

Horváth Balázs Zsigmond¹

A VASÚT SZEREPE AZ AMERIKAI POLGÁRHÁBORÚBAN

DOI: 10.30583/2019/3/201

Absztrakt:

A polgárháború előtt az Egyesült Államokban a vasút egy új és viszonylag kipróbálatlan találmánynak számított. Ugyanakkor a déli államok lázadásának idejére a vasút már komoly infrastrukturális tényezőt jelentett az egész országban. Katonai célokká váltak a vasútvonalak, mivel stratégiai szempontból az a fél győzött, amely előbb tudta alakultait a harcterekre eljuttatni. A háború alatt a katonákat, a hadianyagokat és az élelmiszereket rutinszerűen vasúton szállították a célterületekre. A hadban álló felek hamar rájöttek, hogy a vasutak hozzájárulnak a végső győzelem eléréséhez egy olyan konfliktusban, amely annyira véres volt, hogy az összes többi addigi összecsapás összes vesztesége tulajdonképpen eltörpült mellette a gépesítésnek és a gyors mobilizációnak köszönhetően.

Kulcsszavak: amerikai polgárháború, logisztika, technikai forradalom, háborús stratégia, szabotázs

Abstract:

Before the Civil War, railroad was a new and relatively untried invention in the United States. However, at the time of the southern states' rebellion, the railroad was already a major factor from the viewpoint of infrastructure. The railway lines became military targets because the party who could bring its troops first to the battlefields was victorious. During the war, soldiers, military supplies and food were routinely carried by rail to their target destinations. The combatants soon realized that the railways were contributing to a final victory in a conflict so bloody that the total losses of all other conflicts up to that point in time had in fact diminished because of mechanization and swift mobilization used.

Keywords: American Civil War, logistics, technical revolution, war strategy, sabotage

¹ Gimnáziumi nyelvtanár, művészettörténész, a Tudományos Újságírók Klubjának tagja.

Bevezetés

Az amerikai polgárháború ideje alatt használt vasútvonalak kulcsfontosságú szerepet játszottak a hadjáratok és végül az egész konfliktus kimenetelében. Az amerikai polgárháborút emiatt az első modern háborúnak is nevezik. Az északi államok ipari háttere szinte kifogyhatatlan eszközháttérrel biztosított az összecsapások megvívásához. A déliek veresége többek között annak is betudható, hogy megfelelő nehézipar hiányában kevesebb vasútvonallal rendelkeztek, amelyet nehezen tudtak kihasználni a katonai stratégiák. Az északiak egyébként külön törekedtek arra, hogy a saját felvonulásuk után szabotálják is a pályákat. A vasút a polgárháborús eszközök és katonák szállításában kihagyhatatlan szerepet játszott.

Az 1861-es harcok idején az országnak több mint 30 ezer mérföldes vasúti hálózata volt. Ebből 21 300 mérföld (körülbelül 70%), valamint 45 ezer mérföld távíróvezeték koncentrált az északkeleti és a középnegyedben, míg a Konföderáció csak 9 022 mérföldnyi vágányt és 5 000 mérföld távíróvezetékét használhatta. (Railroads In The Civil War, 2019.) (Tarján, 2019.)

A déli vonalak annyiban voltak megfelelőbbek, hogy azokat később fektették le. A sínek 75%-át csak az 1850-es években építették. A vasút még mindig viszonylag új technológia volt a 19. század közepén, de már megvoltak a legfontosabb infrastruktúra-elemek a viszonylag zavartalan üzemeltetéshez és fenntartáshoz.

A Konföderáció ilyen jellegű infrastrukturális hiányát tovább súlyosbította annak a képtelensége, hogy hatékonyan kihasználja a vasút katonai célokra való hasznosítását. Például a déli vezetők úgy vélték, hogy a polgári vasúti mozgalmaknak elsőbbséget kell élvezniük a katonai szállítványokkal szemben. A Konföderáció nem értette meg a vasút hasznosságát egészen a háború utolsó évéig. Ezzel szemben 1862-ben az észak megkezdte lefektetni az alapjait az egységes és hatékony közlekedési hálózat létrehozásának. Abraham Lincoln elnök aláírta a csendes-óceáni vasúti törvényt 1862. július 1-én, engedélyezve a Transcontinental Railroad-nak (kontinentst átszelő, átfogó vasút) keresztelt vasúthálózat kiépítését.

A vállalkozást az aláírástól kezdve egy éven belül indították el, és 1869. május 10-én hivatalosan is befejeződtek a munkálatok, amikor a csendes-óceáni térség és a Csendes-óceán közép-területeit

összekötő vasútvonal a utahi Promontory Summit-nál találkozott. Az ilyen tengerparti vasút ötlete 1854-1855-ből, az akkor még katonai minisztertől, Jefferson Davistól származott.

Az északi államok vezetői kicsit másképpen tekintettek a vasútvonalakra, mint déli kollégáik. Míg az északiak vezetése megértette a vasút fontosságát, addig a déliek a vonatokra a rabszolgaság status quo helyzetének megszüntető eszközöként tekintettek. Összehasonlításképpen, az északiak inkább a kereskedelem és a gazdasági fellendülés új eszközeiként használták fel a vonatokat, ami a Transcontinental Railroad létrehozásához vezetett.



1. számú ábra. Az Amerikai Egyesült Államok vasútvonalainak kialakítása a polgárháború előtti években

Négy lehetséges útvonalat szándékoztak kialakítani: egy északi, egy központi és két déli folyosót. Sajnálatos módon senki sem tudta az államok közötti érdekkellentéteket feloldani, így a tervet először elvetették. Azonban a háború kitörése után az államok elszakadtak, és miután Jefferson Davis az Egyesült Államok Konföderációs Államának elnökévé vált, az Unió szabadon azt tehette, amit kívánt a saját területén. Az északi vezetők a Missouri folyó nyugati részén, Omahaban (Nebraska) / Council Bluffs-ban (Iowa) építkeztek, egészen San Francisco-ig.

Az Unióhoz képest a Konföderáció az áru fuvarozó kapacitás egyharmadát, a mozdonyok mennyiségének egyötödét, a vasúti pályák hosszúságának kevesebb mint a felét és a táviró-hálózat egytizedét birtokolta.

A háború alatt a szövetségi kormány átvette a vasút irányítását északon, és létrehozta az Egyesült Államok Katonai Vasútjai (USMR - United States Military Railroad) szervezetet. Ez a szervezet a vasútvonalakat csak a katonai alakulatok igényei szerint vette igénybe, nem vállalta fel a teljes közigazgatást. Erre csak az első világháború idején és után került sor, 1917 és 1920 között. A Konföderáció 1865 februárjáig hagyta a magántársaságok kezében az irányítást, amikor már késő volt a központosításhoz, arról nem is beszélve, hogy a polgárháborús ütközetek nagy része fontos vasúti csomópontokon vagy azok közelében alakult ki.

Az USMR szervezet Daniel C. McCallum tábornok (az Erie vasúti főigazgatója) és Herman Haupt tábornok (a Pennsylvania Railroad főmérnöke) parancsnoksága alatt állt. A két vezető taktikai megfontolásból nem engedte, hogy az északi tábornokok különleges kéréseikkel akár csak egy kicsit is késleltessék a vasúti forgalmat, és a szervezéshez csak szakembereket kértek fel.

A polgárháború egyik legnagyobb északi sikere abban rejlett, hogy mivel a legtöbb harc a Mason-Dixon vonal mentén bontakozott ki, ezért a kezdetben déli szimpatizáns Baltimore és Ohio vasúttársaság átállt a másik oldalra, miután az akkor még ezredesi rangú "Stonewall" Jackson konföderációs milíciája a Maryland és Virginia határán fekvő vágányokat szétrombolta, ezzel súlyos károkat okozva a vállalatnak. A vágányokat felszedték, és a vasúti síneket fák köré tekerték, melyeket „Sherman nyakkendője” néven ismer a köztudat. (Railroads In The Civil War, 2019.)

Jackson úgy gondolta, hogy a Baltimore and Ohio hálózatának megbénításával az Unió nem tud majd hatékonyan háborút viselni. Míg ez a taktika sikertelen volt, a Konföderáció több mint 2,5 millió dollár kárt okozott (több mint 35 millió dollár a mai árfolyamon), amely 10 hónap javítási időt igényelt. Ebben az időben születtek meg az első páncélozott szerelvények is, amelyek létrehozását a Merrimack páncélos hadihajóról vett minta ihlette.

Mivel már a polgárháború kezdetén felmerült a vasút használata a katonák szállítására, 1861. június 2-án, több mint egy hónappal a háború első nagy összecsapását megelőzően, a "First Bull's Run Battle" (a Konföderációban az Első Manassas csatában) a csapatokat Graf-tonból mintegy hat mérföldnyire a várostól keletre szállították, hogy gyorsabban bevethessék őket. Joe Johnston tábornok a Manassas Gap Railroad-ot használta, hogy végül biztosítsa a konföderációs győzelmet. Az 1863-as évben, szeptember elején ismét a déliek győzedelmeskedtek a Chickamauga csatában, amikor James Longstreet tábornok Virginiából 12 ezer embert átcsoportosított, amely felmentőseregként így a Tennessee hadsereg részeként harcolhatott, megadva a győzelemhez szükséges tartalékokat.

Az előbb leírtakból az tűnhet ki, hogy a déliek már sokkal korábban rájöhettek a vasút értékeire, holott ez az északiak erénye. A kezdeti sikerek ugyanis az egyes hadi helyzetek gyors felismerésén alapult, nem pedig egy bevett doktrínán és központi ellenőrzésen. Mire a déli államok vezetői feleszméltek és elkezdték a központi szervezést, a győzelem reményei nagyrészt már elvesztek.

Talán mondhatjuk, hogy a háború leghíresebb vasúti incidense délen zajlott, amely a történelemben a Nagy mozdonyhajsza néven ismert. 1862 áprilisában álruhás uniós katonák ellopták a Tábornok (The General) elnevezésű 4-4-0 tengelyelrendezésű "American Type" gőzmozdonyt azzal a céllal, hogy szabotálják vele a konföderációs ellátóvonalakat és távírvonalakat. Az Andrews-féle razzia néven is ismert akció Georgiában, Mariettában kezdődött, és közel 91 mérfölddel odébb ért véget Ringgold közelében.

A hajsza során a déliek egy kézzel működtetett hajtányt, valamint a Yonah, Shorter és Texas elnevezésű mozdonyokat használták, míg végül elkapták a szabotőröket. A támadás leverése után 8 résztvevőt felakasztottak kémkedésért, de bátorságukért az északi államok katonáiként megkapták posztumusz a Kongresszusi Becsületrendet kormányuktól.

