

Napoleoni 1812. aasta sõjakäigu logistilised aspektid Baltimaade perspektiivis

Eric A. Sibul

Sissejuhatus

Artiklis analüüsitakse Napoleoni *Grande Armée* 1812. aasta Venemaa sõjaretke logistilisi aspekte. Käsitletakse peamiselt seda, kuidas logistika mõjutas kampaania plaanimist ja elluviimist. Laiemalt uuritakse, milline oli Baltimaade (praeguste Balti riikide) inim- ja füüsilise geograafia mõju logistilisele olukorrale ja kuidas see mõjutas Prantsuse sõjakäike.

Logistilised kaalutlused võiksid aidata vastata küsimusele, miks Prantsuse väed liikusid Leedu kaudu Venemaa südamesse Moskva peale, selle asemel et tungida põhja poole läbi Läti, Eesti ja Ingerimaa, vallutamaks Venemaa pealinna Peterburi. Prantsuse väed pörkusid Venemaal paljude raskustega, sealhulgas logistiliste probleemidega, mida põhjustasid looduslikud tingimused ja kliima, aga ka pikad vahemaad ja korralike teede puudumine. Kuid looduslikud ja geograafilised asjaolud ei olnud ainsad põhjused, mis tekitasid n-ö hõõrdumist Prantsuse vägede logistikas. Prantsuse armee toetusüksuste ülesehitus ja käsuliin oli puudulik, sageli tekkis probleeme paljurahvuseliste üksuste omavahelisel suhtlemisel, samuti lepinglastega. Need probleemid raskendasid rohkem kui poole miljoni mehelise armee varustamist ja ülalpidamist tohutu suurel ja vähearenenud maal, mis oli niigi omas ajas enneolematu ülesanne.

Artiklis vaadeldakse ka Vene poole logistilisi jõupingutusi, eriti Vene armee ülemjuhataja ja sõjaministri kindralfeldmarssal Michael Barclay de Tolly rakendatud organisatsioonilisi meetmeid. Barclay de Tolly asjatundlikkus ja juhtimisoskused logistika vallas olid asjaolud, mis eristasid Vene vägesid Prantsuse omadest, kuigi nii kaasaegsed vaatlejad kui ka hilisemad ajaloolased on hinnanud venelaste suutlikkust ja taktikalise

juhtimise kvaliteeti, mis siis oli tuntud kui nn suur taktika, kaugelt viletsamaks enamiku Euroopa riikide armeede vastavatest võimetest.

Veel tutvustatakse artiklis 1812. aasta sõjaretke logistikaküsimusi käsitlevat kirjandust ning seda, kuidas Napoleoni Venemaa-sõjaretke kogemused on mõjutanud kaasaegse sõjalise logistika kontseptsioone ja teooriaid.

Baltimaade, sõjalise logistika ja 1812. aasta kampaania seoste uurimisel on põhiküsimus see, miks Napoleoni *Grande Armée* liikus otse itta Moskva peale, kui oleks võinud tungida kirdesse ja rünnata Vene impeeriumi pealinna Peterburi. Vastus sellele küsimusele peitub ilmselt Baltimaade geograafilistes näitajates.

Baltimaade inimgeograafia ja füüsiline geograafia

Mis puutub Balti provintside ja Leedu rahvastiku tollast koosseisu, siis kõrgemad ametnikud ja aadlikest maaomanikud olid enamasti sakslased või poolakad. Rahvastiku põhiosa moodustasid samuti mitteenelased: eestlased, kes olid etniliselt lähedased soomlastele Soome lahe vastaskaldal, ning ingerlased, kes elasid Peipsi järve ja Peterburi vahel. Lätlased ja leedulased ei olnud samuti slaavlased, ent balti rahvastena olid nad omavahel lähedased nii etniliselt kui ka keeleliselt. Poolakad olid slaavlased, kuid erinesid venelastest. Usuliselt oli Baltimaade põhjaosa protestantlik ja lõunaosa katoliiklik: baltisakslased, eestlased ja lätlased olid enamasti luterlased, seevastu leedulased ja poolakad katoliiklased. Baltisaksa aadlikud ja maaomanikud olid saksa ordurüütlike järeltulijad, nende esivanemad olid vallutanud Eesti ja Läti alad Kirde-Euroopa ristisõdade ajal 12. sajandi lõpul ja 13. sajandi alguses.

Kui Eesti- ja Liivimaa kuulusid 17. sajandil Rootsi suurriigi koosseisu, ähvardasid Rootsi reformid baltisaksa aristokraatia privileegidest ilma jätta. Üks baltisakslaste juhte Jakob Reinhold von Patkul tegi enne Põhja-sõja algust 1700. aastal salajast koostööd Vene tsaari Peeter I-ga. Patkuli ja tsaar Peeter I kokkuleppe kohaselt pidanuksid baltisakslased Vene tsaarile truudust vanduma ning vastutasuks oleks tsaar säilitanud baltisakslaste seisuslikud privileegid ka siis, kui Eesti- ja Liivimaa oleksid läinud Vene

võimu alla. Põhjasõda (1700–1721) viiski Eesti- ja Liivimaa Venemaa valitsuse alla. Peale aadli ja maaomanike moodustasid baltisakslased ka vaimulikkonna ja suure osa kaupmeeskonnast ning baltisaksa aadel säilitas oma rüütlimõisad Eesti ja Läti aladel. Baltisakslased teenisid nii ohvitseridena kui ka kõrgetes riigiametites Tsaari-Venemaa lõpuni.

