

HRABIA ANTONI TYZENHAUZ A WSPÓŁCZESNA LOGISTYKA CYWILNA

W. M. Wasiukiewicz

*Białoruski Uniwersytet Państwowy, Nezavisimosti Av., 4,
220030, Mińsk, Republika Białoruś, vadim.vasukevitch.2005@gmail.com
Opiekun naukowy – T. Z. Płaszczyńska*

Artykuł analizuje działalność Antoniego Tyzenhauza, jednego z najważniejszych polityków i reformatorów czasów Stanisławowskich w Rzeczypospolitej. Skupia się na roli Tyzenhauza jako pioniera logistyki cywilnej, przedstawiając jego wysiłki w modernizacji infrastruktury transportowej, organizacji handlu oraz założeniu pierwszej instytucji handlowo-logistycznej na Litwie. Artykuł argumentuje, że Tyzenhauz był jednym z założycieli współczesnej logistyki, choć jego osiągnięcia nie są powszechnie rozpoznawane. Ostatecznie, autor podkreśla tragiczny los Tyzenhauza, który został pozbawiony władzy, co przyczyniło się do nieukończenia jego wielkiego projektu modernizacji państwa.

Słowa kluczowe: Antoni Tyzenhauz; reformy gospodarcze; Rzeczpospolita Obojga Narodów; logistyka cywilna; infrastruktura transportowa; organizacja handlu; firma logistyczna; eksport; import; ekspedycja; przewóz towarów.

ГРАФ АНТОНИЙ ТИЗЕНГАУЗ И СОВРЕМЕННАЯ ГРАЖДАНСКАЯ ЛОГИСТИКА

В. М. Васюкевич

*Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4,
220030, г. Минск, Беларусь, vadim.vasukevitch.2005@gmail.com
Научный руководитель – Т. З. Плащинская, старший преподаватель*

В статье анализируется деятельность Антония Тызенгауза, одного из важнейших политиков и реформаторов Речи Посполитой времен Понятовского. Основное внимание уделяется роли Тызенгауза как пионера гражданской логистики, его усилиям по модернизации транспортной инфраструктуры, организации торговли и созданию первого торгово-логистического учреждения в ВКЛ. В статье утверждается, что Тызенгауз был одним из основателей современной логистики, хотя его достижения не получили широкого признания. Наконец, автор подчеркивает трагическую судьбу Тызенгауза, который был лишен власти, что воспрепятствовало завершению его грандиозного проекта модернизации государства.

Ключевые слова: Антоний Тызенгауз; экономические реформы; Речь Посполитая; гражданская логистика; транспортная инфраструктура; организация торговли; логистическая компания; экспорт; импорт; экспедиция; перевозка грузов.

Przezorny polityk, utalentowany ekonomista, reformator, mecenas, przedsiębiorca, jeden z najzasłużeńszych mężów odradzającej się i upadającej zarazem Rzeczypospolitej czasów Stanisławowskich, autor największych reform gospodarczych, agrarnych i kulturalnych – taki jest powszechny wizerunek Antoniego Tyzenhauza. Rzeczywiście, prace przemysłowo-fabryczne i zakłady kulturalne były najgłośniejszą stroną jego działalności, bynajmniej nie najważniejszą.

Źródła historyczne wyraźnie wskazują na to, że Antoni Tyzenhauz, uznając wagę działalności fabrycznej, jednocześnie troszczył się o to, by wytwory przemysłu znajdowały warunki cyrkulacji wewnętrznej i eksportu na zewnątrz [1]. Już przez to nadawał logistyce bardzo wielką rolę w swoich zamiarach, z powodu czego prawdopodobnie został jednym z założycieli współczesnej logistyki cywilnej.

Urodzony w Nowojelni koło Zdzięcioła w rodzinie bogatego i wpływowego szlachcica, Tyzenhauz dzięki swoim zdolnościom i wiedzy bardzo szybko zbudował karierę polityczną. W kilka miesięcy po wyborach nowego króla otrzymał to, co miało dać mu istotną podstawę do przyszłej działalności. W marcu 1765 r. dostał zarząd ekonomii królewskich na Litwie wraz z generalnym pełnomocnictwem, a w czerwcu został następcą na podskarbstwie nadwornym litewskim i starostwie grodzieńskim.