A háború végső éve alatt a déli vasútvonalak olyan szörnyű állapotba kerültek, hogy gyakorlatilag nem jelentettek veszélyt stratégiai szempontból. Különösen a Louisville és a Nashville vonal volt a leginkább romos állapotban. A Konföderáció elképzelése, hogy megnyerje a háborút, ugyan elveszett, de a jogfolytonosságra törekvés nagyrészt a túlélésre és az alkukötésre alapult az utolsó években.



2. számú ábra. Nashville pályaudvara 1864-ben

A Konföderáció egy igen határozott vezetővel nézett szembe Lincoln elnök személyében, aki számos okból mindent megtett, hogy egye-sítse az országot, és végül sikeres volt ebben a törekvésében. Vissza-tekintve, a déli politikai hozzáállás elérhette volna a kívánt eredménye-ket, ha Lincoln nem kap megfelelő támogatást az északi államok irá-nyításához. (Railroads In The Civil War, 2019.)

POLGÁRHÁBORÚS VASÚTI STATISZTIKÁK

1. számú táblázat

| | |
|---|-------------------|
| Az USMR által üzemeltetett mozdonyok száma | 419 |
| Az összes USMR gördülőállomány száma | 6 330 |
| Egy új 4-4-0 tengelyelrendezésű mozdony átlagos értéke a polgárhá- ború idején | 10 000 USD |
| A polgárháború alatt előállított vasúti sínek átlagos tömege (yardon- ként). (Ma a vasúti sínek tömege átlagosan kétszer annyi.) | 60 font |
| Az új öntöttvas-kerék átlagos költsége Délen 1861-ben és 1865-ben | 15 USD 500 USD |

(Railroads In The Civil War, 2019.)

Az összecsapások általános jellemzői

Egy forró nyári napon 1861-ben az Unió és a Konföderáció csapatai felsorakoztak a Bull Run Creek mentén, készülve a polgárháború első nagy csatájára. A konföderációs vonal mögött Manassas Junction városa állt. Az ottani Manassas Gap Railroad vasútvonala keletre esett a Shenandoah-völgytől. A Manassas Junction-nál az Orange és az Alexander vasúthoz kapcsolódott a vasútvonal, amely dél felé indult Virginia központi területére. A konföderáció Pierre Gustave Toutant Beauregard tábornokra bízta ennek a létfontosságú vasúti csomópontnak a biztosítását.

Az északi katonák hallhatták a konföderációs vonalak mögé érkező vonatok hangját. Tudták, hogy a hangjuk nem jelent jót. Öt nappal korábban az Irwin McDowell dandártábornok által irányított uniós hadsereg lassú előrevonást indított Washington irányából. Induláskor az Unió erői jelentősen meghaladták a konföderációs erők létszámát. Abban az időben mindkét fél abban a téveszmében cselekedett, hogy egy nagy győzelem véget vethet az egész kialakult helyzetnek. Amivel az északiak nem számoltak, az a konföderációs vasút használata volt.

Azon a nyáron Virginia északi részén két konföderációs hadsereg táborozott: Beauregard tábornok Manassas Junction csoportja és Joseph Eggleston Johnston dandártábornok egységei, amelyek a Shenandoah-völgyet védték. Johnston hadserege körülbelül ötvennégy mérföldnyire volt Manassas Junction-tól. Johnston az öreg Robert Patterson uniós vezérőrnagy előtt állt meg a katonáival. Patterson kötelessége volt meggyőződni arról, hogy a Johnston-erők a Manassastól távoli völgyben maradtak. Johnston azonban Patterson alakulatai felé haladt, támadást imitálva. (Tarján, 2019.) (Railroads In The Civil War, 2019.)

Valójában Johnston tízezer fős haderejének legnagyobb részét keletre, Piedmont városába vonta. Ott a konföderációs erők vonatra szálltak, a Manassas Gap Railroad vonalára Bull Run Creek felé. Utazásuk, bár csak harmincnégy kilométeres volt, gyalog hosszú időt vett volna igénybe. Az ütközet idejére az átcsoportosításnak köszönhetően a konföderációnak majdnem annyi katonája volt, mint a támadó északiaknak. A vasúton a vonalak mögé érkező katonák a dandártábornok, Thomas Jonathan Jackson parancsnoksága alatt álltak, aki a csata során szerezte meg a Stonewall (Kőfal) jelzőt bátorságáért.

A vasút volt az, amely elősegítette a Konföderáció győzelmét. Ha a csata 1851-ben lett volna, a Manassas Gap Railroad nem létezhetett volna, és a konföderációs csapatok nem tudtak volna ilyen gyorsan a csataterre felvonulni. A polgárháború idején a hadseregek nem sokkal gyorsabban mozogtak a vasút nélkül, mint az ókori Róma légiói. A logisztikát, a szállítást, az elszállásolást és a támogató hadsereg mozgását örökre megváltoztatta a vasút használata.

A katonai taktika is átalakult. Egész seregeket lehetett mozgatni néhány nap alatt egyik helyről a másikra. A polgárháború keleti színterén minden csatát egy vasút vagy egy hajózható folyó húsz mérföldes körzetében vívtak meg. Hamarosan Manassas Junction is csatlakozott azon városok közé, mint Corinth és Chattanooga stb., amelyek vasúti csomópontok voltak, és a háború során folytatott küzdelem a területük közelében zajlott. Az első Bull Run elleni csata után nem volt kétséges, hogy a polgárháború jelentős mértékben vasúti háború lesz.

A Konföderációs támadások által megcélzott első vasút a Baltimore és az Ohio Railroad volt. Ez a vasút Baltimore-ból Washingtonba indult, majd nyugat felé a rabszolgatartó Marylanden keresztül, a Harper's Ferry arzenál városán át - amely virginiai terület (most West Virginia) - tartott Ohio felé. Négy nappal a Fort Sumter elleni támadást követően John Daniel Imboden, akkor még konföderációs kapitány, megkapta az engedélyt Harper's Ferry elfogadására. Diplomáciai probléma merült fel, mivel Maryland még nem döntött arról, hogy elszakad-e az Uniótól.

Imboden bevette Harper's Ferry-t, majd Thomas J. Jackson ezredes lett az erők parancsnoka. Harper's Ferry egy mély szurdokban található, amely lehetetlenné teszi a hely védelmét. Jackson tudta, hogy el kell hagynia a várost, és miután Maryland megszavazta, hogy kilép az északi állami szövetségből, utasítást kapott a helyi vasútvonal megsemmisítésére. Jackson a vasúti felszerelés legnagyobb részét elrekkvirálta, és így a megszerzett ötvenhat mozdony és háromszáz vasúti kocsi volt a háború legnagyobb technikai hadizsákmánya.

Jackson ismerte a mozdonyok harci értékét és a Konföderáció képességét arra, hogy elegendő számú járművet állítson elő önerőből. A felszerelések megsemmisítésére irányuló utasítások ellenére tizenhárom mozdonyt vontattatott be Strasburgba, a legközelebbi konföderációs vasúti terminálhoz.

A háború elején mindkét fél rádöbbsent, hogy a hadseregek nem tudnak egymaguk vasutakat üzemeltetni. 1862 tavaszán, miután a

Konföderáció ráébredt, hogy George Brinton McClellan Richmondot a James folyón keresztül akarja megtámadni, Joseph E. Johnston tábornok délről Manassas Junction-ről Richmond felé irányította csapatait. A csapatokat és azok felszerelését a Richmond, a Fredericksburg és a Potomac Railroad útvonalain kellett szállítani. A polgári vasutasok helyett az elszállásolással foglalkozó személyzet vette át a járművek irányítását. A rendszer hamarosan olyan zűrzavarba torkollott, hogy egymillió fontnyi ellátmányt, amelyet nem lehetett mozgatni, el kellett égetni, nehogy ellenséges kezekbe kerüljön.



3. számú ábra. Csapatállások a James-folyó mentén

A háborúban a csapatok legnagyobb mozgása 1862 júliusában történt, amikor Braxton Bragg tábornok több mint 31 ezer fős konföderációs csapatot csoportosított át Tupeloból (Mississippi) Chattanoogaába (Tennessee). Bragg, a Mississippi Hadsereg parancsnoka, a Mississippi állambeli Tupeloban állomásozott, és az uniós Don Carlos Buell tábornok Chattanooga vasúti központja felé irányította katonáit. Braggnek alapvető feladatává vált Chattanooga védelme, de a 225 mérföldes közvetlen útvonalat az ellenség elszakította, amikor a szövetséges csapatok megszállták a corinth-i vasúti csomópontot a shiloh-i csata után. Bragg útja most már 776 mérföld hosszúra nyúlt. Vasúton a hadserege délre utazott Mobile-ba (Alabama), majd Atlantába. Végül elérte Chattanoogaát, és megakadályozta az ostromot.

A háború kezdetén a konföderációs stratégák egyik nagy előnye az volt, hogy az államokat összekötő belső vasútvonalakat használták. Az Uniónak meg kellett támadnia a Konföderációt, de az államok

belsejében épült vonalak előnye azt jelentette, hogy a védő hadseregek mindig gyorsabban tudtak mozogni a védeni kívánt pontok között, mint a támadó hadseregek. Ezt a monopolhelyzetet csak Corinth elfoglalása változtatta meg, mivel attól kezdve az államok közötti belső összeköttetés jelentősen megromlott.

Az uniós vasutakat érintő legfontosabb esemény 1862. január 31-én történt, ám nem egy csatatéren, hanem a kongresszusban. A kongresszus törvényt fogadott el, amely szerint Lincoln elnök, mint főparancsnok "birtokolja az Egyesült Államokban az összes vasúti- és távíróvonalat". A törvénytervezet előtt az uniós vasút adminisztrációjában káosz uralkodott. Ezt az állapotot súlyosbította az is, hogy a háború első évében Simon Cameron, a hadügyminisztérium vezetője, megvesztegethető személy volt, aki szinte minden törvénytelenségnek zöld utat adott. Bár a törvényt ritkán használták fel felelősségvonalásra, a vasúti társaságok jól tudták, hogy ha nem működnek együtt, akkor a kormány bekebelezheti őket.

A törvény életbelépésével egyidőben Edwin McMasters Stantont hadügyminiszternek nevezték ki. Stanton volt az Illinois Central Railroad elnöke, és befolyásának segítségével megalapította az Egyesült Államok katonai vasútvonalát, hogy az szükség esetén az uniós vonatokat irányítsa északon és a megszállt délen.