Leedu ja Kuramaa liideti Venemaaga viimase Poola jagamise ajal 1795. aastal. Seni olid Poola ja Leedu olnud personaalunioonis ning Kuramaa hertsog oli Poola kuninga vasall. Vene-Rootsi sõja ajal aastatel 1788–1790 puhkesid Põhja-Eestis rahutused. Eestlased olevat Rootsi dessanti oodates peitnud metsadesse vaate musta püssirohuga ning tulistanud mõne lasu vene ja baltisaksa ametnike pihta. Samasugune ärevus puhkes 1809. aastal, kui britid ja rootslased blokeerisid Läänemere rannikut ning sundisid osa Vene laevastikust Paldiskis varju otsima. Briti laevastik kasutas Väinamerd baasina rünnakuteks Vene laevastiku vastu. Eestlased ja lätlased igatsesid nn vana head Rootsi aega, nagu see oli rahva seas tuntud. Kuid Briti ja Rootsi laevastike mereblokaadil oli ka teine tagajärg – kalapüük tuli katkestada.¹

Sel ajal oli balti rahvaste elu tihedalt seotud veekogudega. Wisła, Nemunase ja Daugava jõgi olid olulised kaubateed, mille jätkuks edelas olid Dnepri ja Dnestri jõgi. Need suured jõed olid väljapääsuks Sise-Venemaalt ning ühendasid seda Läänemerega, mis omakorda oli ühendusteeks Skandinaaviasse ja Atlandi ookeanile. Turvaline veetee liitis Läänemere ka Musta merega lõunas.

Nagu Flandria Lääne-Euroopas, olid Läänemere provintsid tähtsad teedesõlmed nii kaubanduse jaoks kui ka sõjavägede liikumisel.² Kaubateede ristumiskohtadesse ja sadamatesse olid kerkinud sellised jõukad linnad nagu Riia, Tallinn, Tartu, Kuressaare, Narva, Liepāja, Kaunas ja

¹ Zigmantas Kiaupa, Ain Mäesalu, Ago Pajur, Guntis Vilumsons, *The History of the Baltic Countries* (Tallinn: Avita, 1999), 108; „Letters on the War,” *The Independent*, 26 July 1855, 1; „The Baltic Imbroglia,” *The Independent*, 28 June 1919, 471–472; Evald Uustalu, *The History of the Estonian People* (London: Boreas Publishing Ltd., 1952), 91–92.

² Frederick Walter Pick, „The Three Baltic Nations,” *Journal of Central European Affairs* Vol. 3, No. 4, (1944): 416; Joseph S. Roucek, „The Geopolitics of the Baltic States,” *The American Journal of Economics and Sociology* Vol. 8, No. 2 (1949): 171; „Sketch of the Present Commercial State of the North of Europe,” *The Literary Magazine, and American Register*, September 1806, 193.

Vilnius. Piirkond oli tähtis ka strateegiliste materjalide tõttu, mida vajaksid eeskätt sõjalaevastikud. Läänemere provintside metsadest saadi pikki ja sirgeid palke kiilude ja mastide jaoks, siin aeti suures koguses tõrva ja kasvatati kanepit. Muidki vajalikke kaupu, nagu lina, teravili ja rasvained, toodeti kohapeal ja veeti välja Läänemere sadamate kaudu. Sõjalaevastikule vajaliku varustuse tootmine suurendas Läänemere sadamate ja Läänemere-äärsete linnade tähtsust.³

Läänemere provintside linnu ühendasid teed, mida oli enamasti juba ammu kasutatud nii kaubaveoks kui ka sõjavägede liikumiseks. Kuid võrreldes Lääne-Euroopaga oli teedevõrk hõre ja kuigi siin ei olnud ei mäeahelikke ega isegi nimetamisväärseid künkaid, oli suurem osa maismaatranspordist ikkagi surutud kitsastesse liikumiskoridoridesse, mida piirasid suured sood ja paksud metsad. Põhja-Eestis ja Ingerimaal kuni Venemaa pealinna Peterburini oli asustus veel hõredam ning liikumisteed veel enam kitsastesse süngidesse kiilutud. Üks inglane, kes reisis umbes samal ajal maitsi Tallinnast Peterburi, on kirjutanud:

„Reis oli üksluisem, kui võiks üldse ette kujutada. Tee ääres ei ole ühtegi huvitavat kohta peale Narva – linna, mis asub järskude nõlvadega paekiviküngastel samanimelise jõe mõlemal kaldal. Selle linna lähistel saavutas sel ajal veel poisiohtu Karl XII suure võidu Peeter Suure distsiplineerimatute jõukude üle. Külased on harva ja penikoormate kaupa ei ole isegi ühtki hoonet, mis võiks ulualust pakkuda.”⁴

Peterburi lähistel olid liikumistingimused isegi veel halvemad soode tõttu, aga ka idapoolsema paiknemise ja Läänemere väiksema mõju tõttu kliimale. Teise tolleaegse reisimehe, Germain de Lagny sõnul oli „Venemaa kliima üks maailma vastikuimaid ja Peterburi linn ehitatud piirkonda, kus kliima on kohutavam kui üheski teises kohas Venemaal. Seda tunnistavad ka venelased ise. Seal ei öitse ega kasva miski.”⁵ Maastikuolud

³ Robert B. Albion, *Forests and Seapower: the Timber Problem of the Royal Navy 1652–1862* (Cambridge: Cambridge University Press, 1926), 140; John Joseph Murray, *George I the Baltic and the Whig Split 1717: a study in diplomacy and propaganda* (London: Routledge & Kegan Paul, 1969), 27–28; „Sketch of the Present Commercial State of the North of Europe,” 192.

⁴ „Reval,” *The Leisure Hour*, 27 July 1855, 471.

⁵ Germain de Lagny, *The Knout and the Russians*, trans. by John Bridgeman (New York: Harper & Brothers, 1854), 205.

mõjutasid tugevasti Napoleoni Venemaa-kampaania plaanimist. 1915. aastal kirjutas Hilaire Belloc, et sel ajal loetleti tähtsuse järjekorras viis suuremat armeed edasiliikumist pidurdavat strateegilist takistust: 1) jõgi (mis ei olnud kunagi püsiv takistus), 2) mets, 3) mägismaa, 4) kõrb ja 5) soo, kusjuures Belloc märkis, et neist viiest oli viimane kindlasti suurim takistus.⁶ Belloc väidab, et just Vene impeeriumi lääneosa sood määrasid 1812. aastal Napoleoni Venemaale tungimise plaanides pealetungi suuna.⁷

