podlegać karze obcięcia połowy nosa!”.

Stacje obejmowały swoim zakresem działania ogromne terytorium w XIII wieku, bo rozciągające się od Mandżurii po Kam-



Mongolski kurier podczas jazdy i wymiany koni w 1894 r.
Źródło: http://www.old-print.com/mas_assets/full/N7371937239.jpg,
(dostęp 2011.12.11).

bodźę i od Korei po wschodnią Europę. O rozmiarach tego przedsięwzięcia dają wyobrażenie dane dotyczące na przykład obszaru Chin: 10 zarządów regionalnych, 1 500 stacji, 40 000

¹ Dr hab. M. Skarzyński jest pracownikiem Zakładu Organizacji i Zarządzania Uniwersytetu Medycznego im. Karola Marcinkowskiego w Poznaniu oraz Zakładu Zarządzania Publicznego i Prawa Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego w Kaliszu (przyp. red.).

² Oddział liczący 1000 wojowników, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Mingan> (dostęp 2011.12.11).

³ S. Kałużyński, *Dawni Mongołowie*, PIW, Warszawa 1983, s. 39, 225.

⁴ Tamże, s. 250-253; *Tajna historia Mongołów. Anonimowa kronika mongolska z XIII w.*, PIW, Warszawa 1970, s. 216-217; L. Bazyłow, *Historia Mongolii*, ZN im. Ossolińskich, Wrocław 1981, s. 140.

⁵ http://pl.wikipedia.org/wiki/Imperium_mongolskie, (dostęp 2011.12.11); zob. P. Górski, J. Płaczek, M. Skarzyński, M. Sulek, *Wojna a gospodarka. Problemy, myśl, proces przemian*, AON, Warszawa 2008, s. 70-78.

⁶ Poczta – Kurier Poczty Polskiej.

Edukacja logistyczna

koni, 8 250 wołów, 5 600 osłów, 3 500 wozów, 6 100 łodzi. Z usług stacji, oprócz kurierów, korzystali: wysłannicy, poselstwa, misje, a także urzędnicy i kupcy w celu ściągania podatków, wszelkich danin oraz transportu żywności.

Rosnąca liczba użytkowników i realizowanych zadań doprowadziła do niewydolności tego systemu komunikacji. Konieczność jego udroźnienia, skłoniła chanów (Ugedej, Möngke, Hulagu) do wydania zarządzeń eliminujących przypadki nadużyć i samowoli. Zakazano kupcom korzystania z usług stacji. Gońcom rozkazano, żeby udawali się wyłącznie do tych miejscowości, gdzie ich służbowo skierowano, poruszali się po wyznaczonych drogach i korzystali z usług stacji przy nich położonych.

Mimo ogromnych wydatków na budowę i utrzymanie systemu, uległ on dezorganizacji, szczególnie na Środkowym Wschodzie. Na niektórych stacjach z trudem udawało się przygotować dwa świeże konie do wymiany, co było następstwem

zaboru środków finansowych i materiałowych przez urzędników. Kurierzy coraz częściej zmuszeni byli rekwirować żywność i na własną rękę szukać świeżych koni, co nierzadko skłaniało ich do nadużyć. Wybierali więc rozmaite objazdy, byleby biegly przez bogate okolice, tym samym wydłużali czas podróży i dostarczali przesyłki ze znacznym opóźnieniem⁴.

Podsumowanie

Mongolski system komunikacji może budzić uśmiech na twarzach niektórych współczesnych logistyków. Jednak, mimo występujących problemów, świetnie jeżdżący na koniach i wytrzymali na największe trudy kurierzy, byli w stanie przebyć do 600 km w ciągu doby⁵. Dzisiaj, przesyłka kurieska wysłana z Poznania w czwartek, dociera planowo do Berlina w środę, a więc pokonuje odległość około 300 km w czasie nawet do 6 dób! ⁶ Znajomość historii logistyki uzmysławia, jak wiele jeszcze trzeba zrobić, aby usprawnić dostawę towarów.