Daniel Craig McCallum ezredest nevezték ki a katonai vasút igazgatójának és szuperintendánsának (vezető hadbiztosának). A háború végére az Egyesült Államok katonai vasútjai kétezer mérföldnyi konföderációs vasútvonalat irányítottak, és tízezer munkást foglalkoztattak. Jefferson Davisnek nem volt ilyen ereje és befolyása. A déli államok vasúti társaságai kevés tisztelettel voltak kormányuk irányába, és olykor a katonák szállításáért magasabb tarifát számoltak fel, mint a civilek esetében.

A háború alatt három ember: William Ashe, William Wadley és Frederick Sims voltak felelősek a konföderációs vasutak irányításáért. Ez a feladatok szétaprózódásához vezetett, és mire 1865 februárjában a Konföderációs Kongresszus megadta Jefferson Davisnek a vasút irányítását, addigra már túl késő volt, és a háború elveszett a déli államok számára.

A technológiai forradalom és a vasút kapcsolata Észak-Amerikában

Az 1820-as években a vasútvonalak és a gőzvontatás mind Amerikában, mind Angliában nagy fejlődésnek indultak. A vasút technológiai forradalmat jelentett, amelynek jelentősége megegyezik a személyi számítógépek és az internet közelmúltbeli fejlődésével. A szállítási időket akár kilencven százalékra is csökkentették a forgalomba állított vonatok. A forgalom irányítására az újonnan feltalált telegráf szolgált, melynek vezetékai követték a bővülő vasútvonalakat, amelyek egyre inkább összekapcsolták a korábban elszigetelt területeket.

A vasútvonalak létfontosságúak voltak az amerikai ipari forradalomban. A gyárak a potenciális fogyasztók nagyobb köréhez kapcsolódtak, amely több munkát és nagyobb termelést biztosított. Ahogy a vállalkozások és a gazdagság fellendült, nőtt a feltalálók és a fogyasztói termékek száma is. A XIX. század végére Amerika agrártársadalomból ipari óriássá alakult át.

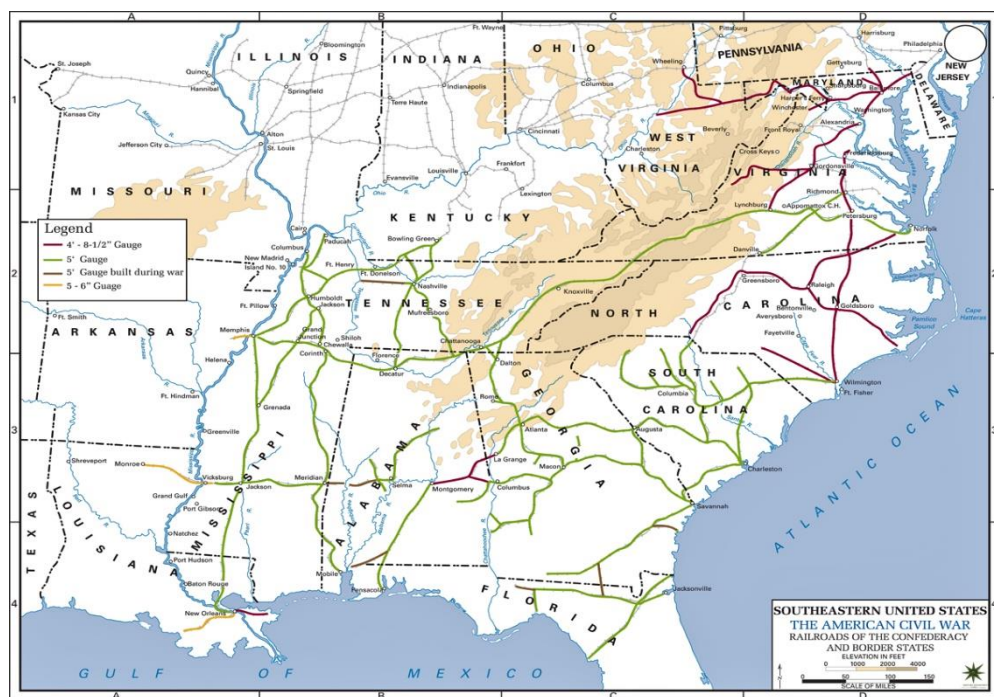
Az 1840-es években a vasút kereskedelmi szempontból is jövedelmezővé vált az üzemeltetők számára, és az 1850-es években a vasúti járművek és vágányok számának növekedése robbanásszerűvé vált. Ez a növekedés az Egyesült Államokban volt a legnagyobb. 1850-ben Amerikában 9 000 mérföldnyi vasútvonal került lefektetésre, és ez a szám 1860-ban 30 000 mérföldnyire nőtt. Az amerikai vasúti rendszer komplexitását akár egyetlen tény is szemléltetheti: a polgárháborút két fél irányította, amelyeknek a területén a világ legnagyobb, illetve a harmadik legnagyobb vasúti rendszere épült ki. A legnagyobb az Unió 21 ezer mérföldnyi vágánya, amelyet Nagy-Britannia követett 10 ezer mérfölddel, a harmadikként a Konföderáció 9 ezer mérföldes rendszere.

A vasút építése nagy mennyiségű tőkét igényelt. A pénz nagy része, különösen Délen, a brit bankároktól származott. Ez a Nagy-Britanniát sújtó gyapothiány miatt alakult így, és számos angol konzervatív politikus akart beavatkozni a déli települések életébe, mielőtt azok sorsát bármilyen gazdasági tényező, háború megváltoztatná, arról nem is beszélve, hogy akkor a vasút monopóliuma is átkerült volna más irányítás alá.

Az Unióhoz képest a Konföderáció az áru fuvarozás egyharmadát, a mozdonyok egyötödét, a vasúti közlekedés egynolcad részét, a

távíróállomások egytizedét és a mozdonygyártás egy huszonnegyed részét tudhatta sajátjának. Ezek a számok azt mutatják, hogy a konföderációs vasúti rendszer alacsonyabb szinten állt, mint az Unióé. Ez így nem helyes, mivel a háború elején a Konföderáció vasútvonalai hasonlóan jó állapotban voltak, mint az Unió által lefektetett vágányok. Az amortizálódásuk a háború folyamán ment végbe. A Konföderáció fehér lakossága 5,5 millió volt, jóval kevesebb, mint az Unió 18,5 milliója. Számos konföderációs állam kedvezően hasonlítható össze uniós államokkal, ha azokat a vasúttól legfeljebb tizenöt mérföldre vagy egy-napi járásra élő lakosság százalékos arányában tekintjük. A Konföderáció kedvezően volt felszerelve a vasúti infrastruktúra egy főre eső sűrűségének szempontjából is, mint például az állomások és a távíróvonalak számában. (McLean, 2019.)

Az 1850-es években a legtöbb új vasútvonal Délen vagy a középnyugati területeken épült, így a legtöbb konföderációs vasút újabb építésű volt az északkeleti vonalakhoz képest. A legjobban tervezett vasútvonalak közül néhány ugyancsak Délen volt, Amerika két legnagyobb mérnöki csodájával: a High Bridge viadukttal és a Virginiában található Blue Ridge-alagúttal egyetemben.



4. számú ábra. A polgárháború ideje alatt használt vasútvonalak összefoglaló térképe

Sem az uniós, sem a konföderációs vasút nem volt felkészítve a háborúra nagyszámú ember és szállítóeszköz hosszú távú szállítása szempontjából. A modern vasutakhoz képest a polgárháborús vasutak primitívek és veszélyesek voltak. A sínek vasból és nem acéلبól készültek, sokkal kisebb alkatrészekből álltak össze, és állandó javításra szorultak. Nagyon kevés vasút épült kavicsos alapozással, amely gyakori kisiklásokhoz vezetett. A háború előtt a vasútvonalakat rövid távra tervezték, hogy a termékek piacra kerüljenek a városokban, nem pedig állandó harci igénybevételre. Csak néhány vasúti szakasz volt hosszabb ötven mérföldnél, és a különböző vasúti társaságok vonalai között nem volt egységes nyomtávmet. Északon tizenhárom különböző vágánynyomtáv volt szabadalmaztatva. Csak 1886-ra alakult ki, hogy minden vasúti társaság elfogadta a négy láb nyolc és fél hüvelykes szabványos nyomtávot.

A háború kezdetén öt vasútvonal szolgálta ki Richmondot, és egyik sem csatlakozott közvetlenül a másikhoz. Az egyik vonalról a másikra történő átszálláshoz az utasoknak az egész városon át kellett vándorolniuk. Hasonlóképpen, az áru fuvarozás is idővesztést szenvedett ebből a szempontból. Úgy becsülhető, hogy egy ezred mozgatásához ötórás utazási késedelem társult a háború idején, amíg minden katona átszállt. Délen nem sok figyelmet fordítottak ennek a problémának az orvoslására, és így katonai szempontból, amikor a háború elkezdődött, a vasút békeirányítási rendszere összeomlott. Végül is az a harcoló fél, amely legjobban tudta irányítani és fenntartani vasútjait, nagy lépést tett a győzelem felé.

Amikor a háború elkezdődött, mindkét fél tudta, hogy a vasutak fontos szerepet játszanak majd. Volt már más háború is, ahol a vasutak nélkülözhetetlenek voltak. A krími háborúban (1853-1856) a vasútvonalakat korlátozott mértékben már használták szállítmányok továbbítására. A francia-osztrák háború (1859) előtt az észak-olaszországi franciák és piemontiak osztrák inváziót vártak. Amikor az osztrák invázió jött, a szövetségesek gyorsan vonatok segítségével szedték össze azt a hadsereget, amellyel visszaverhették az osztrák támadókat. Ezek a háborúk ugyan nem hasonlíthatók össze az amerikai polgárháborúval és a vasútvonalak felhasználásának mértékével a háború idején, de a maguk nemében jelentős hadvezetési innovációs törekvések voltak. Ötven évnek kellett eltelnie az első világháborúig, mire a vasútvonalak használata ugyanolyan hangsúlyt kapott Európában, mint az amerikai polgárháború idején. (McLean, 2019.) (Clark, 2004.)

Herman Haupt személye

Amikor Edwin Stanton kinevezte Daniel McCallumot az Egyesült Államok Katonai Vasútjának szuperintendánsává, Herman Hauptot megnevezte az északi vasutak főmérnökévé. Senki sem gyakorolt nála nagyobb hatást a katonai vasútra a polgárháborúban. Tizenöt hónapig szolgált az Unió hadseregében, de ennek ellenére a mérnöki géniusz kitörölhetetlen jelet hagyott maga után az északi államok vasúti közlekedésében, és a polgárháború idején ő volt a legismertebb vasútépítő mérnök Amerikában.