Veel üks asjaolu mõjutas Napoleoni 1812. aasta Venemaa sõjaretke plaane, nimelt Läänemeri. Eriti pärast 1805. aastat ei olnud prantslased võimelised väärama brittide mereülemvõimu selles piirkonnas. Viitseadmiral Horatio Nelsoni juhitud Briti laevastiku rünnak Taani laevastiku vastu 1801. aastal avas Taani väinad Briti sõjalaevadele ja purustas Põhja-Euroopa riikide Põhjaliiga, mis pidi peamiselt Venemaa survele seisma vastu Briti mõju tugevnemisele Läänemeres ja kaitsma neutraalsete riikide õigust vabale merekaubandusele.⁸ 1808. aastal saatis Suurbritannia Läänemerele võimsa laevastiku admiral James Saumarezi juhtimisel. See laevastik tegi koostööd rootslastega ja sundis Vene laevastiku enamasti sadamasse jääma.⁹

1812. aastal pöördus Venemaa Prantsusmaa vastu ja Saumarezi laevastik sulges Läänemere nüüd juba prantslaste jaoks. See meenutas olukorda 1799. aastal, kui Napoleoni sõjaretk Egiptusest Süüriasse pidi toimuma maitsi, et vältida selle tõkestamist Briti laevastiku poolt. Akko piiramise ajal Süürias suutis kuninglik laevastik välistada Prantsuse laevastiku abi linna piiravatele Napoleoni vägedele ja ühtlasi toetada linna kaitsvaid türklasi.¹⁰

⁶ Hilaire Belloc, „The Geography of the War,” *The Geographical Journal* Vol. 45, No. 1 (Jan., 1915): 5.

⁷ Belloc, „The Geography of the War,” 6.

⁸ Alfred Thayer Mahan, „The Battle of Copenhagen,” *Century Illustrated Monthly Magazine* Vol. LIII, No. 4, February 1897, 525.

⁹ Vt ka Ilkka Tapio Seppinen, „Keiser Aleksander ja Soome suurvürstiriigi asutamine 1812. aastal,” käesolev aastaraamat, 59–88.

¹⁰ William Stevens, *The History of Seapower* (Bremen: Historische Schifffahrt Band, 2008), 207; „The Services of Lord de Saumarez,” *The Albion*, 25 February 1832, 299.

Kuna merevägi ei saanud toetada 614 000-mehelist *Grande Armée*'d, millel oli ka 200 000 hobust ja veohärga ning umbes 25 000 veokit, Läänemere kaudu, muutusid väga tähtsaks idast läände voolavad suured jõed. Invasiooni alguseks olid prantslased ette valmistanud kaks eskaadrit, kumbki 100 jõepraamiga, et vedada varustust mööda Nemunase jõge Tilisitist Kaunasesse.¹¹ Et tohtu koguse loomasööda vedu hobuste ja veohärgade tarbeks nii pika maa taha oleks olnud raske, plaaniti sissetung aastaajale, kui rohi Venemaa niitudel ja heinamaadel on kõige lopsakam. Varustust tuli koguda pealetungi käigus, sest maa loodeti olevat viljakas: hobuseid, vankreid ja mitmesugust moonat tuli saada kohapealt.¹² Vajadus loomasööda järele oli väga suur. Kindral krahv Philippe Paul de Ségur kirjutas: „Meie ratsavägi niitis kogu roheluse ja kiskus maha ka majade õlgkatused, et toita oma hobuseid.”¹³ Vajadus liikuda viljakate põllumaade suunas, sõltuvus jõetranspordist ja võimaluse puudumine rakendada mereväge Läänemerel sundis Suure Armeed pealetungi ida-lääne teljele. Põhja poole liikuda ei olnud võimalik, sest Baltimaade looduslikud olud ei võimaldanud nii suure väe manööverdämist.

Toetamiseks *Grande Armée* pealetungi ida suunas, pidid prantslased leppima pealesunnitud hõõrdumise, nagu seda nimetas Carl von Clausewitz, ehk „jõuga, mis teeb näiliselt lihtsa siiski nii keeruliseks”.¹⁴ Clausewitzi ideedel põhineva kaasaegse sõjandusteooria järgi võib hõõrdumine olla väline, põhjustatud vaenlase tegevusest, maastikust ja ilmast, või ka iseenda esile kutsutud, olles põhjustatud niisugustest asjaoludest nagu selgelt defineeritud eesmärgi ja koostöö puudumine, ebaselged või liiga keerulised plaanid, komplitseeritud sihtstruktuurid¹⁵ ja keerulised

¹¹ Claude Charles Aubry, „The Supply of the Armies of Frederick the Great and Napoleon,” trans. by Henry G. Sharpe, *United Service Quarterly Review of Military and Naval Affairs*, May (1895): 451; David Chandler, *The Campaigns of Napoleon* (London: Weidenfeld, 1993), 758.

¹² Aubry, „The Supply of the Armies,” 451; Chandler, *The Campaigns of Napoleon*, 758.

¹³ Aubry, „The Supply of the Armies,” 450.

¹⁴ Carl von Clausewitz, *On War*, comm., ed. and trans. by Peter Paret, Michael Howard and Bernard Brodie (Princeton N.J.: Princeton University Press, 1984), 121.

¹⁵ Inglise keeles *task organisation*. Jõudude ajutine rühmitus, mis on ette nähtud konkreetse põhiülesande täitmiseks. (Tõlkija märkus.)

käsuiliinid.¹⁶ Prantslastele tekitas probleeme nii väline kui ka iseenda esile kutsutud hõõrdumine.

