



SCURTĂ RETROSPECTIVĂ A REPERELOR ISTORICE PRIVIND LOGISTICA ÎN EVUL MEDIU

SHORT OVERVIEW OF HISTORICAL MILESTONES ON LOGISTICS IN THE MIDDLE AGES

Lt.col.dr.ing. Grigore Eduard JELER*

Acest studiu este o continuare a articolului cu titlul „Scurtă retrospectivă a reperelor istorice privind logistica în Antichitate”, publicat în Buletinul Universității Naționale de Apărare „Carol I”, vol. 3, nr. 4 (2016). Deși o victorie depinde atât de buna pregătire a trupelor, de moralul lor, cât și de strategia comandanților, o campanie îndelungată își atinge obiectivele și are succes doar datorită capacităților logistice. În perioada medievală, logistica (dezvoltată, perfecționată și stăpânită de Imperiul Roman), din cauza popoarelor migratoare, a fost o artă pierdută și o știință inexactă. Numărul mic de locuitori ai nou formatelor state ale Evului Mediu și incapacitatea acestora de a controla și de a organiza armate mari au prezentat și o problemă logistică, din cauza numărului de trupe de sprijin necesare pentru a organiza o operațiune militară mare (transportul materialelor se efectua cu căruțe trase de cai sau de boi). Realitatea războiului medieval a fost că foarte puțini lideri erau cei care se ocupau de problemele logistice și, într-adevăr, era mai degrabă o excepție decât o regulă. Asigurarea logistică a trupelor se baza, în general, pe jaf. Acesta este, bineînțeles, un motiv pentru care războiul medieval a fost așa de greu atât pentru trupe, cât și pentru populație.

This study is a continuation of the article entitled “A brief retrospective of the historical landmarks on logistics in antiquity”, published in the Bulletin of the National Defense University “Carol I”, Vol. 3, Nr. 4 (2016). Although a victory depends on both the good training of the troops, their morale and the commanders’ strategy, a long campaign achieves its goals and is successful only due to its logistical capabilities. In the medieval period of logistics (developed, perfected and ruled by the Roman Empire), because of the migratory peoples it was a lost art and an inaccurate science. The small number of inhabitants of the newly formed states of the Middle Ages and their inability to control and organize large armies also presented a logistical problem due to the number of support troops needed to organize a large military operation (the transport of materials was carried out by carts pulled by horses or oxen). The reality of the medieval war was that very few leaders were dealing with logistical issues and, indeed, they were more an exception than a rule. The logistics of the troops were generally based on robbery. This is, of course, a reason why medieval war was so difficult for both troops and the population.

Cuvinte-cheie: logistică; Imperiul Bizantin; cruciade; Imperiul Mongol.

Keywords: logistics; Byzantine Empire; crusade; Mongol Empire.

Romanii au stăpânit cu adevărat arta logisticii militare, dar aceste lecții au fost printre numeroasele lucruri pe care succesorii barbari ai romanilor nu le-au adoptat pentru ei înșiși. Odată cu declinul Imperiului Roman de Vest, din secolul al V-lea î.H., arta războiului a degenerat și, odată cu aceasta, logistica a fost redusă la nivelul de prădare și de jaf. De obicei, o armată medievală în campanie, pe lângă soldați, includea femei (unele dintre ele practicau cea mai veche meserie din lume),

copii, sclavi, comercianți, care vindeau alimente și materiale și cumpărau ceea ce trupele jefuiau. Asigurarea logistică se făcea cu căruțe (vagoane) pentru provizii, trase de cai și de catâri. Camparea în tabără a nobililor și a cavalerilor se făcea în corturi mari, folosind un număr mare de vagoane, pentru luxul și confortul lor. Cu toate acestea, majoritatea soldaților și auxiliarilor aveau un adăpost mic, sau nu aveau deloc. Femeile, sclavii și prizonierii se ocupau, practic, de asigurarea salubrității în tabere. Sclavii și prizonierii săpau latrinele, iar dacă aceștia nu erau, soldații nu se deranjează să le construiască. Pentru igiena personală, femeile îngrijeau soldații. Căutarea păduchilor și a puricilor a fost o sarcină

*Academia Tehnică Militară
e-mail: eduard_jeler@yahoo.com

esențială, din cauza bolilor transmise de acești paraziți. Din cauza apei de băut nesănătoase, soldații și servitorii beau mied, bere, vin. Femeile, sclavii și, de asemenea, bucătarii profesioniști pregăteau mesele. Acești bucătari profesioniști erau adesea soldați, din rândurile inferioare. Femeile, copiii și sclavii adunau lemne și făceau focul în tabere. Majoritatea armatelor medievale nu aveau nimic asemănător cu un sistem logistic bun. Comandanții medievali care se ocupau de probleme logistice au fost considerați excepții, de obicei trupele aveau grijă de propriile nevoi de aprovizionare. Deși un soldat putea să-și transporte mâncare pentru o săptămână, acest lucru nu era adecvat. Au fost dominante două metode de reaprovizionare: navele maritime de transport provizii, care urmau armata de-a lungul coastelor sau de-a lungul unui râu, ori coloane de căruțe, care transportau resurse, sau asigurarea cu hrană și cu materiale, prin jafurile de la populația locală^{1,2,3,4}.

