

Miroslaw Skarzyński<sup>1</sup>

# Dostawy towarów transportem lądowym w imperium rzymskim



Replika rzymskiego wozu kupieckiego. Źródło: <http://www.um.kalisz.pl/portal.php?aid=news&news=12772918864c21ed6e33f7> (dostęp: 30.04.2012).

## Środki i infrastruktura transportu

W okresie największego rozkwitu, imperium rzymskie obejmowało terytorium o powierzchni 3,5 mln km<sup>2</sup>, zamieszkane przez około 100 mln ludności<sup>2</sup>. Na drogach bitych, obejmujących całe państwo, używano środki transportu różniące się konstrukcją i przeznaczeniem<sup>3</sup> (tabela 1).

Budowę drogi rozpoczynano od wyznaczenia prostych odcinków, oznaczonych dwustronnie bruzdami. Następnie usuwano nakład glebowy, aż do warstwy skalistej. Na niej, warstwami, kolejno kładziono: kamienie łączone gliną (około 30 – 60 cm), potem tłuczeń skalny, ceglany i kamyki (około 20 cm), następnie piasek lub żwir, który ubijano (około 30 – 50 cm), a na końcu jednolitą, gładką nawierzchnię wykonaną z płyt kamiennych, bądź równo wysypanego żwiru (około 20 – 30 cm). Niebywała żywotność rzymskich dróg była wynikiem grubości warstw (1,0 – 1,6 m) i konstrukcji naturalnie pozbywającej się nadmiaru wody, to jest wyższemu usytuowaniu centralnej jej części oraz budowie pobocznych rowów na wodę deszczową.

Przełomem w budowie mostów było wykorzystanie cementu, żelaza i ołowiu do scalenia konstrukcji. Nawierzchnia mostu (szerokość 3 – 19 m) była na ogół wykonana z bloków kamiennych oraz miała pasy wyznaczone do ruchu kołowego i pieszego zabezpieczone balustradą. Zapożyczona od Etrusków metoda łukowa zwiększyła wytrzymałość ich konstrukcji<sup>4</sup>.

## Problemy transportowe

Szybki rozwój infrastruktury transportu lądowego oraz powstanie na rubieżach Cesarstwa obozów wojskowych i kolonii udostępniły nowe rynki handlowe. Jednak nie doprowadziło to do przełomowych konsekwencji dla rozwoju wytwórczości i handlu z powodu wysokich kosztów oraz ograniczonych możliwości transportu lądowego<sup>5</sup>. Katon obliczył, że każdy dzień transportu prasy do wyłaczania oliwy (o wadze około 1,8 t) wozem zaprzężonym w woły powodował wzrost jej kosztu o 2,5%. Korzystniej więc było przewieźć cały warsztat, niż wytwarzać towary przeznaczone na odległe rynki w dotychczasowym miejsu<sup>6</sup>.

Transport lądowy był powolny i uciążliwy. Konie dusiły się, ponieważ ówczesna uprzęż obejmowała szyję zwierzęcia, ściskając mu tchawicę. Nawierzchnia dróg nie była odpowiednia dla koni, które wtedy nie były podkuwane. Dopiero później zaczęto

wdrażać skórzane kaftany na kopyta. Dwa konie lub muły mogły ciągnąć w takiej uprzęży do 0,5 t ładunku na wozie. Woły w zaprzęgu sprawiały się lepiej, jednak poruszały się z szybkością zaledwie około 3 km/h<sup>7</sup>.

Stosunkowo duży transport płynów w glinianych naczyniach był niełatwy. Na przykład w latach około 150 – 50 p. n. e., do samej tylko Galii Transalpejskiej dotarło 35 – 65 mln amfor typu Dressel 1, z których każda mogła pomieścić 20 – 40 l wina<sup>8</sup>. W transporcie płynów przewrotu dokonali Gallowie, którzy wprowadzili do świata rzymskiego beczkę. Służyła ona, pierwotnie do transportu piwa, później zaczęła wypierać tradycyjne amfory w przewozach wina. W transporcie lądowym, beczki okazały się znacznie bardziej praktyczne od kruchych naczyń glinianych<sup>9</sup>.

