

MARTIN VAN CREVELD

ŻYWIĄC WOJNĘ

LOGISTYKA OD WALLENSTEINA
DO PATTONA

M O N O G R A F I E



WARSZAWA 2020

Książki Wydawnictwa Tetragon

Seria „Monografie” (wybrane pozycje)

Heinz Guderian, *Achtung Panzer!*

Jarosław Centek, *Reichsheer ery Seeckta (1921–1926)*

Waldemar Rezmer, *Operacyjna służba sztabów Wojska Polskiego w 1939 roku*

Juliusz S. Tym, *Pancerni i ulani generała Andersa. Broń pancerna i kawaleria pancerna*

Polskich Sił Zbrojnych na Środkowym Wschodzie i we Włoszech 1941–1946

Juliusz S. Tym, *Szkolić... Doskonalić... Być w gotowości do...*

Polskie jednostki pancerne w Wielkiej Brytanii w latach 1943–1946

Emile Allehaut, *Walka piechoty. Studium ilustrowane konkretnymi wypadkami z wojny 1914–1918 roku*

William Balck, *Rozwoj taktyki w ciągu Wielkiej Wojny*

Frédéric-Georges Herr, *Artyleria. Jaka była, jaka jest i jaka powinna być*

Pascal-Marie-Henri Lucas, *Rozwoj myśli taktycznej we Francji i w Niemczech podczas wojny 1914–1918 r.*

Giulio Douhet, *Panowanie w powietrzu. Przypuszczalne formy przyszłej wojny oraz ostatnie artykuły*

Kamil Anduła, *1. Warszawska Brygada Pancerna im. Bohaterów Westerplatte*

Jarosław Centek, *Korpus Gwardii w bitwie pod Gorlicami*

Przemysław Benken, *Hamburger Hill 1969*

Juliusz S. Tym, *Wielkopolska Brygada Kawalerii w kampanii 1939 roku*

Klemens Nussbaum, *Historia złudzenia. Żydzi w Armii Polskiej w ZSRR 1943–1945*

Juliusz S. Tym, *Najnowocześniejsza armia II Rzeczypospolitej. Rzec o motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych*

Łukasz Przybyło, *Doktryny wojenne. Historia i ocena*

K. Kubiak, Ł. Nadolski, P. Przeździecki, M. Przybylak, Ł. Przybyło, *Merkawa – miecz Izraela*



MARTIN VAN CREVELD

ŻYWIĄC WOJNĘ

LOGISTYKA OD WALLENSTEINA DO PATTONA

TETRAGON



WARSZAWA

Tytuł oryginału:
Supplying war. Logistics from Wallenstein to Patton. Second edition

Tłumaczenie:
Jan Szkudliński

Redakcja:
Łukasz Przybyło, Tadeusz Zawadzki

Współpraca redakcyjna i korekta:
Jolanta Wierzchowska

Indeks:
Łukasz Przybyło, Tadeusz Zawadzki

Projekt graficzny okładki:
Teresa Oleszczuk

Projekt graficzny książki:
Teresa Oleszczuk

DTP:
Iwona Michniewska, Tadeusz Zawadzki

Mapy:
Tadeusz Zawadzki

Copyright @ 1977, 2004, 2011 by Martin van Creveld

Copyright for the Polish translation © 2014 by Tetragon Sp. z o.o.

Copyright © 2020 by Tetragon Sp. z o.o.

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Fotografia na I str. okładki: Wyładunek zaopatrzenia na plaży Omaha,
połowa lipca 1944 r. (Naval Historical Center)

Fotografia na stronie tytułowej: niemieckie tabory na froncie wschodnim, 1914 r.
(Bundesarchiv)

Wydawnictwo Tetragon Sp. z o.o.
kontakt@tetragon.com.pl
www.tetragon.com.pl

Sklep internetowy
www.tetragon.com.pl

Druk i oprawa:
printgroup.pl

ISBN 978-83-63374-87-7

Dla Ludwika i Francien Wijler

Spis treści

Podziękowania	9
Wstęp	11
1. Tło dwóch wieków	15
Tyrania łupiestwa	15
Początki systemu magazynów	23
Epoka linearnej sztuki wojennej	30
„Pępowina z zaopatrzeniem”?	37
2. „Armia maszeruje na żołądkach!”	41
Z Boulogne pod Austerlitz	43
Wiele dróg do Moskwy	56
Wnioski	63
3. Gdy półbogowie jeździli koleją	67
Zaopatrywanie od Napoleona do Moltkego	67
Joker w talii	72
Koleje w wojnie z Francją	77
Logistyka zbrojnej hordy	81
Czy zwycięstwo przybyło na kołach?	87
4. Pęknięte koło.	93
Stadium rozwoju sztuki	93
Logistyka planu Schlieffena	96
Modyfikacje planu	100
Logistyczne aspekty kampanii letniej 1914 r.	103
Stan linii kolejowych	107
Liczebność i uzupełnianie prawoskrzydłowych armii	112
Wnioski	115
5. Rosyjska ruletka.	119
Problemy armii na wpół zmotoryzowanej	119
Planowanie „Barbarossy”	123

Leningrad i Dniepr	128
„Szturm do bram Moskwy”?	137
Wnioski	143
6. Od Syrty po El Alamein.	149
Pustynne komplikacje	149
Pierwsza ofensywa Rommła	150
1942: Annus Mirabilis	159
Wnioski: zaopatrzenie a operacje w Afryce Północnej	164
7. Wojna księgowych.	167
Pułapki planowania	167
Od Normandii po Sekwanę	170
„Szerokim” czy „wąskim” frontem?	176
Wnioski	185
8. Logistyka z perspektywy	189
Postscriptum: dokąd dotarliśmy?	195
I	195
II	197
III	205
IV	210
Uwagi o źródłach.	213
Bibliografia	214
Skorowidz	224

Podziękowania

Niniejsze studium istnienie swe zawdzięcza książce Larry'ego H. Addingtona *The Blitzkrieg Era and the German General Staff, 1865–1941*, która zapoczątkowała moje zainteresowanie logistyką. Profesor Addington życzliwie odpowiadał także na moje zapytania, podobnie jak David Chandler i Christopher Duffy – pracownicy Wydziału Historii Wojskowości Królewskiej Akademii Wojskowej Sandhurst. Pragnę podziękować profesorowi Laurence'owi Martinowi oraz Brianowi Bondowi z londyńskiego King's College za ich pomoc i liczne zachęty. Materiały użyte w rozdziale 7 udostępniła lady Kathleen Liddell Hart w imieniu Liddell Hart Centre for Military Archives. Jestem jej niezwykle wdzięczny za jej gościnność. Moje pobyty badawcze w Londynie sfinansowało częściowo British Council.

Przed wszystkim jednakże pragnę podziękować mojej żonie Rachel; to ona przepisała niektóre rozdziały i cierpliwie znosiła proces powstawania tej książki.

M. v. C., Londyn, 28 lipca 1976 r.



**Żołnierze plądrują gospodarstwo wiejskie podczas wojny trzydziestoletniej.
Obraz Sebastiana Vrancxa. (DHM)**

Wstęp

Jomini definiuje logistykę jako sztukę przemieszczania armii, w skład której wchodzi także zapewnienie regularnego przybywania kolumn z zaopatrzeniem oraz wytyczanie i organizowanie (...) linii zaopatrzeniowych¹. Zestawiając to, powstaje definicja logistyki jako sztuki przemieszczania i zaopatrywania armii, której to definicji używać będę w książce.