Logistica în Evul Mediu – Studii de caz

1. Imperiul Bizantin. Odată cu împărțirea Imperiului Roman, nou formatul imperiu, sub denumirea oficială de *Ρωμανία*, *Romania* sau *Βασιλεία Ρωμαίων* (*Basileia Romaion*), sau cunoscut ca Imperiul Bizantin, nu a suferit o asemenea decădere ca Imperiul Roman de Apus. Logistica armatei bizantine, susținerea fiscală și recrutarea, operată de administrația imperială, în scopul operațiunilor și campaniilor militare, au fost executate cu succes, de-a lungul timpului. Acestea au fost preluate din tradiția romană și perpetuate, apoi modificate și particularizate, într-un stil nou de susținere fiscală a războiului de către populație, dar administrația bizantină, întocmai ca cea romană, s-a dovedit extrem de eficientă în realizarea acestor scopuri, ori de câte ori era necesar. Până în secolul al X-lea, s-a practicat, după modelul Imperiului Roman, posibilitatea ca cei care lucrează cu metalele să își plătească taxele datorate imperiului în echipamente și cu armament militar. Tactica adoptată de împărații bizantini a fost una mai degrabă defensivă, considerând că extinderea imperiului era costisitoare în materiale și în oameni, la care se adăuga teama de a avea războaie pe mai multe fronturi. Din aceste motive, problemele lor de logistică au fost simplificate, au menținut și au dezvoltat linii de comunicații

interioare și posibilitatea de a schimba baza mult mai ușor, ca răspuns la un atac, decât dacă ar fi fost în teritoriul cucerit. Imperiul Bizantin folosea, pentru aprovizionarea trupelor, transportul maritim și a considerat că este vital să păstreze controlul asupra Dardanelelor, Bosforului și Mării Marmara, iar în campanie a folosit, în mod expres, depozite și magazine permanente pentru aprovizionarea trupelor⁵. Dacă la început unitățile militare din Imperiul Bizantin erau constituite după modelul roman, având, ca și componentă principală, unitățile de infanterie, protejate pe flancuri de cavalerie, ulterior, din cauza apariției unor noi pericole (migratori, califatele arabe), s-a ivit necesitatea unei mobilități crescute de ripostă. Acest lucru a dus la apariția unei puternice cavalerii bizantine, în care rolul principal aparținea temutelor escadroane de *catafracti* - cavalerie grea (în greacă – *Kataphraktos* - *Κατάφρακτος*). Acest tip de cavaler era extrem de bine pregătit, echipat cu armură lamentală atât el, cât și calul, iar, ca armament, utiliza, în luptă, o lance (*kontos*) lungă de circa 4 m, arcul, dar și o spadă (*spathion*, din latinescul *spatha*), cu lama lungă de circa 90 cm, și adesea *toporul*. Acest tip de soldat era foarte prețios, dar și scump (pregătirea și echiparea lui fiind foarte costisitoare, de asemenea, și *calul* său era foarte scump)^{6,7,8}. Căii pentru unitățile imperiale erau crescuți în ferme speciale, numite *metata*, poziționate în districtul bizantin Malagina^{9,10}.



Fig. 1 Echipamentul unui catafract¹³

Asigurarea logistică a trupelor bizantine, în special a unităților imperiale de elită *tagmata*, se făcea cu ajutorul carelor, trase de animale (*touldon*), păzite de unități de soldați, denumite *optimatoi* (Greek: *Ὀπτιμάτο*)^{11,12}. Aceste unități proveneau dintr-un fost regiment de elită de cavalerie, de origine gotică, dar care, în urma revoltei generalului



Artabasdos, au fost degradate, la nivelul de unități de logistică, și încartiruite în provincia Opsician.

2. Europa de Vest. În jurul anului 700, maurii au folosit logistică sofisticată pentru a construi Moscheea Mezquita, care este încă cea mai mare moschee din Europa. Marea Moschee a fost construită în mai multe etape, sub dinastia Umayyad, care, exilată din Siria, a înființat un imperiu puternic în peninsula Iberică. Această moschee este considerată a fi unul dintre primele proiecte majore de construcție, unde sursa materialelor de construcții nu a fost la nivel local, ci de pe întregul continent. A fost nevoie de o logistică extraordinară pentru a transporta pilonii moscheii din întregul Imperiu Islamic¹⁴.



și bine pregătitei armate normande, bazate pe cavalerie și pe arcași. Dar acest lucru nu a fost posibil fără o bună pregătire logistică a invaziei²⁰. Problemele logistice cu care s-a confruntat William, în strângerea efectivelor necesare de nave, de bărbați și de cai au fost enorme. Numărul de soldați din armata normandă a fost de aproximativ 14.000, cu 3.000 de cai. Ca bază de acțiune pentru traversarea Canalului Mânecii, a fost înființată o tabără, la Dives sur Mer, iar de organizarea internă a taberei, s-a ocupat Roger II de Montgomery.