Grande Armée logistilised hõõrdumised

Napoleoni Suure Armeed logistilist hõõrdumist mõjutasid väliste asjaolude loomulikult tohutud vahemaad, suurte ja arenenud asustuskeskuste puudumine ning teede vähesus. Seda nähti suuresti ka ette, kuid ootamatu välise hõõrdumise hulka kuulus näiteks läbi Vilniuse voolava Nerise sügavus – see oli liiga vähene pargaste jaoks, millega prantslased kavatsesid oma varustust vedada. Kahe nädala jooksul enne kampaania algust sadanud ootamatult ägedad äikesevihmad uputasid põllud ja teed üle ning tõid kaasa ilma äkilise jahenemise. Teed muutusid mülgasteks ning paljud veo- ja sõiduvankrid tuli maha jätta, sest need olid lootusetult mutta kinni jäänud.¹⁷

Välistest asjaoludest põhjustatud hõõrdumised olid niisuguse sõjaretke puhul ootuspärased, kuid arvatavasti tegi just iseenda põhjustatud hõõrdumine ootamatute probleemide ületamise *Grande Armée*'le nõnda raskeks. Kuigi toiduainenappust ja transpordi puudujääke on enamasti seostatud logistikaga, väidab USA merejalaväe kolonelleitnant George C. Thorpe (1875–1936), kes on kirjutanud raamatu „Pure Logistics”, mida peetakse tänapäeva sõjalise logistika teooria üheks baastekstiks, et *Grande Armée* logistikaprobleemide juured olid pigem organisatsioonis ja käsuiliinis kui varustuse ja moona tegelikus nappuses. Thorpe kirjutab: „Probleemiks ei olnud mitte toiduainete nappus, vaid koostöö puudumine eelkõige intendantuuri, transpordüksuste ja sõjaväepolitsei vahel.”¹⁸

Napoleoni varasemate kampaaniate ajal loodeti manööverdamisele ja kiirusele ning varustuse ja moona hõivamisele hästi varustatud vaenlaselt. Euroopa rikkal südamaal ei olnud moona ja varustuse

¹⁶ *Marine Corps Doctrine Publication 1: Warfighting* (Washington DC: Headquarters Marine Corps, 1997), 5–6.

¹⁷ Aubry, „The Supply of the Armies,” 454; Martin van Creveld, *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton* (Cambridge: Cambridge University Press, 1977), 65–66.

¹⁸ George Cyrus Thorpe, *Pure Logistics: the Science of War Preparation* (Kansas City, Mo.: Franklin Hudson Publishers Co., 1917), 18.

rekvireerimine kohapealt probleemiks ega pannud ülemäärast koormat ka elanike õlule. Kõigi Prantsuse armeede vaimne juht oli Napoleon ja seetõttu oli juhtimine suuresti temale keskendatud.¹⁹ See põhjustas juhtimise ja otsuste langetamise liiga suure tsentraliseerimise ja, nagu kirjutab Thorpe: „Prantsuse armee ülemäärane tsentraliseeritus tingis initsiatiivituse toetusüksustes.”²⁰ Kuigi Napoleoni peakorteris koosseis oli tohutu, oli enamiku otsuste langetamine, kaasa arvatud tühised asjad, vaid tema pädevuses. Venemaa kampaania ajal ei olnud ta mitte ainult üle poole miljoni mehelise armee ülemjuhataja, vaid pidi tegelema ka kogu Prantsuse impeeriumi poliitiliste ja strateegiliste muredega. Ta kirjutas kirju sõjaväes kasutatavate sadulate kvaliteedi, särkide näidiste ja hindade, vormide kangamaterjali ja nende õmblemise, ranitsate sobivuse, leiva kvaliteedi, mereväelaste teenistuses rakendamise ja hobuste ostmise kohta. Napoleon pidas kõike silmas, ka pisiasju, millega oleks täiesti edukalt toime tulnud madalama taseme staabiohvitserid.²¹

Hoolimata sellest, et Napoleon pööras tähelepanu paljude probleemide pisimatelegi üksikasjadele, oli üks 1812. aasta *Grande Armée* organisatsiooni saatuslikumaid puudusi sõjaväepolitsei funktsiooni alahindamine. 614 000 mehest olid umbes 302 000 prantslased, 190 000 sakslased, austerlased, preislased, hollandlased ja šveitslased, umbes 90 000 leedulased ja poolakad ning umbes 32 000 itaallased, lõunaslaavlased (nn illüürlased), hispaanlased ja portugallased. Enamik neist kontingentidest võitles kampaania ühel või teisel etapil suurima vaprussega, kuid siiski oli paljurahvuselise väe juhtimine ja distsipliini all hoidmine tohutu suur probleem. Tsiiviilelanikelt moonas ja varustuse rekquiereerimine oli ootuspärane ja vajalik, kuid seda ei koordineerinud ega juhtinud ei *Grand Provost de Gendarmes*²² ega *Intendant-General*^{23, 24}. Paljurahvuselise sõjaväe

¹⁹ Chandler, *The Campaigns of Napoleon*, 756; van Creveld, *Supplying War*, 68; Thorpe, *Pure Logistics*, 21.

²⁰ Thorpe, *Pure Logistics*, 21.

²¹ Theodore Ayrault Dodge, *Great Captains: Napoleon. Vol. III* (Boston: Houghton, Mifflin & Company, 1904), 428–429; Thorpe, *Pure Logistics*, 21.

²² Kõigi sõjaväepolitseiüksuste (sandarmeeria) juhataja. (Tõlkija märkus.)

²³ Pea- ehk kindralkortermeister. (Tõlkija märkus.)

²⁴ van Creveld, *Supplying War*, 67.

juhtimise probleemid kasvasid pidevalt. Claude Charles Aubry kirjutas selle kohta: „Rüüstamine muutus järjest igapäevasemaks, leedulastelt võeti kõik ära ja nad needsid meie üksusi, kes laastasid kõike.”²⁵ Suutmatust säilitada korda Leedus meelestas leedulased *Grande Armée* vastu ja nad hakkasid ründama selle varustusteid.²⁶

Varustusteede käigushoidmine osutus igal juhul raskeks ning suure osa muredest põhjustas jällegi puudulik koordineerimine ja see, et ei keskendutud tegelikele probleemidele. Ohvitseridele lubati oma kraami tarbeks palju rohkem koormahobuseid ja vankreid, kui eeskirjad ette nägid. Sõidukite üleküllus lubas *Grande Armée*’l endaga kaasa vedada isegi palju naisi.²⁷ Kui Nerise jõgi osutus Prantsuse pargaste jaoks liiga madalaks, tuli sellegipoolest leida veel veovankreid ja voorimehi. Kindral de Ségur kirjeldas seda olukorda: „Napoleon vihkas lepinglasi. Ta soovis, et kortermeistri staap organiseeriks Leedu veovankrite pargi. Leiti viissada vankrit, kuid talle ei meeldinud nende väljanägemine. Ta andis loa sõlmida leping juutidega, kes olid selle maa ainsad kaupmehed; ja varud, mis olid Kaunasesse toppama jäänud, jõudsid viimaks Vilniusesse, kuid armee oli sealt juba edasi liikunud.”²⁸ Lepinglased osutusid distsiplineerimatuteks ja varustuskolonnid liikusid suures korratuses. Varustusüksustel oli võimatu armee eelväele järele jõuda, ehkki seda üritati. *Grande Armée* kiirus ja manööverdusvõime olid tugevasti piiratud.