Zamierzeniem niniejszego studium jest wyjaśnienie problemów związanych z przemieszczaniem i zaopatrywaniem armii oraz tego, jak z biegiem lat na problemy te wpływał rozwój techniki, struktur organizacyjnych i inne czynniki; przede wszystkim jednakże praca ma służyć zbadaniu wpływu logistyki na sztukę operacyjną w ciągu kilku ostatnich wieków.

Tak jak o polityce, o strategii również mówi się jako o sztuce osiągnięcia rzeczy możliwych. Jednakże to, co możliwe do osiągnięcia, definiowane jest nie tylko przez liczebność, doktrynę, uzbrojenie, taktykę i sprawność wywiadu, ale przede wszystkim przez twarde fakty takie jak: potrzeby zaopatrzeniowe, dostępne i przewidywane źródła zaopatrzenia, struktura organizacyjna i administracyjna, dostępność środków transportu oraz stan linii komunikacyjnych. Każdy dowódca, zanim w ogóle zacznie myśleć o manewrach, wydawaniu bitew, maszerowaniu tu czy tam, rozbijaniu, oskrzydłaniu, okrążaniu czy niszczeniu wojsk przeciwnika – czyli o kwestiach operacyjnych – musi (a przynajmniej powinien) przede wszystkim upewnić się, że będzie w stanie dostarczyć każdemu ze swych żołnierzy dziennie 3 tysiące kalorii. Jeśli ich nie dostarczy, w krótkim czasie jego żołnierze staną się beużyteczni. Musi pomyśleć, czy istnieją drogi, po których w odpowiednim czasie dotrą oni w wyznaczone miejsca, i czy poruszanie się tymi drogami nie zostanie utrudnione wskutek niedoboru lub nadmiaru środków transportu.

Być może do tego nie jest potrzebny żaden geniusz strategii, ale żmudna praca i chłodna kalkulacja. Choć kalkulacja ta ma znaczenie absolutnie podstawowe, jej oddziaływanie na wyobraźnię jest bardzo nikłe. To zapewne z tej przyczyny tak rzadko biorą ją pod uwagę historycy wojskowości, w efekcie czego na kartach opracowań historyczno-wojskowych armie często wydają się zdolne maszerować w dowolnym kierunku, w dowolnym tempie i na dowolne odległości, zależnie tylko od woli ich dowódców. W rzeczywistości tak nie jest, a ignorowanie tego owocowało operacyjną klęską zapewne częściej niż przeciwdziałanie przeciwnika.

Choć twierdzi się, że historycy cywile są szczególnie skłonni do ignorowania znaczenia logistyki², autor niniejszej pracy nie stwierdził, by niedopatrzenie to ograniczało się tylko do pewnych kategorii badaczy. Talenty operacyjne i strategiczne Napoleona zainteresowały całe zastępy

¹ A.H. Jomini, *The Art of War*, Philadelphia 1873, s. 225.

² R. Glover, *War and Civilian Historians*, „Journal of the History of Ideas” (1957), s. 91.

teoretyków, historyków i żołnierzy jednogłośnie dowodzących, iż stanowiły one naturalne, a wręcz nieuniknione rozwinięcie doświadczeń z przeszłości. Jedynym aspektem napoleońskiej sztuki wojennej wciąż uważanym za fundamentalnie odmienny od wszystkiego, co było wcześniej, jest aspekt logistyczny, co samo w sobie dowodzi zaniedbywania tej kwestii. Podobnie nikt dotychczas nie zbadał szczegółowo działań, dzięki którym możliwe było wyżywienie dwustutysięcznego miasta i przemieszczanie go o 25 kilometrów dziennie. Inny przykład: choć wszystkie spośród ogromnej liczby opracowań kampanii Rommla w Afryce Północnej wymieniają kłopoty zaopatrzeniowe jako najważniejszą przyczynę niepowodzenia niemieckiego dowódcy, dotychczas żaden autor nie zainteresował się liczbą ciężarówek, jakimi dysponował Afrika Korps, ani też wolumenem zaopatrzenia, jakie ciężarówki te mogły przewieźć na daną odległość w danym czasie.

Nawet gdy autorzy biorą pod uwagę kwestie logistyczne, czynią to w sposób skrajnie uproszczony. Jaskrawym tego przykładem krytyka planu Schlieffena dokonana przez Liddell Harta: choć koncentrował się w niej na kwestiach logistycznych, nie wziął pod uwagę zapotrzebowania armii niemieckich na zaopatrzenie, nie wspomniał słowem na temat organizacji dostaw zaopatrzenia i zupełnie zignorował mapę połączeń kolejowych³. Zamiast tego mamy stwierdzenie, iż obwód koła jest dłuższy od jego średnicy, co przywodzi na myśl rzekomo „geometryczny” system wojny, tak ukochany przez osiemnastowiecznych pisarzy wojskowych. To właśnie stwierdzenie powtarzane i przyjmowane przez innych autorów jako „dowód” na to, że plan Schlieffena, opracowany wszak przez całe pokolenie świetnie wyszkolonych oficerów sztabowych, był niewykonalny z przyczyn logistycznych!

Jest jasne, że takie analizy nie wystarczą. Zamiast nich w niniejszym studium zadane zostaną fundamentalne pytania: jakie czynniki logistyczne wpływały na działania operacyjne? Jak zorganizowane było przemieszczanie armii i zaopatrywanie jej w marszu? Jak organizacja ta wpływała na planowany i faktyczny przebieg kampanii? Co można było zrobić inaczej, by uniknąć niepowodzenia? Gdy tylko to możliwe, staram się, tak jak w rozdziałach 5, 6 i 7, odpowiedzieć na te pytania nie opierając się na spekulacjach, ale na konkretnych danych źródłowych i obliczeniach. Nawet jednak w przypadkach, gdy dostępne źródła nie pozwalają na tak szczegółową analizę, można wciąż badać główne czynniki logistyczne i ich wpływ na działania operacyjne. Można to zrobić, zamiast poddawać się stereotypom takim jak ten o osiemnastowiecznej „magazynowej” czy też napoleońskiej „łupieżczej” sztuce wojennej.

Podjęcie się studium nad logistyką i jej wpływem na sztukę operacyjną na przestrzeni półtora wieku jest zadaniem bardzo ambitnym. By zmieścić tę problematykę w jednej książce, bez ograniczenia się do uogólnień, wybrałem kilka kampanii prowadzonych między rokiem 1805 a 1944 (z rozdziałem wprowadzającym o działaniach w wieku XVII i XVIII), stanowiących przykłady różnych aspektów badanego problemu. Zatem kampania zakończona kapitulacją pod Ulm uważana jest powszechnie za najbardziej błyskotliwy przykład dokonań armii żywiącej się tym, co znajdzie na miejscu, podczas gdy kampania roku 1812 jest próbą wykorzystania konnego transportu celem przezwyciężenia problemu, którego przezwyciężenie przy dostępnych wówczas środkach technicznych było niemożliwe; być może zresztą byłoby także niemożliwe przy użyciu środków oferowanych przez współczesną cywilizację przemysłową. O wojnie prusko-francuskiej z 1870 r. mówi się, iż przyniosła rewolucję w postaci zastosowania wojskowego kolei, zaś kam-

³ Patrz tegoż wstęp do G. Ritter, *The Schlieffen Plan*, London 1957, s. 6–7.

pania roku 1914 pozwala poznać ograniczenia wiążące się z tym właśnie środkiem transportu. Niemiecka kampania przeciw ZSRR w roku 1941 stanowi interesujący przykład działań armii znajdującej się w stadium przejściowym do pełnej motoryzacji, zaś w 1944 r. mamy do czynienia z całkowicie zmotoryzowanymi wojskami aliantów. Kampanie Rommla w Afryce Północnej także są interesujące, gdyż były jedyne w swoim rodzaju. Przez cały czas koncentrować będę się na najbardziej przyziemnych czynnikach – żywności, amunicji, środkach transportu – nie zaś na abstrakcyjnym teoretyzowaniu. Czy mi się to udało – niech ocenią czytelnicy.