Necesarul de piei, pentru fabricarea a 1.000 de corturi de 10 persoane, a fost de 36.000 de piei. Necesarul de materiale de întreținere, pe lună, au fost calculate astfel: 420 de tone de lemn de foc,



Fig. 2 Moscheea Mezquita¹⁵

Momentul reapariției logisticii, în partea vestică a Europei, a fost cel marcat de venirea lui Carol cel Mare (748 - 814), rege al francilor și fondator al Imperiului Carolingian, care a oferit baza pentru feudalism. În timpul domniei sale, a cucerit Italia și a fost încoronat *Imperator Augustus* de Papa Leon al III-lea, pe 25 decembrie 800, ca o încercare de a reînvia Imperiul Roman de Apus. În timpul desfășurării campaniilor sale militare, a utilizat trenuri mari de aprovizionare și posturi fortificate de aprovizionare, numite „burgs”, lucru care i-a permis să se deplaseze până la 1.000 de mile distanță, pentru perioade lungi de timp^{16,17}. Totodată, Carol a ajutat mănăstirile mari din regat, dându-le terenuri, dar care funcționau ca adevărate baze logistice, urmând să asigure cele necesare deplasării oștirilor, în timpul campaniilor¹⁸.

Un episod important în istoria Angliei a fost cucerirea acesteia de către William Cuceritorul (1028 - 9 septembrie 1087), rege al Angliei, din 1066 până în 1087. Bătălia de la Hasting (13-14 octombrie 1066) a fost câștigată, grație puternicei

210 căruțe de vin, 28 de tone de boabe de grâu nemăcinat și 14.000 de galoane de apă proaspătă. Caii, la rândul lor, au necesitat 8.000-12.000 de potcoave (75.000 de cuie și 8 tone de fier). Pentru transportul trupelor și al cailor, inclusiv al unui kit pentru un fort de lemn, peste Canalul Mânecii, se pare că William a avut la dispoziție 700 de nave, conduse de celebra navă amiral Mora²³.



Fig. 3 Armata regelui Charlemagne (742-814) și transportul proviziilor (după Venetian Codex sec. al XIV-lea, Biblioteca Nazionale Marciana, Veneția, Italia)

Logistica în Imperiul Mongol. Imperiul Mongol a fost o superputere militară, care avea strategii logistice diferite și remarcabile. Atât Genghis Han, cât și Kublai Han au fost logisticieni

pentru a oferi mâncare, adăpost și cai de rezervă, pentru mesagerii armatei mongole. Genghis Han a acordat o atenție deosebită sistemului poștal, deoarece armatele mongole se deplasau foarte repede, astfel încât mesagerii lor trebuiau să fie mai rapizi, acoperind 200 - 300 km pe zi. Sistemul a fost folosit pentru a accelera procesul de informare și de informații. Kublai Han a fondat dinastia Yuan, formând echipe pentru înalții oficiali. În această perioadă, sistemul de mesagerie a ordinelor dispunea de 1.400 de stații poștale și de un număr foarte mare de animale (50.000 de cai, 8.400 de boi, 6.700 de catări), de 4.000 de vagoane poștale și, pentru transportul



Fig. 4 Prezentarea taberei și a flotei de invazie normande, pe tapișeria Bayeux, cu nava amiral Mora, în față^{21, 22}

excelenți, care au ajutat armatele lor să depășească adversarii puternici. Baza armatei mongole era reprezentată de puternicii arcași călare, între ei remarcându-se corpul de elită *Kheshig* (corp din care provenea și celebrul general Subutai).

La plecarea în campanie, își luau cu ei și familiile. Au trăit în mare parte pe pământ, în celebrele iurte, iar alimentația lor se baza pe depozitele de carne uscată. Soldații au fost înzestrați cu cârlige de pescuit, care le-au dat acces la aprovizionarea cu alimente naturale. Echipamentele mai grele au fost aduse de trenurile de aprovizionare, bine organizate. Vagoanele și căruțele au transportat, printre altele, stocuri mari de săgeți²⁵. Fiecare soldat avea trei sau patru cai și o rezervă mare de săgeți. Din acest motiv, deplasarea armatei se făcea foarte repede, soldații putând să schimbe caii, atunci când oboseau. Totodată, armata putea folosi caii lor de rezervă, ca pe o sursă de hrană de urgență (rezerve de carne sau lapte – mongolii consumând lapte de iapă – lucru care justifică numărul mare de iepe din armata mongolă), care le-ar fi asigurat hrana pentru o lună. Principalul factor logistic care limitează avansul puternicelor trupe mongole a fost găsirea de terenuri de pășunat și de rezerve de apă potabilă pentru animalele lor. Cu toate acestea, armatele imperiale mongole au fost de succes, eficiente și au avut un necesar de resurse minime²⁶.

În perioada lui Genghis Han, mongolii au dezvoltat așa-numitul traseu YAM (mongolă: *Өрмөө, Örtöö*, punct de control) – cel mai eficient și ingenios sistem poștal din lume. Acesta era un sistem de mesagerie, cu stații poștale, păzite de gardieni. Stațiile de retransmitere au fost folosite

pe apă, de 6.000 de bărci. În zonele friguroase și cu zăpadă (Manchuria și sudul Siberiei), mongolii utilizau săniile trase de câini^{27,28,29}.



