

Mirosław Skarżyński<sup>1</sup>  
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa  
im. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego



Chauncey B. Baker.  
Źródło: Snobbishness Taboo in the Allies' Armies,  
The New York Times 11.11.1917,  
<http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res...>

## Chauncey B. Baker – definicja „logistyki”

W amerykańskich opracowaniach zwartych i artykułach (cywilnych oraz wojskowych) podaje się, że chociaż działania logistyczne związane z prowadzeniem wojen mają długą historię, to pierwsza oficjalna definicja logistyki pojawiła się dopiero w 1905 roku<sup>2</sup>. Autorem tej definicji był ówczesny major Chauncey B. Baker, który również omówił w swojej pracy tą problematykę w odrębnym podrozdziale pt. Logistyka<sup>3</sup>.

C. B. Baker (1860 – 1936) był amerykańskim oficerem posiadającym rozległą wiedzę i doświadczenie logistyczne. Ukończył studia w Akademii Wojskowej w West Point, a jego kolegą w grupie był generał John J. Pershing, podczas pierwszej wojny światowej (od 1917 roku) dowódca amerykańskich sił ekspedycyjnych w Europie<sup>4</sup>. W swojej karierze od podporucznika do generała, pełnił obowiązki na różnych stanowiskach w armii amerykańskiej w kraju i zagranicą, między innymi oficera sanitarnego, szefa kwatermistrzostwa dywizji, eksperta ds. transportu wojskowego, szefa załadunku wojsk na transport morski, wykorzystywany w relacji Stany Zjednoczone – Francja. Brał udział w badaniach organizacji jednostek i funkcjonowania służb armii amerykańskiej<sup>5</sup>. Jego rozważania teoretyczne dotyczyły głównie transportu<sup>6</sup>.

### Problematyka logistyki

Baker zdefiniował termin „logistyka” następująco: „Gałąź sztuki wojennej odnosząca się do przewozu i zaopatrzenia armii jest nazywana logistyką”. System logistyczny (prosty i przejrzysty) powinien być starannie zorganizowany, wówczas daje odpowiednią „energię” wojskom.

Rozwiązanie problemów logistycznych wymaga określenia:

1. zarysu i celu kampanii oraz potrzeb – niezbędne do ustalenia potencjału przewozowego, który umożliwi dostarczenie środków materiałowo – technicznych do wyznaczonego punktu,
2. asortymentu i ilości zaopatrzenia – zależą od stanu osobowego i skompletowania w uzbrojenie i sprzęt oddziałów, charakteru i rozmiaru ekspedycji lub kampanii, klimatu, pory roku,
3. poziomu zapasów i wielkości dostaw – uwarunkowane rodzajem i zasięgiem operacji oraz obszarem teatru wojny,
4. sposobu uzupełniania zapasów – może być realizowane ze składów, zakupów na rynku, na podstawie kontraktów.

Baker twierdził, że raczej rzadko w historii wojskowości rozpatrywano problemy zaopatrzenia i transportu, chociaż od ich rozwiązania często zależał wynik wojny. W okresie feudalnym działania wojsk były uzależnione od eksploatacji zasobów miejscowych, dlatego armie dzielono na oddziały, żeby zwiększyć obszar pozyskiwania zaopatrzenia. Ruchy armii, więc często były podyktowane koniecznością zaspokojenia potrzeb, a do bitwy dochodziło, gdy w pobliżu napotkano nieprzyjaciela.

W prowadzonych wojnach planowano spustoszenie napadniętego kraju, żeby zniszczyć źródła zaopatrzenia i ograniczyć ruchliwość jego armii. Współcześnie nie zawsze może to przynieść paraliż przeciwnika, ponieważ zasoby nie są wyzyskiwane z obszaru teatru wojny, lecz wysyłane z bezpiecznie położonych magazynów i tyłowych składów.

Pisał, że wojska trzeba rozmieszczać w rejonach położonych korzystnie w stosunku do pozycji nieprzyjaciela, a zarazem zapewniających dobrą komunikację z tyłami i sąsiadami. Pododdziały transportowe powinny być skoncentrowane, a nie rozproszone, i właściwie dowodzone, co umożliwi efektywne ich wykorzystanie do realizacji zadań przewozowych na rzecz oddziałów bojowych, które należy odciążyć od tych przedsięwzięć. Podkreślał, że wojska mogą prowadzić pomyślnie nieograniczone działania bojowe, jeśli utrzymują ciągłość połączeń komunikacyjnych z zapleczem, a więc siła armii wynika z możliwości jej zaopatrzenia i realizacji przewozów.

Zaspokajanie potrzeb wojsk należy prowadzić na podstawie jednolitych zasad kalkulacji i realnych norm zaopatrzenia. Głodna armia łatwo pozbywa się dyscypliny i zamienia się w rozpasaną tłuszcę, dokonującą grabieży. Brak żywności i ciepłej odzieży, a przede wszystkim amunicji, powoduje niezdolność armii do walki, a w konsekwencji jej klęskę. Zatem niezbędne dla armii jest uzupełnianie stanu osobowego, środków materiałowo – technicznych a zarazem ewakuacja rannych i chorych oraz niesprawnego uzbrojenia i sprzętu<sup>7</sup>.

Reasumując: niezaprzeczalnym dokonaniem Baker'a jest sformułowanie nowoczesnej definicji logistyki i omówienie problematyki wchodzącej w zakres tego terminu, lecz niestety wyłącznie w kontekście militarnym. Duże znaczenie miał także jego dorobek teoretyczny i badawczy, który wykorzystano w praktyce – w toku pierwszej wojny światowej.

<sup>1</sup> Dr hab. M. Skarżyński jest pracownikiem Instytutu Zarządzania Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego w Kaliszu (przyp. red.).

<sup>2</sup> J. C. Johnson, D. F. Wood, *Contemporary Logistics*, MPC, USA 1993, s. 6; S. H. Russell, *Growing World of Logistics: A General Theory of Logistics Practices*, Air Force Journal of Logistics 2000, nr 4, s. 16; S. H. Russell, *Supply Chain Management: More Than Integrated Logistics*, Air Force Journal of Logistics 2007, nr 2, s. 60, 63.

<sup>3</sup> C. B. Baker, *Transportation of Troops and Material*, FHPCO, Kansas City, USA 1905, s. 125.

<sup>4</sup> J. B. Wilson, *Influences on U. S. Army Divisional Organization in the Twentieth Century*, <http://www.fas.org/man/dod-101/army/unit/docs/influenc>; <http://www.archive.org/details/transportationof00bake>.

<sup>5</sup> Philip S. Hench *Walter Reed Yellow Fever Collection*, <http://etext.virginia.edu/healthsci/reed/whoswho.html>; J. H. Dockweiler, *Report on Maneuver Division, Camp Root, Fort Riley, Kansas. September-1902-October*, Los Angeles 1903, s. 26; J. B. Wilson, *Influences...; Snobbishness Taboo in the Allies' Armies*, The New York Times 11.11.1917.

<sup>6</sup> C. B. Baker, *Transportation...; C. B. Baker (kier.), Handbook of Transportation by Rail and Commercial Vessels*, GUH, New York 1916.

<sup>7</sup> C. B. Baker, *Transportation...; s. 125-130.*