Furażer – rycina z *Mes rêveries* Maurycego Saskiego
(<http://www.kronoskaf.com>)

Tło dwóch wieków

Tyrania łupiestwa

Okres 1560–1660 opisywany był jako czas „rewolucji militarnej”, której najważniejszym przejawem był ogromny wzrost liczebności europejskich armii. W roku 1567 książę Alby pomaszerował tłumić powstanie w Niderlandach na czele silnej jak na owe czasy armii, złożonej z trzech *tercios* po 3 tysiące żołnierzy i 1600 kawalerzystów; kilka dekad później hiszpańska Armia Flandrii liczyła już kilkadziesiąt tysięcy żołnierzy⁴. W najważniejszych bitwach francuskich wojen hugenockich w drugiej połowie XVI wieku udział wzięło po 10–15 tysięcy żołnierzy po każdej ze stron, natomiast w wojnie trzydziestoletniej nie były rzadkością starcia z udziałem trzydziestotysięcznych i liczniejszych armii francuskich, cesarskich czy szwedzkich.

W okresie szczytowego wysiłku zbrojnego w latach 1631–1632 Gustaw Adolf i Wallenstein dowodzili armiami znacznie przekraczającymi 100 tysięcy żołnierzy. W późniejszych fazach wojny trzydziestoletniej utrzymywanie tak licznych armii było niemożliwe, jednak mniej więcej po roku 1660 liczebność europejskich armii zaczęła dalej rosnąć. W roku 1643 pod Rocroi największa ówczesna potęga wojskowa – cesarska Hiszpania – została pobita przez ledwie 22-tysięczną armię francuską, już jednak trzydzieści lat później Ludwik XIV zmobilizował przeciwko Holendrom 120 tysięcy żołnierzy. Za jego panowania nawet w czasie pokoju armia francuska rzadko liczyła mniej niż 150 tysięcy ludzi, tylko niewiele mniejsza, bo około 140-tysięczna, była zaś w tych samych latach armia Habsburgów. W czasie wojny armie bywały o wiele większe – w czasie największego wysiłku w latach 1691–1693 armia francuska sięgnęła 400 tysięcy żołnierzy. W 1709 roku 80 tysięcy żołnierzy francuskich starło się pod Malplaquet ze 110-tysięczną armią sojuszniczą. Można dodawać kolejne liczby, dowiodą one jednakże tego, co uznaje się powszechnie: w latach 1560–1715 (z wyjątkiem okresu 1635–1660) liczebność europejskich armii wielokrotnie wzrosła.

Wraz ze wzrostem liczebności armii do gigantycznych rozmiarów rozrosły się także towarzyszące im *impedimenta*. W odróżnieniu od nielicznych dobrze zorganizowanych sił, które książę Alby powiodł do Niderlandów, europejskie armie pierwszej połowy XVII w. były wielkie i powolne. Przykładowej 30-tysięcznej armii towarzyszyła niekiedy liczniejsza o połowę gromada kobiet, dzieci, sług i markietanów; ten ociężały „ogon” armie musiały za sobą wlec, dokądkolwiek się udawały. W szeregach armii znajdowali się ludzie pozbawieni korzeni, dla których armia była domem, toteż bagaże, zwłaszcza oficerskie, osiągały niebotyczne rozmiary. W kampanii 1610 r. armii Maurycego Orańskiego towarzyszyły 942 wozy, z których 129 przewoziło sztab i jego bagaże; ponadto armii towarzyszyło drugie tyle pojazdów „nadliczbowych”. Ogólnie biorąc w ów-

⁴ Dokładne dane patrz G. Parker, *The Army of Flanders and the Spanish Road*, Cambridge 1972, s. 28.

czesnych armiach średnio na każdych 15 żołnierzy przypadał jeden dwu- lub czterokonny wóz⁵. W szczególnych okolicznościach – gdy konieczne stawało się zapewnienie dłuższej samowystarczalności wojska, jak na przykład w czasie kampanii Maurycego w Brabancji w 1602 r. – liczba wozów rosła jeszcze bardziej. W czasie tejże kampanii 24-tysięcznym siłom Maurycego towarzyszyło aż 3 tysiące wozów⁶.

Coraz liczniejszej masie żołnierzy, kobiet, służby i koni należało zapewnić wyżywienie. Siły zbrojne każdego kraju składały się niemal wyłącznie z najemników. Armia winna była im jedynie żołd, który miał im wystarczyć do nabycia nie tylko jedzenia, ale także ubrania, oporządzenia i uzbrojenia (choć na to otrzymywali często zaliczkę od dowódcy kompanii); znany jest przynajmniej jeden przypadek, gdy żołd miał być także przeznaczony na zakup prochu. Jednakże nawet jeśli skarb przesłał pieniądze na czas, a oficerowie rozdzielili je uczciwie, system ten mógł w miarę sprawnie funkcjonować jedynie wówczas, gdy armia znajdowała się w gęsto zaludnionej okolicy. Organizowano regularny targ, pod nadzorem intendenta odpowiedzialnego (przed rządem, nie dowódcą armii) za organizowanie dostaw, utrzymywanie porządku na placu targowym oraz za regulację cen i kontrolę jakości produktów⁷. Handel między żołnierzami a ludnością zwykle prowadzony był dobrowolnie, o ile żywności było pod dostatkiem. W razie niedoborów zachodziła konieczność uniemożliwienia żołnierzom bogatszym wykupienia wszystkiego tylko na własny użytek⁸. Oczywiście wiadomo, że system ten podatny był na najróżniejsze nadużycia, szkodliwe niemal dla wszystkich jego uczestników. Mimo to jednakże w zasadzie zorganizowanie takiego systemu nie napotykało trudności, których nie można było przezwyciężyć.

Gdy jednak armia musiała działać z dala od miejsc stacjonowania, sytuacja stawała się zupełnie odmienna. Zorganizowanie targów to proces czasochłonny, nie można też było liczyć na dostawy ze strony okolicznych chłopów, o ile armia nie poruszała się powoli i z długimi postojami. Żądza zysku mogła skłonić większych kupców – a właściwie markietanów – do podążania za armią, lecz ich wozy jeszcze bardziej przedłużały armijny „ogon”, a przewożone przez nie towary w końcu się wyczerpywały. Na przyjaznym terytorium możliwe było niekiedy posyłanie przodem komisarzy z zadaniem zorganizowania targu lub też dostaw z napotkanych miast. W bardzo nielicznych przypadkach, gdy armie poruszały się kilkukrotnie tymi samymi drogami, możliwe było zorganizowanie mniej lub bardziej stałych stacji, w których sprzedawano żołnierzom wszystko, czego było im trzeba⁹. Innym sposobem na zaopatrywanie armii w marszu był kwaterunek żołnierzy w domach mieszkańców miast i wiosek leżących na trasie przemarszu. Poza darmowym schronieniem i wiktem, od mieszkańców niekiedy oczekiwano dostarczenia innych niezbędnych rzeczy w zamian za zapłatę w gotówce. W praktyce oczywiście nie zawsze działało to tak idealnie; często zdarzało się, że żołnierze brali sobie żywność nie uszczuplając kiesy, a niekiedy zasilając ją jeszcze pieniędzmi swych gospodarzy.