Fig. 5 Echipament specific soldaților mongoli, din perioada Imperiului Mongol²⁴

Logistica în cruciade. Cruciadele au fost o serie de războaie religioase între creștini și musulmani, care au început având, ca scop inițial, controlul asupra locurilor sfinte, considerate sacre de către ambele grupuri. În număr de opt, expedițiile majore ale cruciadelor au avut loc între anii 1096 și 1291³⁰.

Cruciada din perioada 1095-1099 a fost prima dintr-o serie de cruciade care au încercat să captureze Țara Sfântă, cerută de Papa Urban al II-lea, la Consiliul de la Clermont, în 1095. Acesta a răspuns apelului lui Alexios I Komnenos, pentru recucerirea Anatóliei din mâinile turcilor selgiucizi. Prima Cruciadă a debutat cu așa-numita cruciadă a calicilor, care a fost un eșec total, din cauza dezastruoasei organizări și a totalei lipse de suport logistic (masele se bazau pe jaful locurilor pe unde treceau). Masele de cruciați au fost masacrate



de trupele bine antrenate ale lui Kilij Arslan Pașa, în Asia Mică. Al doilea corp expediționar, compus din nobili și din cavaleri mai bine pregătiți, a pornit spre Ierusalim, bazându-se pe sprijin și pe suport logistic din partea bizantinilor³¹. Dar campania nu a început foarte bine, existând înțelegeri între diferitele contingente din Normandia, din Sicilia, din Franța, din Flandra și din Anglia, o puternică neîncredere față de bizantini, care a fost reciprocă. Cruciații nu aveau niciun interes să recupereze terenurile bizantine pierdute, în timp ce împăratul nu avea niciun interes în Ierusalim. Lipsa suportului logistic s-a observat în asediul asupra puternicei cetăți Antiohia (octombrie 1097 - iunie 1098), apărată de o garnizoană turcă, condusă de Yaghi-Siyan. În scurt timp, în ianuarie 1098, din cauza lipsei de provizii, în tabăra cruciaților a apărut foametea, care a afectat atât oamenii, cât și caii: unul din șapte oameni a pierit de foame și au mai rămas în viață numai 700 de cai. Soldații au început să consume carne de cal și chiar au apărut acte de canibalism, în rândul celor mai săraci (rămășițe ale cruciadei calicilor). Deși creștinii din zonă și exilatul Patriarh Ortodox al Ierusalimului, Simeon, aflat în Cipru, au încercat să trimită alimente, aceștia nu au reușit să aprovizioneze, în cantități suficiente, tabăra cruciadă. Astfel, moralul unităților creștine a scăzut foarte mult și au început dezertările în rândul soldaților și cavalerilor creștini, chiar și în rândul comandanților. Din martie 1098, cruciații au început să înregistreze primele succese, datorită suportului logistic primit din partea bizantinilor, constând în alimente și în materiale de construcții, pentru construirea mașinilor de asediu aduse de o flotă engleză, condusă de Edgar Atheling. În final, orașul a fost capturat, prin trădare^{31, 32, 33}.

În deplasarea spre Ierusalim, trupele cruciate se pare că au învățat din lecția logistică, din experiența anterioară. Deplasarea trupelor s-a făcut de-a lungul coastei, fiind însoțite de flota din Pisa, care putea să asigure suport logistic. Dar, pentru a ajunge la Ierusalim, trupele creștine au fost obligate să renunțe la deplasarea pe lângă țărm și să înceapă deplasarea printr-un teritoriu arid, pe o căldură excesivă, cu o lipsă acută de apă și de alimente. La 7 mai 1099, trupele creștine au declanșat asediul, acestea suferind mari pierderi, din cauza lipsei de materiale pentru construirea echipamentelor de asalt, a alimentelor și a apei. Ajutorul a venit de la o escadră de galere genoveze, condusă de Guglielmo

Embriaco, care le-a adus provizii, în portul Jaffa, iar lemnul de la corăbii a fost folosit pentru construirea turnurilor de asalt (procedeul este denumit, în conceptele logistice moderne, printr-un termen neoficial – canibalizarea tehnicii)^{34, 35}.