5. számú ábra. Haupt portréja utólagosan kiszínezett fényképen

1862 elején Massachusetts kormányzója perben állt az államokkal, melynek kivizsgálásában Haupt is részt vett. A Troy és a Greenfield vasútvonal Hoosac-alagútjának megépítésében használt személyes pénzeszközök jogtalan felhasználásáról volt szó. Az ügy elég zavaros volt, de az ítélelhozatal után Edwin Stanton hadügyminiszter felszólította Hauptot és Daniel McCallumot, hogy együtt irányítsák az újonnan szervezett Katonai Vasút vezetését. Haupt az építkezésekért és a katonák ellátásáért volt felelős, míg McCallum az adminisztratív feladatokat látta el. Megszületett a 337-es különleges parancs: az a parancsnok, aki nem rendelkezik időben a harci ellátmányoknak a hadtápvonatokról való lerakódásáról, meneszthető a hadseregből. A mindenkori

amerikai hadsereg mérnöki hadteste vette át a pályák javításainak a feladatkörét egészen a második világháborúig.

Haupt nem fogadott el honoráriumot a szolgálataiért, és ritkán viselt uniformist. Érvelése az volt, hogy így szabadabb mozgástérrel jobban szolgálhatta az uniós érdekeket, és tovább foglalkozhatott a Hoosac-alagút megépítésével, amely a szívégye volt.

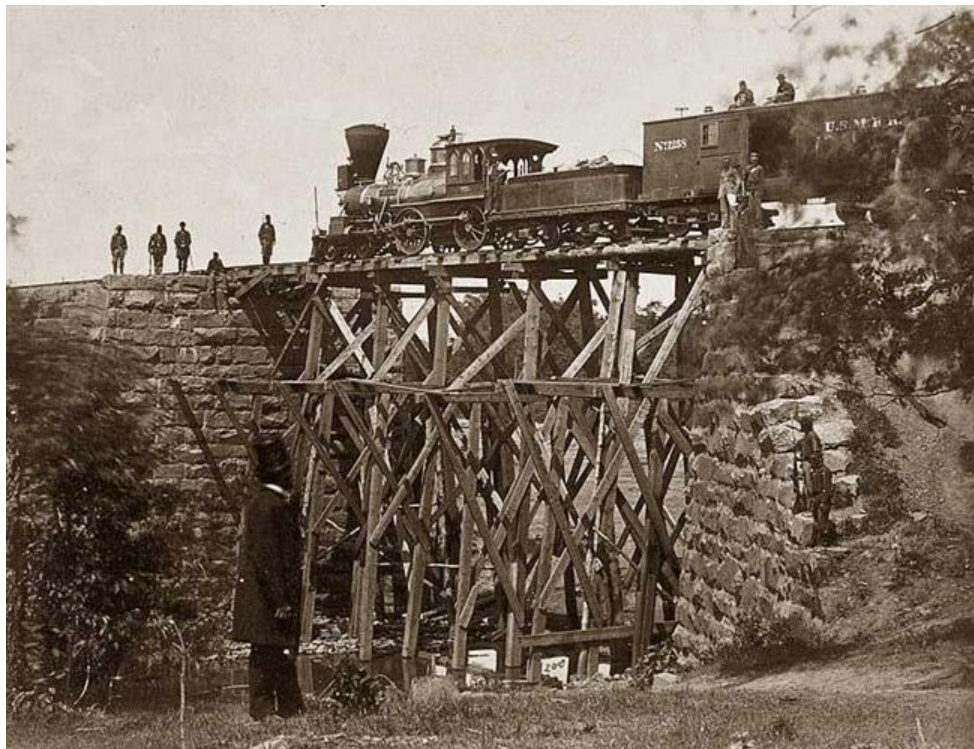
A főmérnök első feladata az volt, hogy a helyi vasút újjáépítésével szabadítsa ki az ellenséges területen bekerített negyvenezer katonát. 1862 tavaszán, többszöri késelem után McClellan általános támadást indított Richmond ellen a Chesapeake-öböl irányából, a York-félszigeten. Irvin McDowell tábornok, aki elvesztette a Bull Run-i csatát, a Washington D. C.-től délre állomásozó negyvenezeres haderő parancsnokaként támaszpontját a Richmond - Fredericksburg és Potomac Vasúttársaság Aquia Creek-i pályaudvarán rendezte be. A konföderációs erők három mérföldnyi vasutat pusztítottak el, és két nagy hidat is felgyújtottak, amikor visszavonultak Richmond védelmének megerősítése érdekében. (McLean, 2019.)

McDowell és hadereje így mozgásképtelen volt, és nem tudott segíteni Richmond elfoglalásában. Haupt nagy feladatot kapott, és helyzetét még nehezebbé tette, hogy vasútépítő egységei olyan csapatokból álltak, amelyeknek kevés eszköze volt az újjáépítésekhez. A tavaszi esőzések ellenére a csapatok kitartása példátlan volt. A felvonulásuk után három napon át szakadatlanul dolgoztak, és az elpusztult hidak közül az egyiket újjá is építették. A Pohick Creek híd százötven láb hosszú és harminc láb magas volt. Egy munkanap elteltével a híd vázszerkezete már ismét állt.

A sokkal nagyobb kihívást a második, Potomac Creek híd jelentette, amely csaknem négyszáz méter hosszú, nyolcvan láb magas volt. Haupt építőszemélyzetébe százhusz katona tartozott, akik közül sokan rettegték attól, hogy felmásszanak a magas állványokra az esőben. Újabb kilenc napi munkavégzés után viszont ismét megindulhatott a vasúti forgalom a hídon.

A munkálatok végeztével Abraham Lincoln és kabinetjének néhány tagja meglátogatták a hidat. Később Lincoln beszédében is megemlékezett Hauptról a háborús bizottság egyik ülésén: "Ez az ember, Haupt hidat épített a Potomacra, körülbelül négyszáz méter hosszan és közel száz láb magasra. A hídon a vonatok folyamatosan futnak, és szavamra uraim, nincs semmi más építőanyag benne, mint paszulykaró

és a kukoricakeményítő." Ennek a beszédnek az első mondata Haupt nevének állandó jelzőjévé vált.



6. számú ábra. Egy Haupt által ellenőrzött útvonalon egy vasúti híd megerősítésének munkálatai a végső terhelési próbával

1862 júniusában Haupt újjászervezte alakulatait. Sok munkás csempészek által megszöktetett rabszolga volt vagy olyan felszabadított személy, akiket az uniós hadsereg menekített ki, amikor rabszolgatartó birtokosok birtokain keresztül haladt át Délen.

A szabadult rabszolgák foglalkoztatása már a háború első évében megkezdődött, viszont Haupt bővítette az általuk betölthető tevékenységi köröket. Sokan kerültek alkalmazásra közülük a kiterjedt vasúti pályaudvarokon, amelyek Alexandriában (Virginia) épültek. A vasutak védelmi folyosókká váltak, a rabszolgák meg tudtak szökni Délről, és a vasúti csomópontok lettek a menekültek átmeneti gyűjtőhelyei. (McLean, 2019.)

A legtöbben az alkalmazott munkások közül nehéz fizikai feladatokat végeztek, mint például az építőanyag-fa aprítását vagy az építőipari személyzettel való közös munkát, de egyesek tűzoltókként is

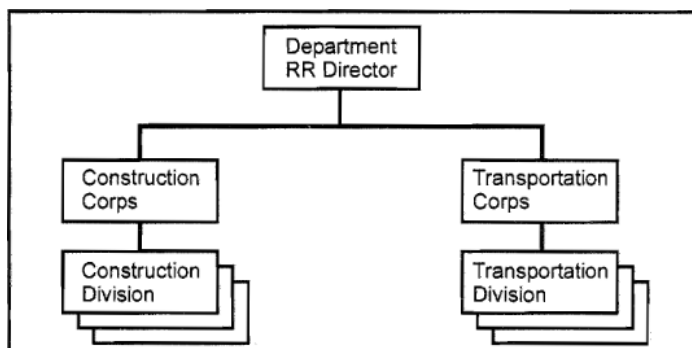
tevékenykedhettek a vonatokon. A háború végére a vasút lett a szabadságra vágyó rabszolgák legnagyobb munkáltatója a megszállt Délen. A történelem során egyébként az első afro-amerikai munkás szakszervezet is a vasúttársaságokhoz volt köthető, amelyek előszeretettel alkalmazták őket kiszolgáló személyzetként Pullman háló- vagy étkezőkocsikon.

McClellan hadjárata kudarcba fulladt, és az uniós hadsereg irányítását John Pope tábornok vette át. Az arrogáns Pope hangneme nem volt barátságos a vasúti személyzet felé. A vasúti műveleteket a főparancsnokság irányítása alá rendelte, így Haupt lemondott a rábízott pozícióról. A vasútvonalakon hamarosan olyan zűrzavar alakult ki, hogy az elkárhoztatott Pope megkérte Hauptot, hogy térjen vissza. 1862. augusztus 24-től Haupt irányította újra a vonatokat, ám már késő volt kijavítani a károkat, mert augusztus 26-án Stonewall Jackson Pope utánpótlási vonalait támadta meg a Manassas csomópontnál. A rossz irányítás révén a vonatok sorozatos támadásoknak voltak kitéve.

Bár a becslések különböznek, körülbelül 300 - 400 vagon, valamint 7 - 11 mozdony veszett oda vagy került elkobzásra. Még ezekkel a magas számokkal is az északi ipar biztosította, hogy a veszteségeket hamarosan pótolják, de az Unió keserű leckét kapott. Végül a vasút irányítását teljesen kivették a hadsereg tisztjeinek irányítása alól. (McLean, 2019.)

A gettysburgi csata helyszínéhez a legközelebbi vasútállomás Westminsterben volt a Western Maryland Railroad irányítása alatt. Onnan húsz mérföldre volt a csata színhelye. Az állomáson csak egy vágány volt, nem voltak sem kitérők, sem más komolyabb vasútkarbantartási eszközök. Legfeljebb négy vonatot tudott kezelni a terminál naponta, amely elégtelennek bizonyult egy teljes hadsereg ellátásához.

Haupt nagyszámú személyzetet toborzott, és az új egység vezetését alárendeltjére, Adna Andersonra bízta. Ő irányította az állomás életét, míg Haupt megszervezte, hogy naponta öt szerelvény is megállhasson nem több mint nyolc óránként, ha torlódás következne be. A vonatok Baltimore-ból érkeztek és Westminster felé haladtak tovább. Naponta ezeröttszáz tonnányi ellátmányt hoztak és több ezer sebesült katonával távoztak. Mivel a Westminsterben sem volt fordítókorong, a vonatok hátramenetben tértek vissza. A mozdonyok vízellátását víztornyok híján patakokból vödörrel oldották meg.