⁵ S. Stevins, *Castramentatio, dat is Legermething*, Rotterdam 1617, s. 25–27.

⁶ Patrz J.W. Wijn, *Het Krijgswezen in den Tijd van Prins Maurits*, Utrecht 1934, s. 386. Hiszpanie obciążeni byli jeszcze bardziej; w 1606 r. Spinola miał 2–2,5 tysiąca wozów na 15 tysięcy żołnierzy.

⁷ Dobry przykład wiążących się z tym obowiązków patrz instrukcja mianująca Arenda van Dorpa na superintendenta armii François Alençon z 1582 r., zamieszczona w J.B.J.N. van der Schueren (red.), *Brieven en Uitgegeven Stukken van Arend van Dorp*, Utrecht 1888, t. II, s. 2–9.

⁸ G. Basta, *Il Maestro di Campo Generale*, Venezia 1600, s. 8.

⁹ Rozporządzenia ograniczające liczbę markietanów na kompanię wydawano często, lecz rzadko ich przestrzegano.

¹⁰ Doskonałym przykładem takiej trasy była „droga hiszpańska”, wykorzystywana przez całe pokolenia dowódców do przeprowadzania wojsk z Włoch do Niderlandów. Na temat jej organizacji patrz Parker, op.cit., s. 80–105.

Z drugiej strony żaden możliwy wówczas do zorganizowania system logistyczny nie był w stanie zaopatrzyć armii działającej na terytorium nieprzyjaciela. W tamtych czasach zresztą nie uważano, by system taki był w ogóle konieczny. Od niepamiętnych czasów problem ten rozwiązywano poprzez pozwalanie żołnierzom na branie sobie wszystkiego, co potrzebne. Zasadą, nie wyjątkiem, był mniej lub bardziej zorganizowany rabunek. W początkach XVII w. jednakże nawet ten tradycyjny „system” przestał już wystarczać – wielkość armii wykluczała to. Wówczas jednakże nie prowadzono statystyk ani nie dysponowano strukturą administracyjną, która w przyszłości miała pomóc mierzyć się ze wzrostem liczebności wojska i zmienić rabunek w systematyczną eksploatację. Dlatego armie początku XVII w. były zapewne najgorzej zaopatrzonymi armiami w dziejach – stanowiły wędrowną bandę uzbrojonych rabusiów, ogołaczających ze wszystkiego trasę przemarszu.

Skutki takiego stanu rzeczy były katastrofalne nawet z czysto wojskowego punktu widzenia. Dowódcy nie byli w stanie wyżywić swych żołnierzy i nie byli też w stanie ich kontrolować ani zapobiegać dezercjom. By przezwyciężyć te problemy, a także celem zapewnienia pewniejszych od choćby najdokładniejszego rabunku dostaw¹¹, w ostatnich dekadach XVI w. dowódcy zaczęli dostrzegać konieczność wydawania żołnierzom najpotrzebniejszych rzeczy, w tym jedzenia, furażu, broni, a niekiedy i ubrania – przez armię. Działo się to za pośrednictwem zakontraktowanych markietanów, a poniesione w ten sposób przez armię koszty odejmowano od żołdu¹². Pierwsze takie działania możemy zauważyć niemal w tym samym czasie w armiach dwóch największych ówczesnych potęg – Francji i Hiszpanii. Inicjatorami ich byli odpowiednio Sully – minister wojny Henryka IV – oraz Ambrosio Spinola¹³.

Niezależnie jednak od systemu zaopatrywania pierwszym warunkiem posiadania dobrze zaopatrzonej armii nieodmiennie były pieniądze. Jednakże w drugiej połowie XVI w. rozwój armii był znacznie szybszy od wzrostu możliwości finansowych utrzymujących je rządów. Nawet Imperium Hiszpańskie, najbogatsze z ówczesnych mocarstw, w latach 1557–1598 trzykrotnie bankrutowało pod ciężarem wydatków wojennych. W czasie wojny trzydziestoletniej żadne z większych państw europejskich (poza Holandią) nie było w stanie opłacić swych żołnierzy. Braki finansowe zmusiły do wprowadzenia systemu kontrybucji. Uważa się powszechnie, że jego twórcą był cesarski dowódca Wallenstein, choć z czasem przejęły go wszystkie strony konfliktu¹⁴. Zamiast domagać się od mieszkańców sprzedawania żywności za kwity skarbowe, Wallenstein żądał wysokich sum w gotówce, które to sumy trafiały nie do poszczególnych żołnierzy czy oddziałów, ale do kasy armijnej. Choć wiązał się z wymuszeniem, system kontrybucji miał dwie wyraźne zalety: po pierwsze, zapewniał regularne wypłacanie żołdu żołnierzom, po drugie, znacznie ograniczał rabunki dokonywane przez nich na własną rękę. W założeniu zatem miał zapewnić większy porządek, a więc był bardziej ludzki od panującej wcześniej dowolności. Praktyka jednak przyniosła tak straszne nadużycia, że zszokowani nimi Europejczycy starali się zapobiec ich powtórzeniu się jeszcze półtora wieku później.

¹¹ Była to ważna kwestia; patrz np. diuk de Rohan, *Le Parfaict Capitaine*, Paris 1636, s. 198.

¹² Patrz F. Redlich, *Military Entrepreneurship and the Credit System in the 16th and 17th Centuries*, „Kyklos” (1957), s. 186–193.

¹³ O Sullym patrz X. Audoin, *Histoire de l'Administration de la Guerre*, Paris 1811, t. II, s. 39n; o Spinoli patrz J. Lefevre, *Spinola et la Belgique*, Paris 1947, s. 45–51.

¹⁴ O systemie zaopatrzeniowym Wallensteina patrz M. Ritte, *Das Kontributionsystems Wallensteins*, „Historische Zeitschrift” nr 90, s. 210–211, a także F. Redlich, *Contributions in the Thirty Years War*, „Economic History Review” 1959, s. 247–254.

Tyle jeśli chodzi o ówczesne systemy zaopatrywania armii. W ocenie ich wpływu na działania operacyjne uderza fakt, że armie, które nie posiadały mniej lub bardziej stałego oparcia w jakimś mieście, musiały nieprzerwanie pozostawać w ruchu. Niezależnie od przyjętej metody zaopatrywania – czy odgórnej „kontrybucji” à la Wallenstein czy też oddolnego rabunku – obecność licznych oddziałów wojska i towarzyszącej im chmary niezdyscyplinowanych osób prowadziła do szybkiego ogołocenia najbliższej okolicy z żywności. Sytuacja ta była szczególnie niekorzystna z powodu rozwoju fortyfikacji bastionowych, które w sposób skokowy zwiększyły przewagę obrony nad atakiem. Karol VIII mógł podbić Italię *col gesso* (z łatwością, dosł. „nie wypuszczając kredy z rąk”), lecz na przełomie XVI i XVII w. prawdziwa siła mocarstwa nie leżała już w armii polowej, ale w umocnionych miastach. Usiane nimi państwo mogło prowadzić wojnę nawet nie posiadając w ogóle żadnych liczących się wojsk polowych. W takich warunkach wojna składała się niemal wyłącznie z niekończącej się serii działań oblężniczych, a uderzenia w głąb terytorium przeciwnika często trafiały w próżnię.