Fig. 6 Echipamentul unui soldat cruciat³⁷

A doua cruciadă (1147-1149). Succesul creștinilor în prima cruciadă a fost în mare parte datorat dezbinării lumii musulmane, și nu buneii organizării militare și logistice a cruciaților. Prima cruciadă a dus la apariția, în Orientul Mijlociu, a trei state cruciate: Regatul Ierusalimului, Principatul Antiohiei și Comitatul Edessei, ulterior, în anul 1109, a apărut al patrulea stat cruciat, Comitatul Tripolelui. Dar populația autohtonă musulmană a privit cu neîncredere, și chiar cu dușmănie, prezența unui număr mare de străini și formarea acestor state, acestea nefiind atacate, din cauza certurilor interne din cadrul lumii islamice, din acea zonă. Dar musulmanii au învățat în timp valoarea acțiunii unite. Comitatul Edessa (cel mai nordic stat dintre toate cele de mai sus, cel mai puțin puternic și mai slab populat) a fost atacat, de mai multe ori, de statele musulmane vecine. În anul 1144, trupele musulmane, conduse de selgiucidul Imad ad-Din Zengi, atabegul Mosulului, au cucerit Edessa. Acest lucru a dus la amenințarea iminentă a Regatului Latin al Ierusalimului. A doua cruciadă, care a avut, ca obiectiv, eliberarea Comitatului Edessei, este un exemplu cum să nu conduci o campanie, în special din punct de vedere logistic. Cruciața a fost condusă de doi regi europeni: regele franc Ludovic

al VII-lea și regele german Conrad al III-lea, care au manifestat, încă de la început, neînțelegeri între ei. Armata creștină germană a înaintat prima prin teritoriile bizantine, jefuindu-le și stârnind furia populației locale. Ulterior, armata creștină franceză, trecând prin aceste teritorii, s-a comportat bine, fără să provoace probleme, dar germanii jefuind mâncarea disponibilă, populația locală a ascuns restul resurselor rămase. Totodată, germanii au refuzat să vândă mâncare francezilor, în momentul când au ajuns la Constantinopol. Ostilitatea dintre cele două armate a dus la deplasarea acestora pe două rute diferite, de-a lungul Anatoliei. Regele Conrad, respingând sfatul împăratului bizantin Manuel Comnenus de a urma traseul, de-a lungul coastei din Asia Mică, și-a mutat principala forță direct în Anatolia. Pe 25 octombrie, la Dorilaeum, armata lui, obosită și fără resursele necesare, a fost atacată de turci și, practic, distrusă. Conrad, cu câțiva supraviețuitori, s-a retras în Nicaea.

În final, Ludovic și Conrad, cu trupele rămase, s-au alăturat lui Baldwin, la Ierusalim, și au decis să atace orașul Damasc, dar nu au luat în calcul asigurarea cu apă și cu alimente. Cruciații, cu o armată de 50.000 de oameni (cea mai mare armată cruciată de până atunci), au hotărât să atace orașul dinspre vest, direcția de atac fiind stabilită, din considerente logistice (în acea zonă, erau livezi de pomi fructiferi, care puteau fi o sursă importantă de hrană). Asediații ceruseră ajutorul mai multor lideri musulmani. Trupele vizirului Mu'in ad-Din Unur au încercat, fără succes, despresurarea Damascului, printr-un atac concentrat asupra taberei cruciate. Pe 27 iulie, cruciații au decis să se mute pe partea de răsărit a orașului, o zonă mai bine fortificată, dar cu resurse mici de apă și de alimente. Cum Nur ad-Din ocupase poziții în partea de vest a Damascului, cruciații nu au mai putut să se reîntoarcă pe pozițiile inițiale. Din cauza atacurilor de hărțuire repetate, a lipsei resurselor logistice, mai întâi Conrad și apoi

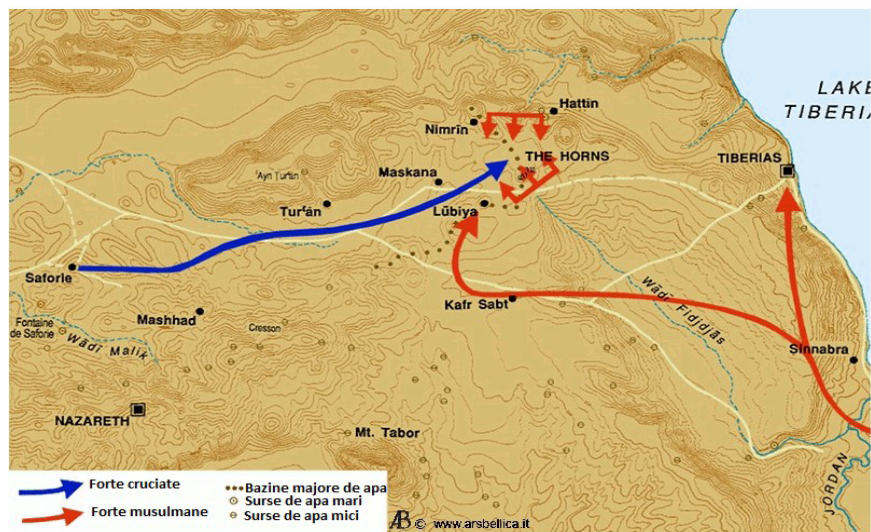


Fig. 7 Schema cu deplasarea trupelor cruciate și musulmane și cu sursele de apă, în timpul bătăliei de la Hattin⁴⁵

Trupele franceze, conduse de Ludovic, au înaintat de-a lungul coastei, inițial înregistrând unele mici succese, ulterior, la 6 ianuarie 1148, fiind însă înfrânte, la Laodicea, de trupele lui Mesud I. Cu armata rămasă, Ludovic s-a retras în Antalia, dar nu a găsit suficiente resurse și a atras populația locală, care se temea de un asediu din partea turcilor. A fost obligat să părăsească orașul, și-a îmbarcat cavaleria pe două nave mari, urmând ca infanteria să se deplaseze pe jos spre Ierusalim (mare parte dintre ei au pierit pe drum).