1812. aasta juulis olid kaks peamist Vene armeed teineteisest eraldatud ja paiknesid operatsiooni seisukohalt halvasti. Hiljem on ajaloolased kirjutanud, et kui Prantsuse armee oleks tol hetkel suutnud liikuda oma tavalise kiirusega, oleks Pjotr Ivanovitš Bagrationi juhitud Vene armee kas ära löigatud või hävitatud.²⁹ Hoomates transpordiprobleemi tõsidust, delegeeris Napoleon lõpuks vastutuse oma staabiülemale ja andis talle korralduse määrata üks kindral, kes „tegeleks ainult ühendusteede korraldamisega Vilkažiškisest Kaunasesse ja Kaunasest Vilniusesse”.³⁰ Kuid

²⁵ Aubry, „The Supply of the Armies,” 455.

²⁶ Dodge, *Great Captains*, 466; Thorpe, *Pure Logistics*, 21.

²⁷ Dodge, *Great Captains*, 443; Thorpe, *Pure Logistics*, 20.

²⁸ Aubry, „The Supply of the Armies,” 454.

²⁹ Dodge, *Great Captains*, 485.

³⁰ Thorpe, *Pure Logistics*, 25.

kampaania algusest oli möödas juba nädalaid ja „nüüd oli juba liiga hilja, et tekkinud kahju likvideerida”³¹

Pikaksveninud ühendusliinid, teede nappus ja korratus ning puudulik koordinatsioon mõjutas ühtlasi toetusüksuste paigutust. Teedega seotud probleemides olid võib-olla osaliselt süüdi ka pioneerid, kes ei tulnud toime teede ehitamisega ega suutnud ette näha vajadusi. Meditsiiniteenistus kannatas samuti koordineerimatuse all, mis puudutas eriti sanitaaruksuste paiknemist. Pärast Lubino lahingut 1812. aasta augustis käskis Napoleon oma staabiülemal kirjutada peaintendandile, „et sanitaarteenisustus on halvasti korraldatud; et on hämmastav, et juba eile, kui eelväel olid kokkupõrked vastasega [tegelikult Lubino lahing], ei olnud staabiarste, mõnd laatsaretti ja tühje vankreid saadetud eelväe juurde haavatuid ära tooma ja et meditsiiniteenistusel ei ole ülemat”³²

Hoolimata koostöö puudumisest lahinguüksuste ja toetusüksuste vahel, olid meditsiiniteenistuse nn lendlaatsaretid, mille oli välja arendanud Napoleoni armee peaarst Dominique-Jean Larrey, võimelised tõhusalt tegutsema. Sel ajal, kui suurema osa armee edasiliikumine muda ja vihma tõttu takerdus, suutsid kerged ja manööverdusvõimelised lendlaatsaretid rasketes tingimustes paremini toime tulla kui enamik teisi toetusüksusi. Lendlaatsarettide paindlikkus võimaldas teha palju löikusi otse lahinguväljal ja ka Larrey ise sõitis nendega kõikjale, kus tema abi vajati.³³

Nagu oli raskusi sanitaaruksuste ja teiste toetusüksuste õige koondamise või laialipaigutamise, oli probleeme ka luurega. Thorpe kirjutab: „Napoleon oli hästi teadlik sellest, et luurajate kasutamise pärast ei pea tundma süümepiinu. Oleks ta võtnud vaevaks rakendada neid siin, hästi organiseeritult, ei oleks tema teave venelaste kohta olnud nii napp ja ta oleks võinud vältida hulga viivitusi, mis rasketes tingimustes läksid kalliks maksma. Torkab silma, et Prantsuse luureteenistus ei olnud korraldatud ühtseks süsteemiks, mis oleks suutnud kiiresti teavet koguda, liigitada, kontrollida ja jaotada.”³⁴

³¹ Thorpe, *Pure Logistics*, 26.

³² Dodge, *Great Captains*, 469.

³³ Jose M. Ortiz, „The Revolutionary Flying Ambulance of Napoleon’s Surgeon,” *U.S. Army Medical Department Journal*, October – December (1998): 24.

³⁴ Thorpe, *Pure Logistics*, 24.

Tsaarivalitsus oli veidi enne 1812. aasta sõda saanud valmis kaardi mõõtkavas, kus kaheksale maamiilile (12,8 km) vastas üks toll (2,54 cm). Kuigi prantslased olid hankinud kaardi koopia, ei proovitudki seda levitada *Grande Armée* üksustes. 1812. aasta keskel kurtis marssal Louis-Nicolas d'Avout, et tal on ainult seitse kaarti kogu korpuse peale. Selle asemel et teha kaardid enne sõjaretke algust Pariisis valmis, joonistasid ohvitserid sageli ebatäpseid skeeme kiirkorras otse lahinguväljal. Puudus täpne teave selliste üksikasjade kohta nagu ristteed, külad ja metsad.³⁵ Nagu kogu *Grande Armée* 1812. aasta sõjaretke puhul, tekitasid ka suurema osa logistilisest hõõrdumisest mitmesugused armee enda põhjustatud asjaolud.

Barclay de Tolly strateegia

Kindralfeldmarssal Michael Andreas Barclay de Tolly, Liivimaa aadlik, kes oli Venemaal nii sõjaminister kui ka sõjavägede ülemjuhataja, pidi samuti võitlema mitmesuguste oma tegevusest tulenevate asjaolude põhjustatud hõõrdumisega.

Barclay de Tollyt on tunnustatud kui head logistikaasjatundjat ja organiseerimisgeeniust. Ta kujundas sügava taganemise strateegia ning kasutas oma eelistena aega ja ruumi, et tasa teha Vene jõudude allajäämine nii suuruses, võitlusvaimus kui ka taktikalises suutlikkuses. Barclay de Tolly soovitas seda niinimetatud Fabiuse strateegiat³⁶ tsaarile juba 1810. aastal. Strateegia põhiidee oli venitada välja prantslaste varustusteed, et raskendada edasist pealetungi ja muuta taganemine võimalikult vaevaliseks.