Podczas wyboru twierdzy, która miała być oblężona (lub oblężenie której miało zostać przerwane), często najważniejszą rolę odgrywały względy zaopatrzeniowe. Przy istniejących wówczas możliwościach logistycznych ogołoczone z żywności okolice twierdzy nie nadawały się zupełnie do działań armii polowej. Dobrym tego przykładem jest nieudana próba przerwania oblężenia Eindhoven w 1583 r.; przyczyną niepowodzenia nie były kłopoty z zaopatrywaniem 10 tysięcy żołnierzy podczas osiemdziesięciokilometrowego marszu ku twierdzy, ale niemożność ich wyżywienia pod murami miasta¹⁵. Długotrwałe oblężenie pozbawiało żywności całą okolicę niezależnie od jej zasobności, dlatego jego prowadzenie możliwe było tylko w szczególnych okolicznościach. Maurycy Orański podczas oblężenia Ostendy mógł liczyć na dostawy drogą morską, podobnie jednak zaopatrywana była oblegana twierdza, w wyniku czego oblężenie trwało rekordowe dwa lata.

Póki zatem możliwe było ogoławanie z żywności terenu na kolejnych obszarach, dowódcom łatwiej było działać w polu. Ponieważ armie nie były zaopatrywane z baz, a niejednokrotnie nawet nie oczekiwano ich finansowania przez państwa, w imieniu których walczyły, ich działań nie krępowała konieczność utrzymywania linii komunikacyjnych. System kontrybucji czynił armię Wallensteina niemalże samowystarczalną. Podobnie było z większością innych armii, w tym armią Gustawa Adolfa, która od roku 1631 pozyskiwała większość zaopatrzenia ze swej najbliższej okolicy przy użyciu metod niewiele różniących się od stosowanych przez inne armie. Nie licząc zatem kilku wyjątkowych przypadków, w XVII w. niemożliwe było odcięcie wrogiej armii manewrem od czegokolwiek, może poza dopływem nowych rekrutów. Niektóre operacje prowadzono właśnie w tym celu¹⁶. Wobec omówionych niżej ograniczeń armie kierowały się często swym żołądkiem, maszerując tam, gdzie spodziewano się znaleźć żywność, i zupełnie ignorowały łączność z tyłami, gdyż żadnych tyłów po prostu nie było¹⁷. Takie działania nie wymagały dużej szybkości marszu ani nawet wyznaczania jakiegokolwiek jego ostatecznego celu i kierunku.

Jednakże mimo braku jakichkolwiek krępujących linii komunikacyjnych, XVII-wieczne armie były poważnie ograniczone biegiem rzek. Nie wynikało to bynajmniej z problemów z ich forsowaniem, ale z faktu, że transport zaopatrzenia drogą wodną był o wiele łatwiejszy niż drogą

¹⁵ Wijn, op.cit., s. 383–385.

¹⁶ Np. podbój Fryzji przez Spinolę w 1605 r.

¹⁷ Patrz M. Roberts, *The Military Revolution*, Belfast 1956, s. 15–16.

lądową. Choć czynnik ten w równym stopniu ograniczał wszystkie armie, paradoksalnie sprawiał, że im lepiej dany dowódca organizował system zaopatrywania, tym bardziej stawał się zależny od przebiegu dróg wodnych. Wynikało to zarówno z ogromnych możliwości przewozowych statków w porównaniu z wozami konnymi oraz z faktu, iż statki nie generowały dodatkowego zapotrzebowania na zaopatrzenie. Jak obliczał jeden z czołowych inżynierów wojskowych, 100 łasztów mąki i 300 łasztów paszy dla koni można było przewieźć na pokładach ledwie dziewięciu statków, podczas gdy przewiezienie drogą lądową samej tylko mąki wymagałoby użycia aż 600 wozów¹⁸.

Spośród wszystkich dowódców tego okresu żaden nie umiał skuteczniej wykorzystywać dróg wodnych niż Maurycy Orański – z drugiej strony jednak było mu bardzo trudno działać bez nich. Dzięki szybkiemu przewożeniu parku artyleryjskiego ze wschodu na zachód i z powrotem wielkimi rzekami: Mozą, Renem, Lekiem i Waalem – Maurycy Orański wielokrotnie zaskakiwał Hiszpanów. Pojawiał się to we Flandrii, to w Geldrii, i uderzał na twierdze, zanim te zdołały przygotować się na oblężenie. Gdy jednakże oddalał się od systemu rzek, nie radził sobie. Najlepszym przykładem jest kampania 1602 r., która przypadkowo była także jedną z bardzo nielicznych wówczas prób osiągnięcia zwycięstwa poprzez świadomy manewr operacyjny.

Po sforsowaniu Mozy Maurycy pragnął ruszyć w głąb Brabancji i omijając twierdze zmusić armię hiszpańską do bitwy, po której zamierzał skierować się na zachód do Flandrii. Ostatecznym celem kampanii było wyzwolenie obydwu prowincji z rąk hiszpańskich. W tym celu skoncentrowano liczną armię polową – 5422 kawalerii i 18 492 piechoty, trzynaście kartaun, siedemnaście półkartaun i pięć dział lekkich, z których tylko dwanaście półkartaun miało towarzyszyć armii w marszu, pozostałe zaś miano przewieźć drogą wodną. Armia miała wieźć ze sobą żywność na dziesięć dni – towarzyszyło jej 700 wozów wiozących 50 łasztów mąki; kolejne 50 łasztów przewożono drogą wodną. Pomimo tak solidnego przygotowania nie można było nawet myśleć o próbie zaopatrywania armii przez całą kampanię – wszystkie opisane wyżej środki miały wystarczyć tylko do chwili, gdy możliwe stanie się samodzielne koszenie zbóż i wypiek chleba.

Kampanię rozpoczęto jednakże zbyt wcześnie. 20 czerwca sforsowano Mozę; natychmiast okazało się, że w Brabancji zboża jeszcze nie dojrzały. Transportowane zaopatrzenie nie wystarczyło, na braki cierpiał zwłaszcza kontyngent angielski, którego żołnierze zmarnowali swoją część i musieli być żywieni z zapasów innych kontyngentów. Maurycy napisał zatem Stanom Generalnym, że nie widzi możliwości kontynuowania kampanii. Chciał jeszcze podjąć próbę zmuszenia Hiszpanów do przyjęcia bitwy, w razie niepowodzenia jednakże uważał za konieczny powrót nad Mozę. 27 czerwca, ledwie po tygodniu marszu, armia zatrzymała się. Przez następne trzy dni z *wielkim wysiłkiem* zajmowano się wypiekiem świeżego chleba i 2 lipca wznowiono marsz. Gdy po trzech dniach konieczny stał się kolejny postój celem wypieku, Maurycy Orański ostatecznie zdecydował, że zawróci nad Mozę, jeśli nie zdoła doprowadzić do bitwy pod St Truijen. 8 lipca armia znalazła się pod St Truijen, gdzie okazało się, że dostępnych jest tylko 16 z 50 łasztów mąki przewożonej na barkach. Wobec groźby głodu Maurycy zarządził odwrót. Z pozostałej mąki wypieczono chleb, po czym 10 lipca armia ruszyła w drogę powrotną. Już nazajutrz konieczny stał się postój z powodu *nieznośnego upału*. 12 lipca angielski kontyngent ponownie utracił cały chleb i musiał uzyskać pomoc od reszty armii. 19 lipca nad Mozą do

¹⁸ H. Hondius, *Karte Beschrijving ende afbeeldinge van de generale Regelen van de Fortificatie*, Den Haag 1624, s. 43; łaszt liczył ok. 2032 kg.

armii dotarła duża dostawa chleba i sera. Maurycy zamierzał pomaszerować do Flandrii, jednakże zakazały mu tego kategorycznie Stany Generalne, których członkowie mieli dość bezowocnego manewrowania; Maurycy rozpoczął zatem oblężenie Grave¹⁹. Mówi się, że Hiszpania nie zdołała podbić Niderlandów Północnych, gdyż przepływało przez nie za dużo rzek. Z drugiej strony Holendrzy nie zdołali zająć Belgii, gdyż rzek płynęło tam zbyt mało.