Întreaga oaste creștină au decis să se retragă la Ierusalim^{38,39,40,41}.

A treia cruciadă. Un exemplu de organizare logistică dezastruoasă a fost bătălia de la Hattin (4 iulie 1187), dintre armata regatelor cruciate din Levant, conduse de Guy de Lusignan, și cele conduse de Saladin (An-Nasir Salah ad-Din Yusuf ibn Ayyub). Deși forțele creștine (2.000 de cavaleri, 4.000 de alți luptători călare și cu puțin peste 14.000 de ostași pedestri), bine echipate, erau împotriva unei armate musulmane, aproximativ



egale (30.000 de soldați – 12.000 din cavalerie și 8.000 din infanterie), greșelile tactice și logistice și-au spus cuvântul. Coloana forțelor creștine, care s-a deplasat sub un soare arzător, nu avea căruțe cu apă (care i-ar fi încetinit și mai mult înaintarea), oamenii ducându-și singuri rezervele cu apă (înainte ca soarele să ajungă la amiază, majoritatea își epuizaseră prețioasele provizii și nu puteau spera să dea de apă, înainte de a ajunge la lacul Tiberias)⁴². Unități mari de cavalerie, sub comanda lui Taqi al-Din (nepotul lui Saladin), blocau accesul spre sursele de apă, din Hattin sau din lacul Tiberias (azi, Marea Galileei), în timp ce armata musulmană era alimentată de o caravană de cămile, care aduceau apă în burdufuri din piele de capră, din lacul Tiberias⁴³. Cruciații însetați, demoralizați și epuizați au fost înfrânți ușor, pe terenul arid de la Hattin⁴⁴.

A treia cruciadă a urmat patruzeci de ani mai târziu și a venit după înfrângerea creștină de la Hattin, prin ocuparea Ierusalimului de către Saladin. Aceasta a implicat trei regi, Richard I al Angliei, Frederick I al Germaniei și Filip al II-lea al Franței. Ținând cont de lecțiile anterioare, sub comanda lui Richard I, planificarea și logistica lui erau mult superioare față de ceea ce fusese înainte. Inițial, a cucerit insula Cipru și a transformat-o în bază de aprovizionare, de așteptare, de recrutare și de control a liniilor de navigație maritimă. L-a ajutat pe Filip al II-lea, care asedia cetatea Acrei, de 6 luni, să o cucerească într-o săptămână. Conștient de importanța controlării portului Jaffa pentru aprovizionarea trupelor, înainte de a se îndrepta spre Ierusalim, Richard a început să mărșăluiească de-a lungul coastei de la Acra, în august 1191. Richard organiza marșul, ținând cont de toți factorii tactici și logistici, acordând o atenție sporită detaliilor. Conștient de învățămintele trase după dezastrul de la Hattin, Richard știa că armata avea cel mai mult nevoie de apă, iar deshidratarea era una dintre problemele principale. Din acest motiv, armata creștină se deplasa doar pe răcoare dimineața, înainte de căldura din timpul prânzului. De asemenea, făcea opriri dese pentru odihnă, întotdeauna lângă o sursă de apă, organizând, totodată, tabere de spălare a trupelor și a hainelor. Conștient de rolul flotei creștine, Richard a ordonat acesteia să navigheze de-a lungul coastei, pentru a oferi sprijin în caz de nevoie, provizii, evacuare și îngrijire răniților. Deși cruciații se deplasau prin

inima Regatului Ierusalimului și trecuseră prin orașe atât de importante, precum Haifa și Cezarea, regiunea a fost mistuită de forțele lui Saladin. Locuitorii au fost măcelăriți, înrobiți sau alungați. Câmpurile și grădinile erau nelucrate, viile distruse, livezile neîngrijite. Pe scurt, armata cruciaților trecea printr-o țară fertilă, dar neproductivă, ceea ce însemna că erau dependenți de proviziile pe care le puteau lua cu ei, pe uscat sau pe mare. Pe de altă parte, caii puteau obține furaje în câmp și la pășunile abandonate, iar fântânile și apeductele erau încă în stare de funcționare (de obicei, după reparații modeste), nedistruse complet. Aparent, așteptând să-și asume controlul deplin asupra zonei, mai târziu, sarazinii se abținuseră de la distrugerea structurilor economice valoroase. Asigurarea logistică, exemplul personal al regelui, abilitatea lui Richard au asigurat păstrarea ordinii și disciplinei, chiar și în cele mai dificile circumstanțe, conducând la victoria cruciaților, la 7 septembrie 1191, la Arsuf. Richard a pornit în marș spre Ierusalim, în timpul ploilor reci de iarnă, trupele au suferit destul de rău, și, recunoscându-și greșeala, s-a întors la Ascalon, pe coastă. În primăvara următoare, Richard a pornit încă o dată spre Ierusalim, dar Saladin s-a retras în fața lui, distrugând culturi și otrăvind fântâni. Lipsa furajelor și a apei a făcut ca Richard să se oprească în cele din urmă la Beit-Nuba și să conștientizeze că nu-și poate risca armata în asediul Ierusalimului (chiar dacă îl cucerea, nu putea să îl păstreze)^{46,47,48,49}.