Nagu öeldud, ahistas siiski ka Barclay de Tollyt oma jõudude – eeskätt aga Vene õukonna – põhjustatud hõõrdumine. Fabiuse strateegia jätkamine osutus pärast Smolenski langemist raskeks, sest Barclay de Tolly pidi rinda pistma mõjukate aristokraatide mahhinatsioonidega, mille eesmärk oli kasutada olukorda oma poliitilistes huvides. Kuid ka Barclay de Tolly vastased ei saanud eitada tema külmaverelisust, ettevaatlikkust ohtlikes

³⁵ Dodge, *Great Captains*, 464.

³⁶ Teise Puunia sõja aegse Rooma väejuhi ja poliitiku Quintus Fabius Maximus Verrucosuse (u 275–203 eKr) järgi. (Tõlkija märkus.)

olukordades ja vankumatut eesmärgikindlust. Tund-tunnilt muutus tema olukord raskemaks, kuni tsaar ta lõpuks ülemjuhataja ametist tagandas ja nimetas tema asemele Mihhail Illarionoviš Kutuzovi.

Kui Barclay de Tolly strateegia lõpuks edu saavutas, kutsuti ta ülemjuhatajaks tagasi. Tema organiseerimistöö oli hästi tehtud ja vastupidiselt *Grande Armée* katastroofile taganemise ajal olid Vene üksused suhteliselt heas olukorras.³⁷ Andes aru Vene vägede pealetungist pärast Krasnõi lahingut 1812. aasta novembris, kirjutab Kutuzov, et „kui hetkekski oleks tekkinud puudus leivast ja viinast, oleks ta pidanud peatuma”.³⁸ Sõjaajaloolane Theodore A. Dodge kirjutab seevastu Napoleoni kohta, et „nii Hispaanias kui ka Venemaal oli keisri kaardistrateegia eeskujulik, kuid võidu saavutamiseks ei olnud tema logistika piisavalt kvaliteetne”.³⁹

Hoolimata Barclay de Tolly jõupingutustest Vene logistika korraldamisel oli Vene vägede logistikasüsteem ja logistiliste ettevalmistuste praktikas rakendamine täiuslikkusest kaugel. Armeed oli küll hästi varustatud, ent Kutuzovil puudusid *Grande Armée* jälitades piisav tarmukus ja kogemused. Kolonel Henry Doveton Hutchinson kirjutas 1897. aastal: „Vjazma jõel, Krasnõi all, Berezina ääres ja teistelgi kordadel olid tal käepärast nii vahendid kui ka võimalused otsustavaks tegutsemiseks, kuid ta laskis need käest liigse ettevaatlikkuse tõttu.”⁴⁰ Vene impeeriumi tervishoiuolukord oli kohutav ning arstiabi halb korraldus tõi pärast iga lahingut kaasa suuri kannatusi nii sõduritele kui ka tsiviilelanikele. 1813. aastal märatses Baltimaadeski kõhutüüfuse epideemia, mis levis isegi sellistesse linnadesse nagu Tartu, mis jäi väga kaugele nii *Grande Armée* pealetungi- kui ka taganemistest. Kutuzov suri ka ise 1813. aasta aprillis tüüfusesse.⁴¹

³⁷ Aubry, „The Supply of the Armies,” 463; Dodge, *Great Captains*, 452; Theodor von Bernhardi, „Der Feldzug 1812 in Russland noch einmal,” *Historische Zeitschrift* 9 (1863): 62–63.

³⁸ Aubry, „The Supply of the Armies,” 463.

³⁹ Dodge, *Great Captains*, 486.

⁴⁰ Henry Doveton Hutchinson, „The Story of 1812,” *Pall Mall Magazine*, June 1897, 220.

⁴¹ Hutchinson, „The Story of 1812,” 220; „One Hundred Years Ago. Typhus Fever,” *The British Medical Journal*, 3 May 1913, 955.



Salvator Cardelli Domenico Scotti järgi, „Napoleoni purustamine Berezina jõe ületamisel 16.–17. novembril 1812”. Leht väljaandest „Победы, одержанные в России над Наполеоном”. Eesti Kunstimuuseum, Kadrioru kunstimuuseum

Salvator Cardelli after Domenico Scott, “The Destruction of Napoleon’s Army at the Crossing of Berezina River 16–17 November 1812”. A leaf from the publication “Победы, одержанные в России над Наполеоном”. Art Museum of Estonia, Kadriorg Art Museum

Kokkuvõte ja järeldused

Napoleoni sõjaretk Venemaale on üks kolmest juhtumiuuringust USA merejalaväe kolonelleitnandi Cyrus Thorpe'i 1917. aastal ilmunud raamatu „Pure Logistics: The Science of War Preparation” lisaaruteludes. Thorpe'i raamat on tähtis, sest see on üks esimesi katseid arendada sõjalise logistika teooriat ja põhimõtteid. USA mereväe konradmiral Henry Eccles, keda peetakse tänapäeva sõjalise logistika teooria üheks pioneeriks, lähtus just nimelt Thorpe'i seisukohtadest.⁴² 1950. aastatel kirjutas Eccles, kui kõrgelt ta hindab Thorpe'i tööde väärtust: „Mõni sõjandusteadlane on osutanud, et USA oleks võinud kokku hoida miljardeid dollareid, kui kolonel Thorpe'i ideid oleks tunnustatud enne 1941. aastat.”⁴³

Jääva väärtusega on Thorpe'i seisukoht, et logistika peab olema organiseeritud ühe ülema juhtimise alla nagu iseseisev väeliik, et analüüsida sõjalise kampaania nõudmisi ning määratleda need väe- ja relvaliikide üleselt. Thorpe nägi ka vajadust delegeerida vastutust ja julgustada alluvaid initsiatiivi haarama. Thorpe kirjutas: „Ilma initsiatiivi õiguse ja pädevusega omandavad alluvad, eriti logistika valdkonnas, peatselt kombe kellelegi toetuda, mille tagajärjeks on see, et neid tuleb pidevalt tagant torkida.”⁴⁴