Ówczesne bilans handlowy Rzeczypospolitej pogarszał się katastrofalnie – wielokrotnie więcej towarów importowano niż eksportowano. A sprowadzano z zagranicy wszystko – od sukna po szpilki. Dla zachowania stanu rzeczy mocarstwa sąsiednie hamowały rozwój ekonomiczny Rzeczypospolitej. Niestęchanie ciężkie warunki taryf celnych i traktatów handlowych tłumiły wszelkie możliwości polskiego eksportu. Towary często przymusowo sprzedawano za fałszywą monetę, a statki handlowe rabowano przez wojska państw ościennych.

Więc postanowił „Inflancki diabeł” machnięciem ręki uniezależnić Polskę od obcych państw – w rekordowo krótkim czasie stworzyć w zacofanym rolniczym kraju wszystkie gałęzie przemysłu i rozwiniętą sieć infrastruktury logistycznej. Przyjrzymy się bliżej temu, co udało mu się zrobić w tej dziedzinie.

Po pierwsze, szczególną wagę przywiązywał Tyzenhauz do budowy i poprawy infrastruktury transportowej. O „dróg prostowaniu”, o naprawie „dalekich” i „zagrzęźłych” przejazdów do wsi ekonomicznych mówi sam Tyzenhauz jako o doniosłej zasłudze swojej. Nowoczesne gościńce budowane przez podskarbiego zasługują na szczególne uznanie. Były one przestronne i proste jak sznur, starannie sypane i utrzymane, z obu stron opasane rowami i obsadzone drzewami, zaopatrzone były w gospody przydrożne i domy pocztowe.

Ważniejsze jednak od tych poczynań były zabiegi o poprawę dróg wodnych, które w XVIII wieku odgrywały w stosunkach handlowych tak

znaczną rolę. Zabiegi te opierały się na uszlalnianiu i prostowaniu rzek oraz kopaniu kanałów ich łączących. Jednym z najbardziej ambitnych i kosztownych przedsięwzięć Tyzenhauza było oczyszczenie i uszlalnienie Niemna, tej pryncypalnej arterii komunikacyjnej Wielkiego Księstwa Litewskiego, łączącej je z Bałtykiem. W szczególności gorąco brał do serca sprawę kanałową. Wysyłał nawet za granicę ludzi „dla przypatrzenia się nowym sposobom koło akweduktów, szluz różnych i maszyn”. Najważniejszym poczynaniem w zakresie komunikacji wodnej za czasów Tyzenhauza było rozpoczęcie prac nad połączeniem Dniepru z Wisłą, co się w ostatecznej konsekwencji urzeczywistniło w postaci istniejącego do dziś kanału Dnieprowsko-Buskiego.

Tyzenhauz zajął się również organizacją mechanizmu handlowego w zakresie ekspedycji, przewozu i wywozu. Największe zainteresowanie z tego punktu widzenia budzi Departament spławny, który niezawodnie nazwalibyśmy dzisiaj firmą transportową. Departament spławny był osobną instytucją zajmującą się organizacją przewozu towarów drogami wodnymi oraz lądowymi. Dysponował on własnymi środkami transportu. Wynagrodzenie za usługi Departamentu nazywano frachtem, który obliczano osobno dla każdej partii w zależności od rodzaju towaru, szybkości i odległości dostawy itd. Geografia przewozów była również imponująca. Tak więc, według raportów z 1780 roku, towary zostały spławione przez Departament do Warszawy, Gdańska, Elbląga, Królewca, Lipawy i Memlu. Łączna cena przewożonych towarów sięgała 600 000 złotych rocznie.

Ambicje Tyzenhauza były jednak znacznie szersze. Nie był więc zadowolony z faktu, że eksport i import zależą od zagranicznych kupców-pośredników i bankierów. W 1778 roku pisał: „Zdecydowałem się dać przykład handlowy mojemu krajowi, zakładając w Grodnie pod moim imieniem Kantor Generalny celem regulowania wywozu i przywozu zagranicznego”.