7. számú ábra. A Haupt által bevezetett hivatalnoki rendszert szemléltető rajz

Két hónappal később Haupt rövid, de ragyogó karrierjét a massachusettsi kormányzó, John Albion Andrew szakította meg. Augusztus végén Andrew Washingtonba utazott Edmond Stantonnal való találkozóra, hogy meggyőzze, ne adjon Hauptnak újabb katonai megbízást. A kormányzó tudta, hogy ha Haupt tisztviselőként szolgál tovább, akkor nem tud visszatérni Massachusettsbe, hogy folytassa az eljárást az állam ellen a már régebben épült alagút ügyében.

A politikai konfrontáció elkerülése érdekében Stanton követelte, hogy Haupt fogadja el az új megbízást, azonban azt a főmérnök visszautasította. Stanton megkönnyebbülhetett a kormányzó kérését illetően, mivel így már nem őt terhelte a felelősség. Szerencsére az Unió számára Haupt befolyása akkora volt, hogy a jól képzett alárendeltjei tovább tudták folytatni munkásságát. (McLean, 2019.)

A fosztogatások

A vasutak a fosztogatók kedvenc célpontjai voltak, legyenek azok az ellenséges hadsereg katonái vagy pusztán gerillák. Ez azért is problematikus volt, mert Délnyugat-Virginia a Konföderáció sótartalékainak kétharmadát és ólomkészletének egyharmadát szolgáltatta, amelyet a Virginia és a Tennessee Railroad szállított. Ennek a vasútvonalnak a háború minden évében sikeres és sikertelen támadások sorát kellett elviselnie.

Délen a rablások nagy részét olyan gerillaegységek követték el, amelyek nem tartoztak a rendes hadsereghez. A Konföderációs Kongresszus 1862 elején ezért meghozta a Partisan Ranger törvényt, mely szerint a gerillaegységek a határ mentén és az ellenséges területen az

ellenség vonatait fosztogathatták, de a Konföderáció szerelvényeit nem. John Singleton Mosby ezredes volt a legjelentősebb a konföderációs gerillavezetők közül. Sajnos, sok egység a törvényt a lopás és gyilkosság legalizálásának tekintette, és becslések szerint a háború alatt harmincezer konföderációs gerilla tevékenykedett a vasútvonalak közelében.

A vasút tényleges szabotálását nagyobb egységek végezték, például Sherman hadserege a tenger felé tartó menetében. A kevés eszközzel és korlátozott idővel rendelkező lovas gerillák nem tehetek túl nagy kárt. A hidakat ugyan elégethették, de még az ilyen jellegű cselekmények is csak kis eredményt hoztak: a nagy hidaknak kőburkolata volt, amely a fából készült merevítéseket védte. (Megjegyzés: a dinamitot csak a polgárháború után találta fel Alfred Nobel.)

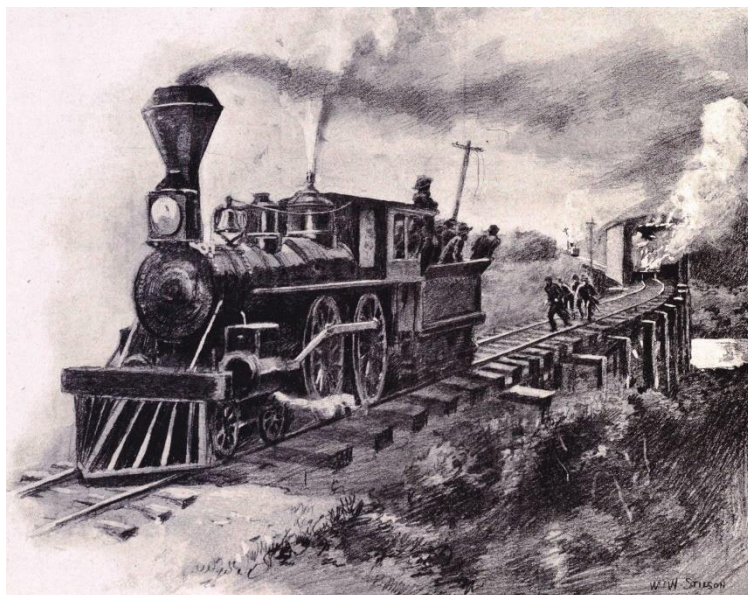


8. számú ábra. Szabotáló katonák korabeli illusztráción

A korábban már említett nagy mozdonyos üldözés idején James J. Andrews kalandor, akiről az akció a nevét is kapta, a vasút ütemtervének tanulmányozásával előre meg akarta tervezni a vonatrablást, hogy elkerülje az egypályás vasútvonalon futó vonatokkal az ütközéseket.

Az Etowah állomáson Andrews látta, hogy a Yonah elnevezésű mozdony akadályozni fogja őt, és útját megszakítva megrongálta azt. A művelet sok idővel járt, és ez okozta végül a veszét. A későbbiekben Kingston körzetében három, a menetrendben előre nem szereplő vonat is útját állta, amelyek az ellentétes irányból közlekedtek. Ennél a pontnál eldőlt, hogy akciója elveszítette időszerűségét, mivel lekészte az északi Ormsby McKnight Mitchell dandártábornok támadásának kezdetét is Chattanooga irányába. Az ellenkező irányból érkező vonatok mind menekülő szerelvények voltak, amelyek Mitchell támadása után indultak el.

Bár Andrews üldözőinek hajtánya egyszer felborult, sikerült visszaállítani a pályára, és a vonatrablók által a sínre helyezett akadályok sem jelentettek problémát. Az már nagyobb baj volt, hogy Andrews a nedves időjárás miatt nem tudott hidakat égetni. Amikor Kingston állomását elérte, akkorra üldözői már csak 5 perc hátrányban voltak hozzá képest. Később az északiak rekvirálták a Texas nevű mozdonyt, és a szerelvények látótávolságba kerültek egymástól. A Texast csak hátramenetben lehetett vezetni, de így is nagy előnyt jelentett a hajtányhoz képest. Andrews megpróbálta a mozdonya mögötti teherkocsikat lecsatolni a szerelvényről, ezzel is lassítva a hajsztát, de végül elfogyott a szene, és nyolcvankilenc mérföld után feladta vonatrablási kísérletét. A mozdonyát elhagyva bajtársaival a közeli erdőbe menekült, ahol viszont hamar elkapták őket.



9. számú ábra. A nagy mozdonyhajsza egy korabeli illusztráción

Az elfogásuk után Andrewst és még hét társát kivégezték kémkedés vádjával. A vonatrablók közül hatot a Kongresszusi Éremrenddel tüntettek ki haláluk után. Bár az akciónak nem volt nagy katonai jelentősége, mégis rámutatott arra, hogy a vasút felnőtt egy olyan új feladathoz, amely segíti a hadseregek mozgását és befolyásolja a csaták kimenetelét. Az akció köré mára mítosz jött létre, amelyet Hollywood táplált Buster Keaton 1926-os némafilmjével, „A Tábarnok”-kal (The General), majd Walt Disney 1956-os alkotásával, amely A Nagy Vonathajszá (The Great Locomotive Chase) címet viseli. Andrews alakját Fess Parker örökítette meg. (McLean, 2019.) (Clark, 2004.)



10. számú ábra. A Tábarnok nevű gőzmozdony kiállítva, Southern Museum of Civil War and Locomotive History, Kennesaw (Georgia)

Chickamauga és Chattanooga megmentése

1863 júniusában a cumberlandi uniós hadsereg William Starke Rosecrans vezérőrnagy parancsnoksága alatt nyolcvan mérföldes menetelésre indult a létfontosságú vasúti csomóponthoz Chattanooga-ban (Tennessee). Jól megszervezett bekerítő mozdulatokkal az északiaknak sikerült a délieket és Braxton Bragg tábornokot Chattanooga-ból Észak-Giorgiába visszazavarnia.

A Richmondban székelő katonai vezetők jól tudták, hogy Chattanooga az Atlanti-óceán nyugati és atlanti vasútvonalhoz kapcsolódott, amelynek a végállomása a 180 mérföldre lévő Atlanta városa volt. Ha

a vonalakat nem ellenőrzi ellenséges erő, Rosecrans egy évvel William Tecumseh Sherman vezérőrnagy előtt az Atlanti-óceánnál lesz.

Jefferson Davis 13 000 konföderációs katonát irányított James Longstreet vezetésével Bragg tábornok állásainak megerősítéséhez. Egy kanyargós útvonalon, kilencszázötven mérföldnyi romos állapotú déli síneken Longstreet seregének fele érkezett időben, hogy csatlakozzon Bragg tábornokhoz, és segítse őt a chickamaugai csata megnyerésében. A csata után Rosecrans és az uniós hadsereg visszavonultak Chattanoogaába, ahol majdnem bekerítette és kiéheztette őket a Konföderáció.

23 000 északi katona a XI. és a XII. hadtestből hét államot és 1200 mérföldet átszelve vonatok segítségével megindult a csapdába esett alakulatok felmentésére. Az akció sikeres volt, és a délieket a Missionary Ridge-i csatában kiűzték a vasúti csomópont területéről. A következő évben így lehetségessé vált, hogy William Sherman tábornok az atlantai hadjáratának központjává tegye Chattanoogaát.

Két hónappal később, amikor Rosecrans tábornok 60 000 emberével Tennessee közelébe vonult fel, Jefferson Davis elnök 1863. augusztus 24-én háborús tanácsot hívott össze. Ott Robert E. Lee tábornok, James Alexander Sedden tábornok és más egyéb tanácsadók találkoztak vele. Annak ellenére, hogy Gettysburgben vereséget szenvedett, Lee ismét Észak felé akart támadni, és meg akarta szerezni a végső győzelmet.

Lehet, hogy az elnök nem akart felülkerekedni a legjobb tábornokán, de teljes egy héten keresztül tartott a vita, hogy csapatok kerüljenek át Virginiából a nyugati hadszíntérre. Amikor megkérték, hogy egységeket vezessen Tennesseebe, Lee a kérést elutasította. Davis, aki mindig is bizonytalan volt, majdnem egy újabb hetet töltött el azzal, hogy eldöntsék mely csapatok vonuljanak fel, és hogy milyen módon küldje őket. Végül szeptember 5-én 13 000-es hadseregével Longstreet tábornokot indította útnak. Amíg Davis végül dűlőre jutott, az északiak már annyira beásták magukat, hogy a csapatok frontszakaszra juttatása már sokkal nehezebb feladatnak tűnt, mint a megbeszélések kezdetén két héttel előbb. A Tennessee-be vezető utat a mozgósítások elejére már kettévágták, egészen pontosan szeptember 3-án.