Concluzii

Metoda obișnuită de rezolvare a problemelor logistice pentru armatele medievale a fost jaful, furând efectiv ceea ce era necesar: animale, culturi de câmp, lemn, echipamente.

Convoaiele de aprovizionare au constituit o modalitate de alimentare cu provizii pentru armatele mari, afectând mobilitatea. Rutele și călătoriile pe mare au oferit adesea cea mai ușoară modalitate de a transporta bunuri, un exemplu fiind utilizarea flotei de către Richard I al Angliei în Levanta.

Un eșec în logistică a dus adesea la foamete și la boală pentru o armată medievală, urmate de moarte și de pierderea moralului.

Epidemiile, cum ar fi variola, holera, febra tifoidă și dizenteria, au afectat adesea armatele medievale, mai ales atunci când au fost prost alimentate și lipsite de orice formă de asigurare



medicală și de igienă (un exemplu celebru, în 1347 ciuma bubonică a izbucnit în armata asiatică mongolă, care asedia cetatea genoveză Caffa, Crimeea, boala s-a răspândit apoi în întreaga Europă, ca moartea neagră).

Pentru locuitorii unei zone în conflict, foametea a urmat deseori după perioade de război prelungite, deoarece armatele consumau orice rezervă alimentară pe care o puteau găsi, distrugeau culturile agricole, iar numărul mare de morți bloca posibilitatea de cultivare și de îngrijire a recoltelor viitoare.

În primele două cruciade, mulți bărbați și cai au murit de foame, dar ținând cont de experiențele anterioare, în a treia cruciadă Richard I al Angliei a arătat că o bună planificare logistică ar putea schimba complet situația. A construit o bază logistică, pe insula Cipru, și a folosit-o în avantajul său, atunci când a pornit de la Acre la Ascalon. Refuzul său de a se angaja într-un asediu prelungit al Ierusalimului arată că a înțeles situația logistică serioasă care ar fi apărut.

S-ar putea spune că unul dintre aspectele mai întunecate ale perioadei medievale a fost pierderea sistemului logistic roman și adoptarea jafului, ca metodă de bază pentru aprovizionarea trupelor. Probabil că nu este o coincidență faptul că începutul Renașterii a inclus, printre multele sale realizări, renunțarea la jaf, ca politică oficială guvernamentală.

Această lucrare a fost realizată cu sprijinul finanțării, obținute în cadrul proiectului de studii doctorale și postdoctorale: „Studii doctorale și postdoctorale Orizont 2020: promovarea interesului național prin excelență, competitivitate și responsabilitate în cercetarea științifică fundamentală și aplicată românească”, Contract POSDRU/159/1.5/S/140106.

NOTE:

1 John Woodard, Catherine Taylor, Danny Devereaux, "Kerry King Medieval Logistics – As Applied to the Classes of Quartermaster Supply", *Quartermaster Professional Bulletin*, Winter 2000.

2 <http://www.hundredyearswar.com/Books/History/Logistic.htm>, accesat la 03.10.2017.

3 https://en.wikipedia.org/wiki/Medieval_warfare, accesat la 13.11.2017.

4 Andi Mihail Băncilă, "Great civilizations population increase/decrease factor", *Scientific Bulletin*, Vol. XXII, No 1(43) 2017.

5 http://www.historyofwar.org/articles/concepts_logistics.html, accesat la 12.11.2017.

6 https://en.wikipedia.org/wiki/Byzantine_battle_tactics

7 <https://ro.historylapse.org/armata-logistica-si-campanie-militara-in-imperiul-bizantin>

8 Timothy Dawson, "Byzantine Cavalryman C.900–1204", *Warrior Series*, Osprey Publishing 2009.

9 <https://en.wikipedia.org/wiki/Malagina>, accesat la 14.11.2017.

10 John Haldon Warfare, *State and society in the byzantine world 564-1204*, first published in 1999 by UCL Press.

11 <https://en.wikipedia.org/wiki/Optimatoii>, accesat la 07.01.2018.

12 <https://ro.historylapse.org/armata-logistica-si-campanie-militara-in-imperiul-bizantin>, accesat la 17.01.2018.

13 <https://ro.pinterest.com/pin/388646642823098677/>, accesat la 05.01.2018.

14 https://logisticsandtransport.files.wordpress.com/2012/02/historical_development.pdf, accesat la 16.01.2018.

15 <https://www.historia.ro/sectiune/travel/articol/pe-urmele-maurilor-la-cordoba-mezquita-moscheea-catedrala>, accesat la 19.01.2018.