Podobno była to pierwsza większa instytucja handlowa na Litwie. Ponosząc całe ryzyko transportu i dostawy na miejsce, miał kantor eksportować za granicę produkty polskie oraz importować towary z zagranicy dla wyprzedaży ich na terenach Rzeczypospolitej. Wyraźnie widzimy w tym zakładzie prototyp nowoczesnych firm logistycznych, ponieważ oprócz własnego transportu i wielkiego kapitału, posiadał Kantor rozwiniętą sieć składów i sklepów przeznaczonych dla przechowywania i wyprzedaży towarów zagranicznych. Ze względu na cel swój główny bezpośredniego znoszenia się z krajami Europy, z pomijaniem kupców miast nadbałtyckich, utrzymywał kantor rozległe stosunki z głównymi punktami handlowymi Europy Zachodniej, w wielu posiadał własnych korespondentów, a kupcy i bankierzy miejscowi służyli mu swoim kredytem. Dając relację odośnie pracy Kantoru Tyzenhauz pisał; „Rozsyłam obecnie moje towary do Holandii, do Francji, do Anglii, do Hiszpanii,

rozporządzając ich transportem zależnie od różnic w cenie w poszczególnych krajach i regulując go w miarę tego, jak ceny ich podnoszą się czy spadają”.

W ten sposób przewidział Antoni Tyzenhauz przebieg rozwoju logistyki na kolejne lat dwieście. Do dziś stosujemy jego zasady funkcjonowania firm transportowych. Jeśli porównamy współczesne firmy logistyczne z Kantorem Generalnym Tyzenhauza, to też w zasadzie nie znajdziemy różnic z wyjątkiem innowacji technicznych. Dlatego ten człowiek jak nikt inny zasługuje na szacunek i uznanie. Ale dlaczego tak się stało, że nie kojarzy się nam imię Tyzenhauza z logistyką, dlaczego zapomnieliśmy o tym geniuszu? Przyczyna jest prosta: został ofiarą czasów zdrady, donosów, warcholstwa, swawoli, czasów upadku całego narodu.

Wkrótce z powszechnej miłości doszło do powszechnej nienawiści. Przekupiona szlachta otwarcie sprzeciwiła się reformom Tyzenhauza. W 1780 roku przerażony król pozbawił reformatora władzy. Do końca historii Rzeczypospolitej pozostawało jeszcze piętnaście długich lat, ale największy projekt modernizacji państwa nie był zakończony.

Jako requiem brzmiały słowa Józefa Wybickiego w relacji do działań Tyzenhauza: „Nie szedł do stopniowego rozwoju kultury, ale chciał na litewskich puszczech od razu zobaczyć kwitnącą Holandię, która przez wieki stopniowo wznosiła się do dojrzałości. Lecz nie była nasza ziemia jeszcze przygotowana na przyjęcie wrzuconych do niej nasion tak wielu dóbr gospodarczych i politycznych”.

Referencje

1. *Kościalkowski S.* Antoni Tyzenhauz. Podskarbi nadworny litewski. Tom 1. Londyn: Wydawnictwo Społeczności Akademickiej Uniwersytetu Stefana Batorego w Londynie, 1971.
2. *Sterner W.* Jak imć pan Tyzenhauz manufaktury urządzał. Warszawa: Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych, 1972.
3. *Kościalkowski S.* Antoni Tyzenhauz. Podskarbi nadworny litewski. Tom 2. Londyn: Wydawnictwo Społeczności Akademickiej Uniwersytetu Stefana Batorego w Londynie, 1971.
4. Antoni Tyzenhauz – postać ciekawa i wielowymiarowa [Zasób elektroniczny] / Urząd Miejski w Sokółce. URL: <https://sokolka.pl/2020/06/15/antoni-tyzenhauz-postac-ciekawa-i-wielowymiarowa/>. (data dostępu: 20.04.2024).