Nawet jednak ci dowódcy, którzy nie martwili się zbyt zaopatrzeniem, byli do pewnego stopnia zależni od rzek ze względu na ogromny ciężar ówczesnych dział. W armii Maurycego Orańskiego, który był także świetnym artylerzystą, najcięższymi działami były przewożone w częściach tzw. kartauny o wadze około 5,5 tony. Do transportu każdej z części trzeba było trzydzieści koni, których 20–30 procent rocznie padało z wyczerpania. Do transportu skromnego parku artyleryjskiego złożonego z sześciu półkartaun i 100 kul do każdego z nich potrzeba było 250 koni ciągnących same działa oraz licznych wozów wiozących kule, proch i najróżniejsze narzędzia i materiały²⁰. Artyleria zwykle posuwała się dwukrotnie wolniej od reszty armii, co rodziło liczne problemy z porządkiem marszowym tak w natarciu, jak i w odwrocie. Nie wszyscy byli zadowoleni z tego stanu rzeczy. Wśród tych, którzy starali się zmniejszyć ciężar dział, znajdował się kuzyn Maurycego Jan Orański, ale najwięcej na tym polu dokonał Gustaw Adolf, dla którego stało się to swego rodzaju obsesją. Król zrezygnował z superciężkiego działu *murbräcker*, kazał zmniejszyć grubość ścianek i długość luf, wprowadził także liczne działa lekkie, z których najśłynniejszym (jeśli nie najlepszym) było działo skórzane. Choć dzięki temu zmniejszono liczbę koni i wozów artyleryjskich niemal o połowę, nie uwolniło to jego armii od ograniczeń powodowanych przez małą mobilność artylerii. Jego reformy nie okazały się też trwałe; po jego śmierci ponownie zaczęto w Szwecji odlewać cięższe działa²¹.

Podsumowując, logistyka narzucała XVII-wiecznym dowódcom następujące zasady. Po pierwsze, by przeżyć, trzeba było pozostawać w ruchu. Po drugie, wybierając kierunek marszu, nie trzeba było się zbyt martwić utrzymywaniem łączności z bazą. Po trzecie, duże znaczenie miało trzymanie się rzek, i o ile możliwe, opanowanie ich biegu. Wszystkie trzy zasady dobrze ilustrują kampanie Gustawa Adolfa, uważane za bardziej sensowne od większości pozostałych. Na podstawie jego operacji dowodzono najróżniejszych tez, od znaczenia stałych baz po zalety strategii pośredniej. W rzeczywistości jednak od samego momentu lądowania w Peenemünde w lipcu 1630 r. jego decyzje dyktowały względy logistyczne. Gdyby braki zaopatrzeniowe nie uniemożliwiły cesarskiemu dowódcy Contiemu skoncentrowania przeważających sił, samo lądowanie mogłoby okazać się niemożliwe. Choć armia króla liczyła tylko 10 tysięcy żołnierzy, nie można było ich wyżywić na zniszczonych wojną ziemiach pomorskich²². Z tego powodu Gustaw Adolf musiał maszerować, i czynił to bez wyraźnego celu, zajmując po drodze miasta i zostawiając w nich swe garnizony. W ten sposób stopniowo powiększał obszar, z którego mógł ściągać żywność, jednocześnie jednak sam się osłabiał, gdyż im więcej twierdz oblegał czy zdobywał, tym więcej musiał pozostawiać w nich lub pod nimi żołnierzy. Nie dziwi zatem, że dopiero wiosną następnego roku udało mu się zebrać wystarczająco liczną armię polową, by móc przystąpić do szerszej zakrojonych operacji.

¹⁹ Szczegółowy opis kampanii Maurycego Orańskiego patrz I. Muller (red.), A. Duyck, *Journal*, Den Haag 1886, t. III, s. 384, 389n.

²⁰ Dokładna lista aż do ostatniego gwoźdźca patrz Stevens, op.cit., s. 45n.

²¹ M. Roberts, *Gustavus Adolphus, A History of Sweden 1611–1632*, London 1958, t. II, s. 228–234, 270.

²² W styczniu 1629 r. Wallenstein pisał, że na wyspie Rugii żołnierze jedzą chętnie psy i koty, podczas gdy chłopcy rzucają się z głodu i desperacji w morze.

Ogołociwszy Pomorze z żywności, zimą 1630–1631 r. Gustaw Adolf był zmuszony poszerzyć swą bazę jeszcze bardziej²³. Ponieważ nawet jego zreformowana artyleria musiała być transportowana drogą wodną, miał jedynie dwie możliwości – marsz na południowy zachód celem dotarcia do Łaby lub też marsz na południe wzdłuż Odry. Po nieudanej próbie dotarcia do pierwszej z tych rzek król postanowił włączyć do swej bazy zaopatrzeniowej tereny Brandenburgii. Właśnie w tym czasie król powinien był udać się na pomoc Magdeburgowi, gdyż to jego obietnice skłoniły mieszczan do buntu przeciwko cesarzowi. Nie mógł jednak tego zrobić bez opanowania wpierw twierdzy Kostrzyn panującej nad spływem Warty i Odry oraz twierdzy Spandau u spływu Sprewy i Haweli. Otwarcie twierdz zależało od wyniku negocjacji z elektorem Jerzym Wilhelmem; zanim te zakończyły się powodzeniem, Magdeburg padł.

Minął już niemal rok od lądowania Gustawa Adolfa w Peenemünde; przez cały ten czas jego armia żywiła się tak jak wszystkie inne – kosztem kraju. 18 lipca król pisał z obozu w Werben do kanclerza Oxenstierny: *często uwiadamlaliśmy was o naszym położeniu – że my i nasza armia żyjemy w wielkiej nędzy, trudzie i nieporządku, wszyscy słudzy nas opuścili, i jesteśmy zmuszeni prowadzić wojnę rujnując i niszcząc naszych sąsiadów. Tak jest i w tej chwili, gdyż nie mamy nic dla żołnierzy poza tym, co są w stanie sami zagrabić (...)*. W innym liście pisał: *mimo waszej, mości kanclerzu, obietnicy wysyłania nam miesięcznie 100 tysięcy talarów (...) armia nie otrzymała ani grosza przez ostatnich szesnaście tygodni (...) dla wyżywienia żołnierzy mamy jedynie tyle, ile zdołamy wycisnąć z miast, ale i tego jest mało. Nie można było powstrzymać konnych (...), którzy żyją po prostu z grabieży. W ten sposób wszystko popadło w ruinę, i w miastach, i wioskach nic nie można już znaleźć dla żołnierzy*²⁴. Był to najwyższy czas, by armia ponownie powiększyła swój „obszar bazowy”. We wrześniu droga po temu stanęła otworem po błyskotliwym zwycięstwie pod Breitenfeld.