See on kooskõlas *Auftragstaktik*'i ehk ülesandekeskse juhtimise kontseptsiooniga, mis arendati välja 19. sajandil Preisimaal suuresti lähtuvalt Napoleoni sõdade kogemusest. Uuemal ajal on *Auftragstaktik* omaks võetud nii USAs kui ka Suurbritannias ja ka NATO ühistes doktriinides. Ülesandekeskne juhtimine tähendab seda, et ülem ütleb oma alluvatele, mida teha, kuid ei ütle, kuidas teha. Selline juhtimine eeldab mõtlemisviisi ühtsust ja selle usaldusväärsus tugineb haridusele, väljaõppele ja praktilistele kogemustele. See kontseptsioon vabastab armee sõltumise väheste sõjaliste geeniuste otsustest, sest sellega tõstetakse keskmise

⁴² Henry E. Eccles, „Logistics – What is it?,” *Naval Research Logistics Newsletter* Vol. 1, No. 1, March (1954): 5; Kristina O'Brien, „Logistics Pioneer: Rear Admiral Henry E. Eccles,” *Air Force Journal of Logistics* Vol. 34, No. 1, 2, and Annual (2010): 74.

⁴³ Eccles, „Logistics,” 5.

⁴⁴ Thorpe, *Pure Logistics*, 27.

sõduri ja ohvitseri suutlikkuse taset ning organisatsioon suudab tegevuse käigus oma otsuseid muutunud olukorraga paremini kohandada, isegi kui üldine plaan on puudulik.

Teine püsiväärtusega järelalus, millele Thorpe jõudis oma Napoleoni Venemaa-sõjaretke juhtumiuuringus, on logistikafunktsioonide kindlakstegemine. Need funktsioonid on Thorpe'i järgi varustus, sanitaarteenistus (hospitalid ja laatsaretid), teedeehitus ja ülejäänud pioneerindus, okupeeritud alade tsiviilhaldus, sõjaväepolitsei, kaardimajandus ning teabe kogumine ja jaotamine, kommunikatsioonid, väljaõpe, relvade ja varustuse remont ja asendamine ning hingehooldus.⁴⁵ Võrdluseks: tänapäeva sõjalise logistika ülesanded on NATO doktriini järgi sõjamaterjali plaanimine, arendamine, soetamine, ladustamine, transport, jaotamine, hooldus, evakueerimine ja paigutamine, personali transport, rajatiste soetamine või ehitamine, hooldamine, ekspluateerimine ja paigutamine, teenuste soetamine või pakkumine ning ravi- ja tervishoiuteenistus.⁴⁶

Napoleoni 1812. aasta Venemaa-sõjaretkest tuleneb võib-olla veel üks jääva väärtusega tõdemus: *Grande Armée* liikumine itta sõltus paljuski suurtest jõgedest, mida sai kasutada transpordiks, ja vajadusest jõuda suurtele rohumaadele, et tagada maismaatranspordiks hädavajaliku suure hulga hobuste ja härgade toitmine. Teine oluline asjaolu oli prantslaste suutmatuse väärtada brittide ülemvõimu Läänemerel, mis ei lubanud neil kuvada jõudu merelt ja rakendada merevedu. Kui prantslased oleksid 1812. aastal suutnud kõigutada Suurbritannia ülemvõimu Läänemerel ning teostada maa- ja mereväe ühendoperatsioone, oleks ajaloo kulg võinud võtta hoopis teise suuna. Hilisem ajalugu on näidanud, et suutlikkus korraldada edukaid ühendoperatsioone on tavaliselt olnud Baltimaade sõjaliste kampaaniate otsustavaks teguriks.

Tõlkinud Toomas Hiio

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ *NATO Logistics Handbook* (Brussels: NATO Office of Information and Press, 2007), 4.

Bibliograafia

Kirjandus

- Albion, Robert B. *Forests and Seapower: the Timber Problem of the Royal Navy 1652–1862*. Cambridge: Cambridge University Press, 1926.
- Aubry, Claude Charles. „The Supply of the Armies of Frederick the Great and Napoleon,” trans. by Henry G. Sharpe, *United Service Quarterly Review of Military and Naval Affairs* (May 1895).
- Belloc, Hilaire. „The Geography of the War,” *The Geographical Journal* Vol. 45, No. 1 (Januar 1915).
- Bernhardi, Theodor von. „Der Feldzug 1812 in Russland noch einmal,” *Historische Zeitschrift* 9 (1863).
- Chandler, David. *The Campaigns of Napoleon*. London: Weidenfeld, 1993.
- Clausewitz, Carl von. *On War*, comm., ed. and trans. by Peter Paret, Michael Howard and Bernard Brodie. Princeton N.J.: Princeton University Press, 1984.
- Creveld, Martin van. *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*. Cambridge: Cambridge University Press, 1977.
- Dodge, Theodore Ayrault. *Great Captains: Napoleon. Vol. III*. Boston: Houghton, Mifflin & Company, 1904.
- Eccles, Henry E. „Logistics – What is it?” *Naval Research Logistics Newsletter* Vol. 1, No. 1, March (1954): 5–15.
- Kiaupa, Zigmantas; Mäesalu, Ain; Pajur, Ago; Vilumsons, Guntis. *The History of the Baltic Countries*. Tallinn: Avita, 1999.
- Lagny, Germain de. *The Knout and the Russians*, trans. by John Bridgeman. New York: Harper & Brothers, 1854.
- Marine Corps Doctrine Publication 1: Warfighting*. Washington DC: Headquarters Marine Corps, 1997.
- Murray, John Joseph. *George I the Baltic and the Whig Split 1717: a study in diplomacy and propaganda*. London: Routledge & Kegan Paul, 1969.
- NATO Logistics Handbook*. Brussels: NATO Office of Information and Press, 2007.
- O’Brien, Kristina. „Logistics Pioneer: Rear Admiral Henry E. Eccles,” *Air Force Journal of Logistics* Vol. 34, No. 1, 2, and Annual (2010): 74–77.
- Ortiz, Jose M. „The Revolutionary Flying Ambulance of Napoleon’s Surgeon,” *U.S. Army Medical Department Journal* October – December (1998): 17–25.