1863 nyarán Ambrose Burnside vezérőrnagy Kentuckyban állomásozott az Ohio-i hadtest 24 ezres seregével. Burnside akkor volt az uniós erők parancsnoka, amikor azok Fredericksburgben pusztító

vereséget szenvedtek. Ennek a fordítottja és megtorlása volt az északiak gettysburgi győzelme. Burnside arra törekedett, hogy Tennesseebe telepítse át egységeit, és megtámadja Knoxville-t, miközben Rosecrans Chattanooga felé tart. Ez a hadmozdulat vágta át a déliek útját, amelyet Davis javasolt.

Amikor Burnside és seregei a hegyek felé haladtak Knoxville irányába, a többségben lévő konföderációs helyőrség elhagyta a várost anélkül, hogy egyetlen lövést adtak volna le. Knoxville-lel az Unió kezében a közeli Richmond-Chattanooga útvonalat vágták el az északiak. Az ötszázötven mérföldes konföderációs csapatmozgás hirtelen kilencszázötven mérföldes lett. A Konföderáció így már képtelen volt használni a saját területen fekvő vágányait a gyors csapatmozgatások érdekében.

Frederick Simms őrnagy és Alexander Robert Lawton tábornok a hadsereg irányításának megszervezéséért voltak felelősek, akiknek viszont nem volt felhatalmazásuk arra, hogy a konföderációs vasút irányítását befolyásolják. Lawtonnak és Simmsnek a különböző vasútvonalak polgári vezetőitől kellett segítséget kérniük. Simms a Cheraw és a Darlington vasút elnöke felé fordult: "Önnek minden mozdonyára szükség van? Két jó mozdonyra lenne szükségem egy hónapra. Megengedi nekem, hogy megkapjam őket?"

A szövetséges csapatok útvonala hosszú, bonyolult volt, ugyanis Richmondot elhagyva a Konföderáció két csoportra oszlott, amelyek tíz különböző vágányon közlekedtek. Az első csoport Charlotte (Észak-Karolina) és Columbia (Dél-Karolina) felé utazott Atlantába. A második Wilmington (North Carolina) és Charleston (South Carolina) útvonalon Savannah (Georgia) felé.

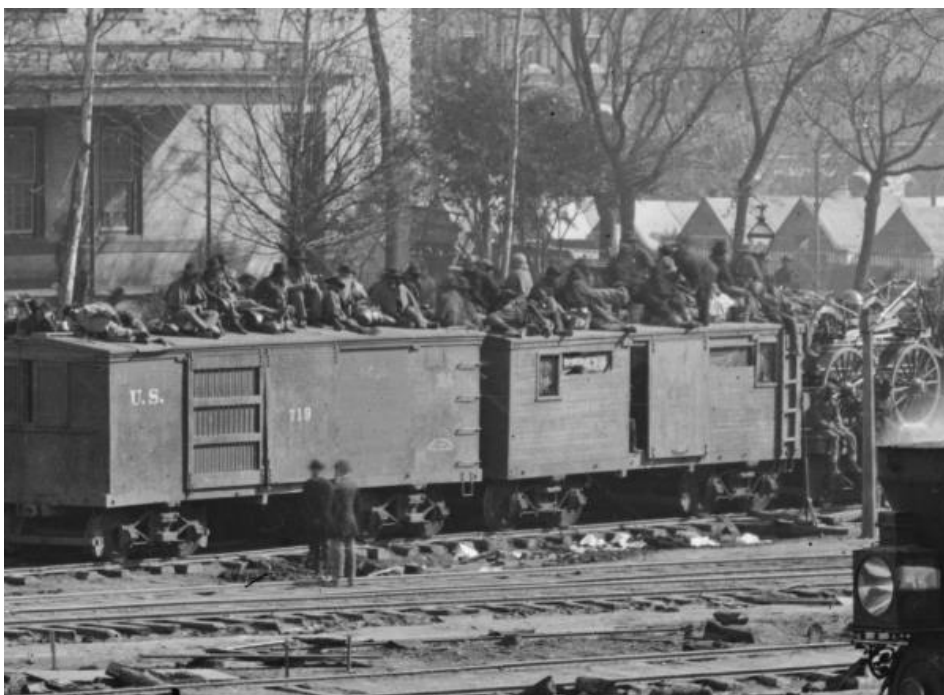
Szeptember 9-én Longstreet elindította a csapatok szállítását. Az egész út során a civilek örömmel üdvözölték a katonákat, jókívánságokat adtak át nekik, és ami még fontosabb, gyakran étellel fogadták őket az állomásokon. A katonák élvezték az utat, amely viszont logisztikai rémálom volt. A sínek általános állapota baleseteket okozott, ami miatt az egységek állandó késésben voltak. A legrosszabb baleset két vonat ütközése volt Cartersville (Georgia) közelében. Legalább tizennégy katonavesztette életét, és sokan súlyosan megsérültek.

Az összes probléma ellenére Longstreet és a csapatok mintegy fele szeptember 19-én a chickamaugai csatatér közelében volt míg az összes egység csak szeptember 25-én érkezett meg. Az első napi

küzdelem kimenetele bizonytalan volt, és a friss csapatok döntőre vihették volna az ütközetet. A második napon a Konföderáció legyőzhette volna az Unió csapatait, mivel azokat nem megfelelően szállították, és a vonalakban rés keletkezett. Ha nem lett volna a virginiai születésű George Henry Thomas tábornok, az északi hadsereg megsemmisült volna. Miközben a szövetségek visszavonultak Chattanoogaába, Braxton Bragg nem volt hajlandó üldözőbe venni őket. Bragget sokan bírálták a kudarc miatt. Mindazonáltal ő élete végéig elégedett volt az-
zal, hogy elszakította az uniós ellátási útvonalak többségét, megpróbálta kiéheztetni az északiakat.

Három nappal az ütközet után Edwin M. Stanton hadügyminiszter két táviratot kapott Chattanoogaából. Az egyiket a hadügyminisztérium főtitkára, a valamikori stantoni származású kém, Charles Anderson Dana, a másikat a jövőbeni elnök, James Abram Garfield tábornok küldte. Mindkét üzenet azt sürgette, hogy a kormány küldjön Chattanoogaába még huszonötezer katonát, mielőtt teljesen megsemmisül a védelem. Stanton tudta, hogy cselekednie kell, és a következő napon összehívta a haditanácsot. A frontállás a tanácskozás napján a következő volt: Sherman tábornok és katonái éppen háromszáz mérföldre voltak Chattanoogaától azzal a küldetéssel, hogy újjá kell építeniük a vasútvonalakat, Burnside tábornok Knoxville megtartásáért volt felelős. A megbeszélésen Stanton kijelentette, hogy Virginiából harmincezer embert öt nap alatt Chattanoogaába lehet szállítani. Ezen a kijelentésen még Lincoln is meglepődött, de Stanton azzal érvelt, hogy még a déli kereskedők is képesek öt nap alatt húszezer bálányi gyapotot célba juttatni vasúton.

Jefferson Davisnek korábban két hétig tartott a seregeit mozgósítani, de Stanton esetében a katonák tizenkét órán belül már megjelentek az állomásokon, és a csapatok a következő nap reggelén, szeptember 25-én már úton is voltak. A Potomac XI. és XII. hadteste sikeresen megtette az utat, és parancsnokaik a következő évben Sherman tábornokot segítették, amikor áthaladt Georgia területén. A mozgósításért akkor Daniel C. McCallum dandártábornok volt a felelős, akinek hatalmában állt a vasutat a hadsereg igényeinek megfelelően irányítani, és nem félt, hogy ezt a hatalmat használja. McCallum és asszisztensei azonnal elkezdték kidolgozni a vonatok szervezését és a menetrendeket. A háború alatt sokat tettek azért, hogy az északi vasút egy szabványos nyomtávot használjon. A tizenkétezer mérföldes utazás csak egy átszállást vett igénybe, de azt is csak az eltérő nyomtávok miatt.



11. számú ábra. 1864-es felvétel Atlantában állomásozó katonákról, akik egy helyi pályaudvaron várakoznak a tehervagonok tetején

Ha ezt összehasonlítjuk a rövidebb Konföderációs csapatmozgásokkal, a Chickamaugához szállított katonáknak nyolc átszállásra volt szükségük. Annak ellenére, hogy voltak balesetek és késedelmek, a mozgósítás rendkívül simán zajlott, amely az északi vasútvonalak kiváló karbantartásának volt köszönhető. Október 6-ig minden északi

csapat megérkezett Bridgeportba (Alabama), amely Chattanoogaól huszonöt mérföldre volt. Innen indították a hadjáratot Chattanooga felszabadítására, és végül a Lookout Mountain-i csata megnyerésével a konföderációs erők Georgia területére való visszaűzésére.

Az egyik incidens szemlélteti Edwin M. Stanton eltökéltségét annak érdekében, hogy az uniós csapatokat a lehető leggyorsabban mozgassák. Carl Christian Schurz tábornok, egykori New York-i politikust felidőhítette, amikor a vonata elé engedték saját csapatainak szerelvényét. Schurz tábornok megparancsolta az állomásmesternek Gratomban (Nyugat-Virginia), hogy állítsa le a XI. hadtest harmadik osztagát, amíg Schurz nem csatlakozik hozzájuk. Az állomásmester megtagadta a parancs teljesítését azzal az indokkal, hogy csak a háborús vezetés közvetlen parancsát fogadhatja el. Schurz üzent Stantonnak, aki úgy felháborodott ezen, hogy utasította az állomásmestert: a vonatoknak szent kötelessége késés nélkül célba érniük, és a tábornokot le kell tartóztatni, illetve el kell venni parancsnokságát, ha tovább akadékoskodik.

A szembenálló felek csapatmozgását másképpen is összehasonlíthatjuk. A konföderációs csapatok szeptember 9-én hagyták el Virginiát Chickamauga irányába, az utolsó alakulat tizenhat nappal később érkezett meg szeptember 25-én. Az északi csapatok mozgása tizenegy nap alatt végbement. A két csapatmozgás hatékonyságában mutatkozó különbség még inkább figyelemre méltó, ha figyelembe vesszük, hogy az uniós csapatok több mint ezerkétszáz mérföldet tettek meg, míg a Konföderáció kilencszázötven mérföldet, és hogy az északiak huszonkétezer katonát szállítottak el a Konföderáció tizenháromezeréhez képest. Miközben a konföderációs mozgalom fenomenális volt a maga nemében a vasútvonalak kezdeti használatának terén, az Unió a háború végére igazi ipari nagyhatalommá vált, amely csupán a teljesítményével képes volt minden ütközetet megnyerni. (McLean, 2019.) (Clark, 2004.)