16 G. Don Taylor, *Introduction to logistic engineering*, CRC Press Taylor@Francis Group, 2009, pp. 1-4.

17 Bernard Bachrach, *Charlemagne's Early Campaigns (768-777): A Diplomatic and Military Analysis, History of warfare*, vol. 82, Leiden Boston 2013, pp. 343-350.

18 Alexandru Florin Platon et. al., *O istorie a Europei de apus în Evul Mediu*, Editura Polirom, București, 2000.

19 www.bridgemanimages.com/en-GB/asset/197182/italian-school-14th-century/the-army-of-charlemagne-742-814-and-the-transportation-of-provisions-from-a-venetian-codex-vellum, accesat la 22.01.2018.

20 Christopher Daniell, *From Norman Conquest to Magna Carta, England 1066–1215*, First published in 2003 by Routledge.

21 <http://www.medievalhistories.com/the-battle-of-hastings/>, accesat la 22.01.2018.

22 <https://thedigitalcitadel.wordpress.com/military-logistics/>, accesat la 22.01.2018.

23 Bernard S. Bachrach: *On the Origins of William the Conqueror's Horse Transports*, Technology and Culture, Vol. 26, No. 3 (Jul. 1985), pp. 505-531.

24 <https://ro.pinterest.com/pin/336362665900176796/?lp=true>, accesat la 24.01.2018.

25 https://en.wikipedia.org/wiki/Mongol_military_tactics_and_organization#Mongol_bow, accesat la 14.01.2018.

26 <http://supplychainsrock.blogspot.ro/2012/11/genghis-khan-mongol-king-of-logistics.html>, accesat la 22.12.2017.

27 [https://en.wikipedia.org/wiki/Yam_\(route\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Yam_(route)), accesat la 23.12.2017.

28 <https://www.warriorsandlegends.com/mongol-warriors/mongol-war-communications/>, accesat la 23.12.2017.

29 <https://www.historyonthenet.com/mongol-empire-special-features/>, accesat la 03.01.2018.

30 <http://www.history.com/topics/crusades>, accesat la 08.01.2018.

31 <https://ro.historylapse.org/prima-cruciada>, accesat la 10.01.2018.



- 32 Jonathan Simon, Christopher Riley-Smith, Jonathan Riley-Smith, *The First Crusade and Idea of Crusading*. Continuum, p. 59.
- 33 https://en.wikipedia.org/wiki/Siege_of_Antioch, accesat la 14.01.2018.
- 34 http://www.historyofwar.org/articles/concepts_logistics.html, accesat la 22.11.2017.
- 35 https://en.wikipedia.org/wiki/First_Crusade, accesat la 25.11.2017.
- 36 John H. Pryor, "Logistics of Warfare în the Age of the Crusades", *Proceedings of a Workshop Held at the Centre for Medieval Studies*, University of Sydney, 30 September to 4 October 2002.
- 37 <https://ro.pinterest.com/pin/480477853968572579/>, accesat la 25.11.2017.
- 38 Jeremy Smith Defence Logistics, *Enabling and Sustaining Successful Military Operations*, 2018, published by Kogan Page Limited, pp. 44-45.
- 39 David Nicolle, *The Second Crusade 1148: Disaster outside Damascus (Campaign)*, Osprey: London.
- 40 [https://en.wikipedia.org/wiki/Siege_of_Damascus_\(1148\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Siege_of_Damascus_(1148)), accesat la 16.01.2018.
- 41 https://en.wikipedia.org/wiki/Second_Crusade, accesat la 22.10.2017.
- 42 <https://www.britannica.com/event/Battle-of-Hattin>, accesat la 22.10.2017.
- 43 Nicolle, David (1993), Hattin 1187, *Saladin's Greatest Victory. Campaign Series #19*, Osprey Publishing, p. 64.
- 44 John France, *Great Battle Hattin*, Oxford University Press, 2005.
- 45 http://www.arsbellica.it/pagine/medievale/Hattin/hattin_eng.html
- 46 <http://www.militaryhistoryonline.com/crusades/articles/arsuf.aspx>
- 47 <http://defendingcrusaderkingdoms.blogspot.ro/2016/09/battle-of-arsuf-september-7-1191.html>
- 48 <https://www.historia.ro/sectiune/general/articol/crucida-a-iii-a-cand-vedetele-intra-in-lupta-orgoliile-se-bat-cap-in-cap>
- 49 <http://www.medievalwarfare.info/#logistics>

BIBLIOGRAFIE

Belezos Dimitris, *Byzantine Armies 325 AD -1453 AD – Military Essays series Paperback*, January 1, 2009.

Jeler Grigore, Roman Daniel, „Scurtă retrospectivă a reperelor istorice privind logistica în Antichitate”, *Buletinul Universității Naționale de Apărare „Carol I”*, Vol. 3, Nr. 4 (2016).

Jones Robert, *The Crusades: A Brief History (1095-1291)* Acworth, Georgia, 2004.

May Timothy, *The Mongol Art of War Paperback*, March 17, 2017.

Pryor H. John, *Logistics of Warfare în the Age of the Crusades: Proceedings of a Workshop Held at the Centre for Medieval Studies*, University of Sydney, 30 September to 4 October 2002.