- Pick, Frederick Walter. „The Three Baltic Nations,” *Journal of Central European Affairs* Vol. 3, No. 4, (1944): 416-440.
- Roucek, Joseph S. „The Geopolitics of the Baltic States,” *The American Journal of Economics and Sociology* Vol. 8, No. 2 (1949): 171-175.
- Stevens, William. *The History of Seapower*. Bremen: Historische Schifffahrt Band, 2008.
- Thorpe, George Cyrus. *Pure Logistics: the Science of War Preparation*. Kansas City, Mo.: Franklin Hudson Publishers Co., 1917.
- Uustalu, Evald. *The History of the Estonian People*. London: Boreas Publishing Ltd., 1952.

Ajakirjandus

- Hutchinson, Henry Doveton. „The Story of 1812,” *Pall Mall Magazine*, June 1897.
- „Letters on the War,” *The Independent*, 26 July 1855.
- Mahan, Alfred Thayer. „The Battle of Copenhagen,” *Century Illustrated Monthly Magazine* Vol. LIII, No. 4, February, 1897.
- „One Hundred Years Ago. Typhus Fever,” *The British Medical Journal*, 3 May 1913.
- „Sketch of the Present Commercial State of the North of Europe,” *The Literary Magazine, and American Register*, September 1806.
- „The Baltic Imbroglia,” *The Independent*, 28 June 1919.
- „The Services of Lord de Saumarez,” *The Albion*, 25 February 1832.

The Logistical Aspects of Napoleon's 1812 Russian Campaign with a Focus on the Baltic Region

Eric A. Sibul

This article explores the logistical aspects of the *Grande Armée's* campaign into Russia in 1812. The questions discussed include how logistics affected the planning and execution of the campaign. Logistic considerations might well explain why French forces went eastward through Lithuania to Moscow towards the centre of the Russian Empire rather than northward (through Latvia, Estonia and Ingermanland) to capture the capital Saint Petersburg. Difficulties faced by the French included physical challenges that had an impact on logistics, such as climate, the vast distances involved and the lack of adequate roads in the Russian Empire.

Physical issues were not the only sources of "friction" for French logisticians as the French army support branches lacked an adequate organization and command structure, while dealing with multi-national troops and contractors was often problematic. This was an addition to the then unheard of task of supplying and sustaining a force of six hundred thousand men in vast and primitive lands.

In supporting the *Grande Armée's* eastward advance the French were beset by what Carl von Clausewitz called "friction" or "the force that makes the apparently easy so difficult". According to the contemporary military doctrine based on the ideas of Clausewitz friction might be external, imposed by enemy action, terrain, or weather; or it might be self-induced, caused by factors such as the lack of a clearly defined goal and coordination, unclear or complicated plans, complex task organizations or command relationships.

The external friction influencing the *Grande Armée's* logistics naturally comprised the vast expanses of terrain, scarcity of large developed population centres and sparsity of roads. This was largely foreseen. Unexpected external friction included finding the Viliya (Neris) river of Vilnius too shallow to handle barges on which the French planned to move

supplies. Unexpectedly heavy thunderstorms flooded fields and roads within a fortnight from the beginning of the campaign, also causing a sudden fall in temperature. The roads became a quagmire and a great number of wagons and carriages were abandoned as they became hopelessly stuck in mud. While such external friction was to be anticipated in such a military campaign, it was perhaps self-posed friction that made these unexpected problems too difficult to overcome for the *Grande Armée*.

In his early campaigns, Napoleon relied on manoeuvres, speed and capturing provisions from well supplied adversaries. In the rich heartland of Europe requisitioning supplies locally was not a problem nor did it put superfluous pressure on the local population. Napoleon was the genius of the French armies and, as a result, command was largely centralised under him. This led to an excessive centralisation of command and decision making in the *Grande Armée*. Not only was Napoleon the commander of an army of more than half a million men during the Russian campaign, he was also charged with the political and strategic worries of the entire French Empire. Amidst the Russian campaign, Napoleon's eyes were on everything, i.e., details that should have been handled efficiently and to the full extent by lower level staff officers.

Despite Napoleon's attention to the details of a multitude of matters, one of the fatal defects of the *Grande Armée's* organization in the 1812 campaign was inadequate attention to military police functions. Of the 614,000 troops, about 302,000 were French; approximately 190,000 Germans, Austrians, Prussians, Dutch and Swiss; 90,000 Lithuanians and Poles; and about 32,000 Italians, South Slavs (Illyrians), Spaniards and Portuguese. Most of these contingents fought with the greatest of gallantry at one or another time during the campaign but the problem of controlling and disciplining this multi-national force was immense. As pillaging became increasingly more frequent due to the failure to preserve order, the Lithuanians turned against the *Grande Armée* and began to raid against its supply lines.

A key issue in terms of military logistics and the Campaign of 1812 is: Why did Napoleon's *Grande Armée* head eastward towards Moscow

rather than northward through the Baltic region towards the Russian capital, Saint Petersburg?

The Baltic towns overland were connected by roads, and a generally long established commercial and military network, which was, however, quite sparse compared to Western Europe. While there were no great mountain ranges or even considerable hills in the region, travelling routes across land were very much channelled into narrow corridors bounded by thick forests and marshes. Routes via the north and east through Ingermanland towards the capital of the Russian Empire were even narrower and the settlement sparser. Closer to Saint Petersburg road conditions were worse due to swamps, an eastern location and the climatic influence of the Baltic Sea.

The eastward movement of the *Grande Armée* was shaped to a great extent by large rivers which could be used for transportation, as well as by the necessity of advancing to grassy plains in order to feed the large numbers of horses and oxen required for land mobility. Another factor was that the French were not able to challenge British naval power on the Baltic, denying them the option of travelling by sea for power projection and transportation. If France would have had the capacity to challenge Britain for the command of the Baltic Sea in 1812 and conduct joint army–navy operations, history might have taken a very different course. Later history of the Baltic region shows that the ability to conduct joint operations successfully has usually been the deciding factor in military campaigns.