Rzymianie poruszali się po znakomitych drogach i mostach, które są nadal użytkowane. Niestety, współczesna infrastruktura transportu nie jest już takiej jakości jak rzymska, więc zapewne nie przetrwa tak długo, dając świadectwo naszych osiągnięć potomnym.

Tab. 1. Kryteria oceny dostawców [44].

Rodzaj	Nazwa	Charakterystyka
<b>Ciągnięte</b>		
Wozy transportowe (2-kolowe)	<i>Essedum</i>	zaprzęgnięty w 2 konie, lekki, otwarty z przodu
	<i>Cisium</i>	zwinny, zwrotny, z siedziskami
	<i>Carpentum</i>	elegancki dla dostojników
Wozy transportowe (4-kolowe)	<i>Plaustrum</i>	ciągnięty przez osły, muły lub woły, wiejski, pełne koła, masywna konstrukcja, do przewozu ładunków o znacznej masie
	<i>Sarracum</i>	podobny do <i>plaustrum</i> – mniejsze koła, do przewozu najcięższych ładunków (drewno, materiały budowlane)
	<i>Carrus</i>	zamknięte z przodu i z boków pudło w różnych wariantach
	<i>Carruca</i>	szybki, odkryte, bogato zdobione pudło, eleganckie i użyteczne wykończenie wnętrza
	<i>Petrorritum</i>	podobny do <i>carrucy</i> , mniej wytworny, z czasem stał się wiejską furmanką
	<i>Pilentum</i>	odpowiednik <i>carpentum</i>
Wozy pocztowe	<i>Rheda</i>	4-kolowy, do przewozu również bagaży
	<i>Angaria</i>	podwoła dla przenoszących listy
Wozy inne	<i>Arcera</i>	wygodne, wyścielane wnętrze, do przewozu chorych
	<i>Capsum</i>	4-kolowy, otwarta konstrukcja
	<i>Benna</i>	duży, okuty, do przewozu wielu pasażerów
	<i>Labula</i>	ciągnięty przez woły, ciężkie – furgony wojskowe
	<i>Labulatorium</i>	
	<i>Tensa</i>	wystawny
<b>Noszone</b>		
Lektyki	<i>Lectica</i>	łóżko lub fotel, obsługa 6 - 8 tragarzy, na obszarze miasta
	<i>Sella gestoria</i>	krzesło, obsługa 2 tragarzy, w obrębie miasta

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport w starożytnym Rzymie*, [http://pl.wikipedia.org/wiki/Transport\\_w\\_staro%C5%BCytnym\\_Rzymie](http://pl.wikipedia.org/wiki/Transport_w_staro%C5%BCytnym_Rzymie) (dostęp: 17.09.2011).

<sup>1</sup> 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 (przyj. red.).

<sup>2</sup> J. Szpak, *Historia gospodarcza powszechna*, PWE, Warszawa 2007, s. 71.

<sup>3</sup> L. Piotrowicz, *Wielka historia powszechna*. T. III. *Dzieje rzymskie*, Ks. Trzaski, Everta i Michalskiego, Warszawa 1934, s. 697.

<sup>4</sup> *Transport w starożytnym Rzymie*, [http://pl.wikipedia.org/wiki/Transport\\_w\\_staro%C5%BCytnym\\_Rzymie](http://pl.wikipedia.org/wiki/Transport_w_staro%C5%BCytnym_Rzymie), 2011.09.17.

<sup>5</sup> M. Cary, H. H. Scullard, *Dzieje Rzymu. Od czasów najdawniejszych do Konstantyna*, t. I, PIW, Warszawa 1992, s. 369; ..., t. II..., s. 126.

<sup>6</sup> Tamże, t. I, s. 369; N. A. Maszkin, *Historia starożytnego Rzymu*, KiW, Warszawa 1950, s. 587-588, 656.

<sup>7</sup> M. Cary, H. H. Scullard, *Dzieje...*, t. I..., s. 369; M. Iglowski, *Starożytny Rzym*, <http://hipologia.pl/news/show/id/28/lang/pl/page/4>, 2012.04.30.

<sup>8</sup> A. Ziolkowski, *Historia Rzymu*, PTPN, Poznań 2004, s. 253.

<sup>9</sup> M. Jaczynowska, *Historia starożytnego Rzymu*, PWN, Warszawa 1982, s. 262.