Pobiwszy Tilly’ego, Gustaw Adolf ponownie stanął przed wyborem spośród dwóch możliwości – mógł skierować się w górę Odry, co byłoby rozsądne ze względów strategicznych, gdyż na południowym wschodzie znajdowała się stolica przeciwnika – Wiedeń. Mógł także ruszyć w kierunku Renu. Ta druga droga obiecywała lepsze możliwości transportu artylerii²⁵. Co więcej, maszerując na południowy zachód Szwedzi zamiast w słabo zaludnione góry Czech, kierowali się ku najbogatszym regionom Niemiec. Ostatecznie zatem logistyka ponownie przeważała nad strategią. W listopadzie Szwedzi znaleźli się koło Moguncji, opanowawszy w ciągu trzech miesięcy większość środkowych Niemiec. Niezależnie od innych korzyści o słuszności podjętej decyzji świadczył lepszy stan fizyczny, a nawet sam wygląd szwedzkiej armii. W krótkim czasie zbierania nędzarzy nękających Brandenburgię i Saksonię zmieniała się w bogate, dobrze umundurowane wojsko²⁶. Oczywiście osiągnięto to dzięki wyciśnięciu czego się da z leżących na trasie przemarszu miast; w każdym z nich dodatkową kontrybucją obkładano katolickich księży i Żydów.

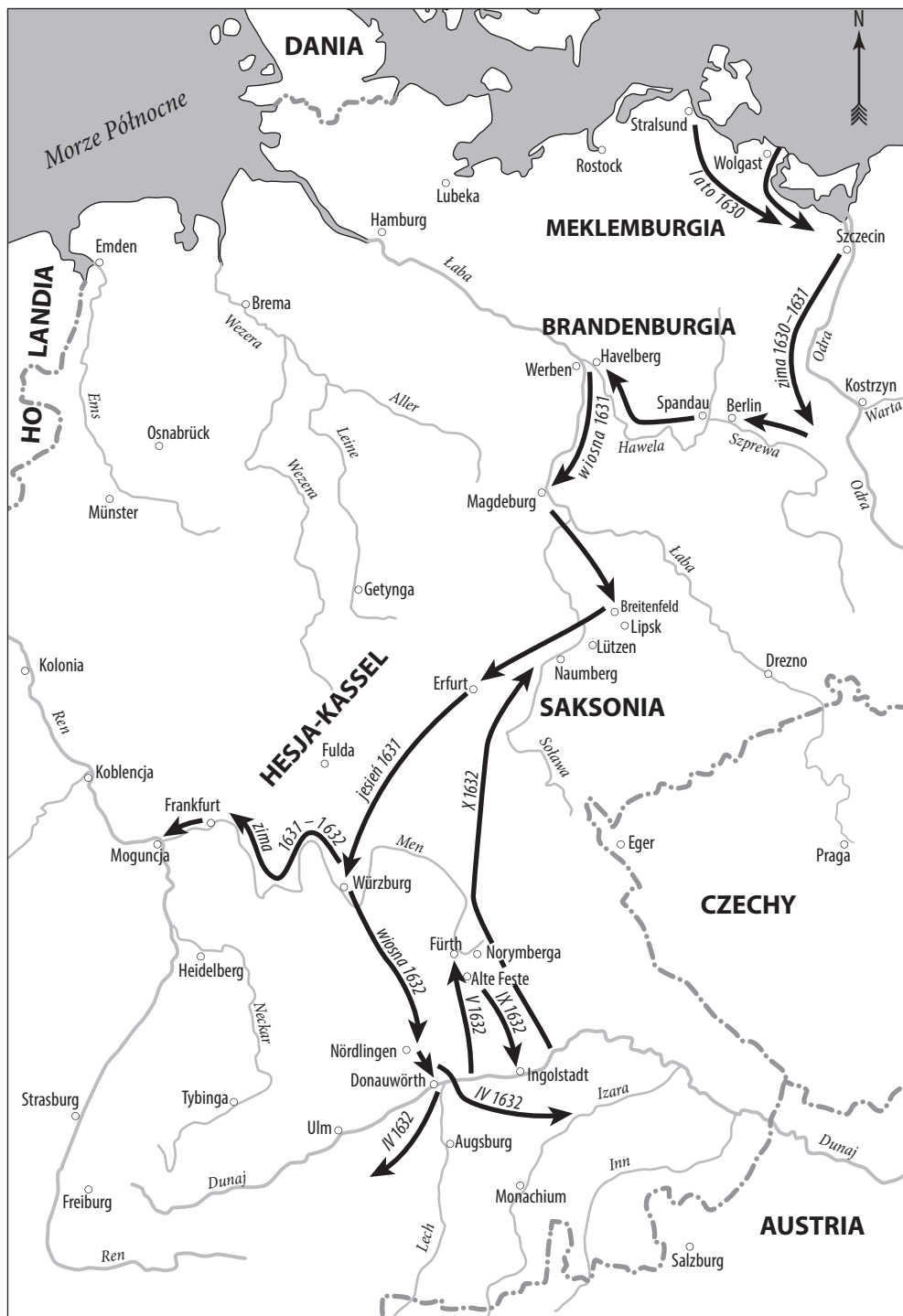
Zimą 1631/1632 armia spędziła w rejonie Würzburg–Frankfurt–Moguncja. W tym czasie Gustaw Adolf stał na czele już ponad 100 tysięcy żołnierzy. Przygotowując się do kolejnej kampanii miał nadzieję liczbę tę podwoić. Mimo że jego żołnierze mogli obecnie korzystać z zasobów połowy Niemiec, zdawano sobie sprawę, iż armię można będzie utrzymać tylko po opanowaniu

²³ Roberts, *Gustavus Adolphus*, t. II, s. 471.

²⁴ Cyt. w: T. Lorenzen, *Die schwedische Armee im Dreissigjährigen Kriege*, Leipzig 1894, s. 22–23.

²⁵ L. Hammerskjöld, *Ur Svenska Artilleriets Hävder*, suplement do *Artillerie-Tidskrift* 1941–1944, s. 169.

²⁶ Patrz opis w R. Monro, *His Expeditions with the Worthy Scots Regiment*, London 1634, t. II, s. 89.



Działania Gustawa Adolfa w Niemczech, 1630–1632

nowych terenów. Po raz kolejny kierunek marszu dyktowała geografia. Szwedzi pomaszerowali na wschód wzdłuż Dunaju, sforsowali Lech, po czym przystąpili do ściągania kontrybucji z Bawarii. Zanim jednak skończyło się lato, zrozumiano, że nawet ogromne sumy ściągnięte z Norymbergi czy Augsburga nie wystarczą. By uniknąć rozpadu, armia musiała kontynuować swą „ucieczkę do przodu” wzdłuż Dunaju²⁷. Marsz na Wiedeń został jednak wkrótce przerwany wiadomością, że Wallenstein wyruszył z Czech i wkroczył do Saksonii, zagrażając łączności Szwedów z Bałtykiem. Wykazując się rzadką wówczas troską – w końcu działał setki kilometrów od swej „bazy” – Gustaw Adolf opuścił Donauwörth i po serii marszów i kontrmarszów dotarł do Fürth pod Norymbergą, gdzie rozbił obóz. Armia pozostała tam przez następne dwa miesiące, w ciągu których król szwedzki i Wallenstein usiłowali wyłodzić się wzajemnie. Dowódca cesarski okazał się bardziej biegły w tego rodzaju działaniach. W połowie września Gustaw Adolf musiał wymaszerować, wszystko jedno dokąd. Wiele o siedemnastowiecznych sposobach zaopatrywania niech mówi fakt, iż oddziały Wallensteina, choć zdołały w końcu pokonać Szwedów pod Alte Feste, nie mogły iść za nimi z powodu głodu i chorób.