A konföderációs vasutak helyzetének leromlása

Longstreet tábornok vezérkari főnöke Gilbert Moxley Sorrell Chickamauga településének állapotát így írta le feljebbvalójának: "Soha eddig nem láttam ilyen sok embert ilyen leromlott vonatokon utazni." A konföderációs Chickamauga felé vezető vágányok a déli államok központi területén haladtak végig, amelyeket még nem ért ellenséges pusztítás.

A vágányok állapota azért volt egyszerűen rossz, mert a Konföderációnak már nem voltak tartalékai a fenntartásukhoz.

Ha a polgárháború befejeződött volna az 1863. szeptemberi chickamaugai csata után, akkor a Konföderációt ma is sok dicséret érné, hogy megvívta a történelem első olyan háborúját, amelyben a vasúti szállítás döntő fontosságú volt. Amint a kezdeti sikereket, úgy a végső bukást is a vasút állapotának köszönhetnék a déli államok. A vasút üzemeltetése folyamatos karbantartást, valamint a sínek és a berendezések cseréjét követelte meg, hogy ugyanazt a minőségű szolgáltatást sokáig biztosítani lehessen. A háborús igénybevétel, a katonák és az ellátás tömeges mozgatása növelték a vasút romlását. Egy sín három év alatt könnyen elhasználódhatott. A konföderációs Háborús Kabinet becslése szerint évente 49 500 tonna új sínanyagra volt szükség, hogy működhessenek a szolgáltatások. A háború előtt a déli ország rész a fémfeldolgozáshoz használt nyersanyagok beszerzésében erőteljesen Északra és Angliára támaszkodott.

Mindenki meg van győződve arról, hogy a déli üzemek nem voltak képesek a vasúti vágányelemek gyártására, de ez nem igaz. 1860-ban a déli fémfeldolgozók huszonhatezer tonna sínanyagot állítottak elő, a konföderációs vezetők azonban a termelést nullára csökkentették dekretumaikkal. Az acél előállítását a fegyverkezésre állították át, így lassan leromlott a vasúti rendszer állapota. Az állagmegóváshoz a Konföderáció kisebb magánvállalatok sínanyagát használta fel, ezzel még jobban meggyengítve a katonák élelemmel való ellátását. Ha Petersburg ostroma még egy évig tartott volna, Lee katonái éhen haltak volna, mivel nem érte volna el őket az ellátmányuk a vasút általános állapota miatt. Az északi erők olyan tartalékokkal rendelkeztek, hogy például a fredericksburgi csatát megelőzően Herman Haupt építőszemélyzetének tízmérföldnyi vasút megépítésére volt még nyersanyaga.

A gőzmozdonyok működéséhez víz kell, a hő és a nyomás befolyásolja a nagy mozgó alkatrészek súrlódását, amely végül kopáshoz vezet. Alighanem a gőzgép a kor emberének az egyik legbonyolultabb és leghasznosabb találmánya volt. A gőzmozdonyok rendszeres újjáépítést igényelnek a nagyobb alkatrészek cseréjével. A Konföderációnak hiányoztak mindazok a dolgok, amelyek szükségesek egy mozdony karbantartásához, beleértve a kenőolajat, a mérőeszközöket, a szerzőgépeket és a szakképzett szerelőket.

1863 végén a Virginia és a Tennessee Railroad számolt be arról, hogy negyven mozdonya volt, amelyek közül kilenc használhatatlan,

kilenc pedig javítás alatt állt. Bár néhány déli acélüzem mozdonyokat is előállíthatott, a háború kirobbanása után a konföderációs mozdonyok gyártásának száma nullára csökkent. A fegyverzetek gyártása ismét elsőbbséget élvezett. Az új mozdonyokat hadizsákmányokból szereztek a konföderációs erők.

1864 végén Robert Frederick Hoke főparancsnoknak elrendelték, hogy negyvennyolc mérfölddel a Piedmont vasút mellé helyezze át a főhadiszállását. Az első alakulatok mozgatása három napot vett igénybe vasúton, és ez az idő nem tartalmazta a vonatok visszatérési idejét. A katonák többi része gyalogolhatott, és megdöbbentő módon előbb teljesítette a távot gyalog.

Miért kárhoztattak el a konföderációs vezetők egy ilyen értékes infrastruktúrát? Jefferson Davis tisztában volt a vasutak jelentőségével, és mégis ellentmondásosan döntött. A háború során a vasúttársaságok sokszor segítették a hadmozdulatokat, és felhívták a figyelmet a vágányok állapotára, de Davis és más konföderációs vezetők mind figyelmen kívül hagyták ezeket a felszólalásokat. Talán úgy érezték, hogy a vasútvonalak kitaranak az állapotuk tekintetében addig, amíg az északi oldal meg nem adja magát. Ez a remény azonban hiú ábránd maradt. (McLean, 2019.) (Clark, 2004.)

Az utolsó hadjárat

Amikor Ulysses Grantet az északi hadseregek parancsnokává nevezték ki, tudta, hogy a döntő harc Robert E. Lee serege ellen irányul majd, és Virginiában kerül rá sor. Grant a Potomac partján tartotta a hadseregét, és bár Gordon Meade vezérőrnagy maradt továbbra is a hadsereg parancsnoka, a háború hátralevő részében a virginiai hadjáratot Grant vezényelte le.

1864 májusában Grant délre, Virginiába tette át főhadiszállását, és az onnan folytatott hadjárata a Hűbérúr nevet kapta. A Hűbérúr (Overland) hadjárat öt hétig tartó, szinte állandó küzdelem volt három nagy csatával Wildernessben, Spotsylvaniában és Cold Harbourban.

Annak ellenére, hogy olyan veszteségeket szenvedett, amelyek egy újabb általános visszavonulást eredményeztek volna, ha nem Grant a főparancsnok, ő továbbra is keményen elhatározta, hogy végül megveri Lee seregét. Grant tudta, hogy bár a déliek veszteségei kisebbek, nem tudják pótolni az elveszett emberanyagot.

Grantet követte a Union Construction Corps, amely két nap alatt újjáépítette a Richmond- Fredericksburg és Potomac tizennégy mérföldes pályaszakaszát. A vasútvonalak döntő szerepet játszottak Grant következő lépésében is. Petersburg egy tizennyolcezeres város volt, amely Richmondtól húsz mérföldre délre található. Ez volt Richmond vasúti csomópontja, négy vasútvonal találkozóhelye, amely vágányok aztán egyetlen útvonalként vezettek tovább Richmondba. Ha Petersburg elesik, akkor Richmond is könnyen bevehetővé válik.



12. számú ábra. A Diktátor elnevezésű mozsár pórekocsira állítva a petersburgi csata idején, 1864-ben

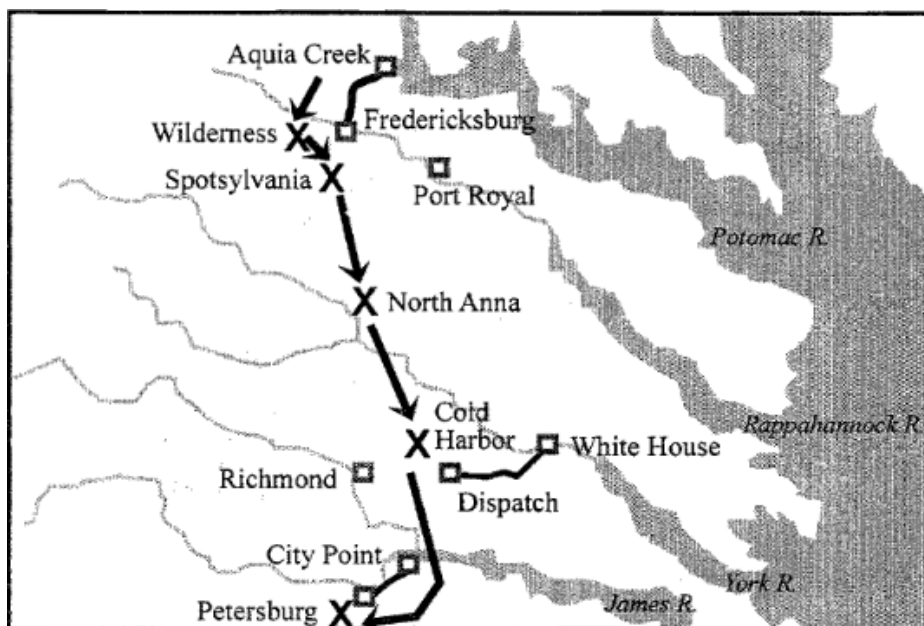
Júniusban Grant átkelt a James-folyón, amelyen a hadmérnökök egy 2 100 láb hosszú hidat emeltek. A híd a hadtörténelemben a leg-hosszabb ilyen jellegű mérnöki építmény volt. Grant meglepte Leet, aki nem volt tisztában Grant szállítási tervével Petersburg külterületén. Egy kis konföderációs helyőrség megpróbálta feltartóztatni az északi erőket, amíg a konföderációs tartalékok meg nem érkeztek.

A hadjárat alatt Grant számára világossá vált, hogy a délieknek nem szabad lehetővé tenni a vasútvonalak használatát. Az ostrom kezdetén két lovashadosztályt küldött, hogy azok elpusztítsák a Weldon és a Southside vasútvonalakat. Grant kiküldte George Crook tábornokot is, hogy elpusztítsa a Virginia és Tennessee vasútvonalat délnyugaton. Crook emberei egy hétszáz láb hosszú hidat égettek fel a New River folyó fölött. Egy bizonyos David Hunter vezérőrnagy pedig a

Shenandoah-völgyben pusztította el a stauntoni Virginia Central Railroad egy szakaszát.

Hunter ezután keleti irányba haladt, hogy a Lynchburgi vasúti csomópontot ostrom alá vegye, de Jubal Anderson Early konföderációs főhadnagy időben képes volt katonákat átcsoportosítani vasúton, hogy megerősítse a Lynchburgi védőket. Phil Henry Sheridan tábornok volt a következő próbálkozó, akinek el kellett pusztítania a vasútvonalat Richmondtól északra. Annak ellenére, hogy a Konföderációnak nem volt az Unióéval megegyező mérnöki háttere, a déli mérnökök valahogy mégis képesek voltak bizonyos javításokat elvégezni a síneken.