Wróciwszy nad Dunaj Gustaw Adolf wznowił swój marsz na wschód, w głąb Bawarii. W październiku ponownie groziło mu odcięcie od Szwecji, zabrał więc 20 tysięcy żołnierzy i pomaszerował na Naumburg celem zabezpieczenia przepraw przez Soławę. Jego wojska przebyły ponad 430 kilometrów w 27 dni. Spośród wszystkich przemarszów szwedzkiego króla tylko ten osiągał tempo zbliżone do napoleońskiego, a przecież odbywał się przez obszar wcześniej opanowany i obsadzony garnizonami.

Gustaw Adolf zaskarbił sobie miejsce w annałach historii wojskowości przede wszystkim dzięki swoim innowacjom taktycznym i technicznym. Natomiast jego sztuka operacyjna – jeśli nie liczyć niemożliwych do zrealizowania rojeń o koncentrycznym marszu pięciu czy nawet siedmiu armii na Wiedeń²⁸ – była raczej typowa dla jego epoki. Nie wykorzystywał względnie niskiej liczebności swych sił do swobodnego manewrowania, ale przeciwnie – potrzeba napełnienia żołądków żołnierzy i koni oraz brak systemu zaopatrywania zmuszały go do maszerowania tam, gdzie można było zdobyć żywność. Gustaw Adolf mógł zatem powtórzyć słowa jednego z późniejszych władców, iż armią dowodził nie on, ale żywność i końska pasza. W następnym pokoleniu jednakże podjęte zostały pierwsze próby uwolnienia sztuki operacyjnej od tej formy zależności od kwestii logistycznych.

Początki systemu magazynów

Historia – pisał w swym testamencie politycznym kardynał Richelieu – *zna o wiele więcej armii przywiedzionych do zguby przez nieład i nędzę niż armii zniszczonych przez działania jej wrogów. Wszystkie wyprawy podjęte za moich czasów cierpiały z tego właśnie powodu*²⁹. Słowa te napisano, gdy wojna trzydziestoletnia wchodziła w swą ostatnią, najgorszą fazę. Europa Środkowa była już tak wyniszczona, że nie mogły się w niej utrzymać armie tak liczne jak w początku lat trzydziestych XVII w. W latach po zejściu ze sceny Gustawa Adolfa i Wallensteina problem zaopatrywania armii stawał się niemalże niemożliwy do przezwyciężenia. Torstensson, Banér

²⁷ Roberts, *Gustavus Adolphus*, t. II, s. 676–677.

²⁸ Patrz L. Tingsten, *Nagra data angående Gustaf II Adolfs basering och operationsplaner i Tyskland 1630–32*, *Historisk Tidskrift* 1928, s. 322–337.

²⁹ L. André (red.), *Le Testament Politique du Cardinal de Richelieu*, Paris 1947, s. 480.

i Wrangel nigdy nie byli w stanie skoncentrować więcej niż 15 tysięcy żołnierzy. Wojna przeobraziła się w serię mniej lub bardziej zuchwałych zagonów kawaleryjskich na nieprzyjacielskie miasta; większość z nich kończyła się fiaskiem z powodu braku żywności. Wydawać by się mogło, że sztuka wojenna wraca do czasów średniowiecznych³⁰. Stało się jednak inaczej, głównie dzięki wysiłkom dwóch Francuzów – Le Telliera i Louvoisa. Obydwaj stworzyli wspólnie system magazynów, o którym twierdzi się, że przez kolejne półtora stulecia w sposób decydujący wpływał na przebieg wojen.

Oczywiście magazyny same w sobie nie były bynajmniej czymś zupełnie nieznanym. Wojnę niejednokrotnie toczono na biednym lub wyniszczonym terenie. Teoretycy wojskowi z początków XVII w. zalecali niwelować ten problem poprzez tworzenie wielu magazynów zaopatrzenia w dogodnie położonych miastach i twierdzach. Dobrze zorganizowany obóz wojskowy powinien zawsze posiadać zgromadzony zapas żywności na piętnaście dni, po który sięgać należało tylko w ostateczności³¹. Te i inne zasady (*nigdy nie kładź wszystkich jaj do jednego koszyka*) są tak stare jak sama wojna. Jednakże znikoma liczebność armii sprawiała, że stosowanie systemu magazynów okazywało się konieczne tylko w bardzo nielicznych przypadkach.

Po regularne konwoje dostarczające zaopatrzenie do armii także sięgano niezwykle rzadko. W takich przypadkach wykorzystywane środki transportu nie stanowiły części samej armii, lecz były organizowane *ad hoc* przez zakontraktowanego dostawcę lub, zapewne częściej, przez rekwizycję chłopskich wozów z woźnicami. Ci ostatni mieli otrzymać zapłatę w nieokreślonej przyszłości na podstawie wydawanych im kwitów. Transport zaopatrzenia (i wszystkiego innego) należał do zajęć niebezpiecznych. Siedemnastowieczne wojny toczono o twierdze, nie zwracając większej uwagi na przestrzeń między nimi. Nie istniało nic na kształt frontu rozdzialającego siły własne i przeciwnika. Konwoje zaopatrzeniowe musiały być zatem stale eskortowane; znane są przypadki, gdy do takich zadań angażowano całe armie. Ten właśnie czynnik niezależnie od braku zaplecza finansowego i administracyjnego sprawił, że system regularnych dostaw zaopatrzenia z baz wykształcił się tak późno. Wobec niemożności utworzenia stałych linii frontu czy zabezpieczenia większego terenu konwoje z zaopatrzeniem były nazbyt narażone na ataki nieprzyjacielskiej kawalerii.

Mianowany 3 września 1640 r. intendentem Armii Włoch Le Tellier wyruszył do Turynu, w którym przez dwie kolejne kampanie (1641 i 1642 r.) usiłował usprawnić aparat administracyjny. Walczył z korupcją, starał się zapewnić regularne wypłaty żołdu dla żołnierzy, i choć nie mógł zrezygnować z dostawców, naciskał na poprawę jakości ich usług poprzez surowsze warunki kontraktów, utrzymywanie działania transportu w miesiącach zimowych, i zmuszając ich do utrzymywania przynajmniej kilku magazynów. Skupiał się zatem na skuteczniejszym wykorzystywaniu już znanych narzędzi, nie na tworzeniu nowych. Dopiero od kwietnia 1643 r., gdy Le Tellier został ministrem wojny, mógł zająć się na poważnie przebudową systemu zaopatrywania.

Pierwszym warunkiem utworzenia systemu logistycznego jest oczywiście dokładne określenie zapotrzebowania. Jest to warunek tak podstawowy, że wydaje się oczywisty, jednakże Le Tellier musiał rozpocząć swe reformy od określenia dokładnej ilości żywności i innego zaopatrzenia, jakie przysługiwało każdemu żołnierzowi. Wysokość tego przydziału była bardzo zróżnicowana

³⁰ O ogólnym charakterze działań bojowych w tym okresie patrz P. Pieri, *La Formazione Dottrinale de Raimondo Montecuccoli*, *Revue Internationale d'Histoire Militaire* 1951, zwłaszcza s. 98–100.

³¹ Rohan, *op.cit.*, s. 331–332.

*Dalsza część książki dostępna w wersji
pełnej.*