13. számú ábra. Grant hadmozdulatai a térképen



Augusztusban az északiak átvették a Weldon Railroad irányítását, és egyedül csak a Southside Railroad maradt az egyetlen Richmondba vezető vonal. Az északiak ezért létesítettek egy százezer fős hadsereg ellátására alkalmas új várost, a James-folyó mellett épült City Point-ot (ma: Hopewell). A beérkező hadiszállítmányokat így már könnyű volt a tizennyolc mérföldre lévő frontvonalakhoz eljuttatni.

Az utolsó támadás Lee vonalai ellen 1865. március 29-én történt. Philip Sheridan tábornok a lovasságával és három gyalogos zászlóaljával nyugat felé vonult fel, hogy körbekerítse a konföderációs vonalakat és elvágja a Southside Railroad útvonálát. A seregek a Five Forks kereszteződésben találkoztak, ahol az Unió győzelem az északiaknak engedte át a terület feletti uralmat. Grant később megindította a

Konföderáció elleni támadását, amely össze is roppantotta a déliek vonalait. A támadás miatt fel kellett adni Petersburgot és Richmondot. Visszavonulásakor Lee abban bízott, hogy Észak-Karolinában csatlakoztatni tudja seregét Joseph Johnston alakulataival. Lee dél felé vonult vissza Richmond irányába a Danville Railroad vasútvonal mentén. A déliek már 36 órája nem jutottak ellátmányhoz, mire az Amelia Court House-hoz értek. Ott vált nyilvánvalóvá, hogy a számukra elkülönített hadtápvonat csak lőszert szállított, de ételt nem, egy elkeveredett parancs miatt. Mialatt a déliek megpróbálták a nap hátra lévő részében ellátmányt beszerezni, az északiak egészen a Court House-ig vonultak fel, elvágva a déliek útvonalát. A váratlan hadmozdulat miatt a megmaradt és még nem bekerített katonák Lee vezetésével Lynchburg felé vették az irányt, követve a vasúti vágányokat. A legutolsó ütközetre Farmville mellett került sor, ahol jellemzően egy vasúti híd, a mérnöki csodának számító High Bridge fölötti uralom volt a csata tétje. A város mellett a korábban elmaradt hadtáp várta a délieket, de a csatára való felkészülés miatt nem mindenkinek sikerült kiosztani az élelmet, és a vonatok biztonságban át kellett mennie Appomattox állomására. Április 9-én egy sikertelen kitörési kísérlet után Lee rájött, hogy bekerítették, és nem tehet mást, minthogy megadja magát. A megadási ceremóniára a McLean házban került sor Appomattoxban, amely csak néhány mérföldre állt attól az állomástól, ahol a még mindig félig megrakodott hadtápvonat vesztegelt. (McLean, 2019.) (Abdill, 1961.)

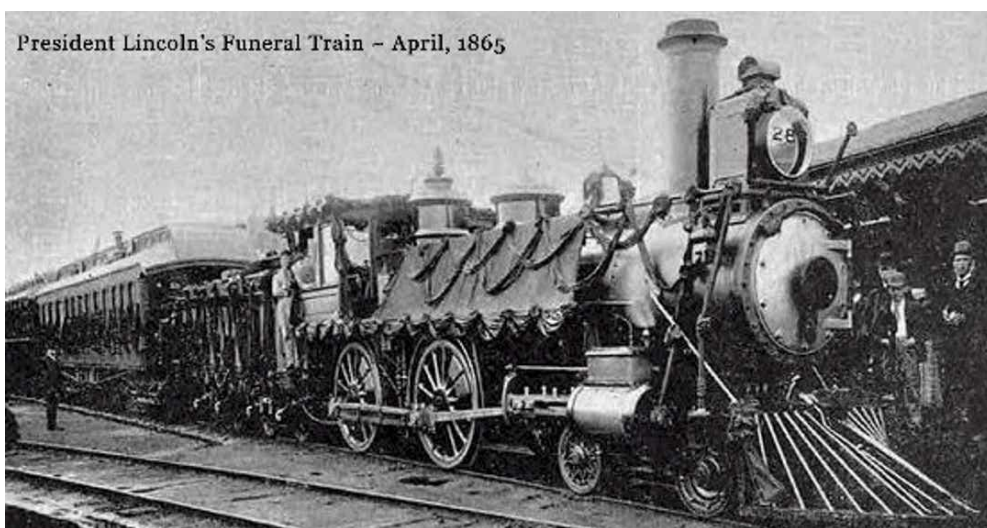
A végső küldetés

A háború végén a vasútnak olyan szerep jutott, amelyet senki sem gondolt volna – egy olyan országot szolgált, amely gyászba borult, mert elnökét meggyilkolták. A vasút szomorú kötelessége volt hazavinni a meggyilkolt Abraham Lincoln testét, akit 1865. április 14-én, nagypénteken lőttek le a Ford színházban. Egy héttel később egy kómor, hét kocsiból álló vonat indult el Washingtonból Springfieldbe, ugyanazon az útvonalon, amelyen korábban Lincoln beiktatására ment.

Amerikán soha nem látott gyász lett úrrá. Több ezer ember állt a sín-pálya mentén fedetlen fővel, szomorúan figyelve a vonatot. New York-ban, mint minden olyan városban, ahol a vonat elhaladt, szinte az egész lakosság kiment a pályaudvarra, hogy gyászolja a halott elnököt. New Yorkot zászlóval és transzparenssekkel borították el. A leginkább figyelemre méltó szöveg fordítása nagyjából a következő: "Nem fogunk senki másra úgy tekinteni, mint rá." Többeszes tömeg követte a koporsót Manhattanen át, miközben több százezer ember állt az útszéleken. A vonat a Hudson folyóig ment, majd nyugatra, az Erie-tó irányába. Clevelandban félmillió gyászoló állt az esőben, tiszteletét téve. Mire Lincoln teste Springfieldbe ért, hétmillió ember látta a koporsót. Az Abraham Lincolnt otthonába szállító vonat volt az utolsó, amelyet az Egyesült Államok Katonai Vasútja működtetett a polgárháború végén. (McLean, 2019.) (Abdill, 1961.)

| TERRE HAUTE & RICHMOND RAILROAD. | | | | | |
|--|---------|-----------|--------------------|---------------|----------------|
| FUNERAL CEREMONIES | | | | | |
| OF THE LATE | | | | | |
| PRESIDENT LINCOLN! | | | | | |
| To be Observed at Indianapolis Sunday, April 30, 1865. | | | | | |
| SPECIAL TRAINS will be run at Half the regular Fare on the above date, according to the following schedule, to carry all persons wishing to participate in the above ceremonies. | | | | | |
| GOING EAST. | | | GOING WEST. | | |
| No. 3 | Leave. | No. 1. | | No. 2. Arrive | No. 4. |
| 6:30 | A.M. | | Terre Haute, | 7:20 | P.M. |
| 6:48 | " | | Wood's Mill, | 7:02 | " |
| 7:00 | " | | Staunton, | 6:50 | " |
| 7:15 | " | | Brazil, | 6:38 | " |
| 7:25 | " | | Harmony, | 6:27 | " |
| 7:41 | " | | Reelsville, | 6:10 | " |
| 8:02 | " | | Junction, | 5:52 | " |
| 8:15 | " | 7:30 A.M. | Greencastle, | 5:45 | 6:20 P.M. |
| 8:30 | " | 7:46 " | Fillmore, | 5:23 | 6:05 " |
| 8:41 | " | 7:57 " | Coatsville, | 5:12 | 5:53 " |
| 8:49 | " | 8:05 " | Amo, | 5:05 | 5:45 " |
| 9:01 | " | 8:18 " | Clayton, | 4:52 | 5:32 " |
| 9:11 | " | 8:30 " | Cartersburg, | 4:41 | 5:18 " |
| 9:20 | " | 8:40 " | Plainfield, | 4:33 | 5:08 " |
| | | | Summit, | | " |
| 9:30 | " | 8:52 " | Bridgeport, | 4:22 | 4:53 " |
| 9:50 | A.M. | 9:15 A.M. | Indianapolis, | 4:00 | P.M. 4:30 P.M. |
| | Arrive. | | | Leave. | |

14. számú ábra. Lincoln halottas vonatának menetrendje



15. számú ábra. Lincoln halottas vonata

Tanulságok

Nyilvánvaló, hogy a vasút fontos tényező volt a polgárháború idején a stratégia kialakításában, számos katonai művelet hatásosságát és irányát határozta meg. A vasutak elősegítették a háború elhúzódását azáltal, hogy megnehezítették egy-egy összecsapás döntő vagy más-képpen teljesen megsemmisítő kimenetelét az újonnan használt logisztikai megoldásoknak, avagy az utánpótlások szállításának meggyorsításának köszönhetően.

Appomattox után a vasút továbbra is nélkülözhetetlen eleme a hadi tudománynak világszerte. Ha időben előre tekintünk 1914-re, az első világháború kitörésére, és az Atlanti-óceán túloldalán figyeljük az eseményeket, megállapíthatjuk, hogy Németország Schlieffen-terve és Franciaország XVII. terve nagyrészt nagyon részletes vasúti menetrendekből állt a csapatok mozgósításához. Valódi értelemben a vasúti szállítás akkorra már nem csupán a stratégia része, hanem önmagában stratégia lett.

Az amerikai polgárháború volt az első olyan konfliktus, amelyben a vasútvonalak meghatározó szerepet játszottak, ezáltal megmutatva a világnak egy olyan katonai eszközt, amely örökre megváltoztatta a hadviselés arculatát. (Gabel, 1997.)

Felhasznált irodalom:

Railroads In The Civil War, 2019

<https://www.american-rails.com/railroads-in-the-civil-war.html>

Essential Civil War Curriculum, George A. McLean, Jr., 2019

<http://www.essentialcivilwarcurriculum.com/a-railroad-war.html>

Kirobban az amerikai polgárháború, Tarján M. Tamás, 2019

http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1861_aprilis_12_kirobban_az_amerikai_polgarhaboru/

Civil War Railroads, Hardcover, 1961, George B. Abdill, Bonanza

Railroads in the Civil War: The Impact of Management on Victory and Defeat (Conflicting Worlds: New Dimensions of the American Civil War) Paperback – October 1, 2004 by John E. Clark Jr., LSU Press

Railroad Generalship: Foundations of Civil War Strategy, Dr. Christopher R. Gabel, U.S. Army Command and General Staff College Fort Leavenworth, Kansas, 1997