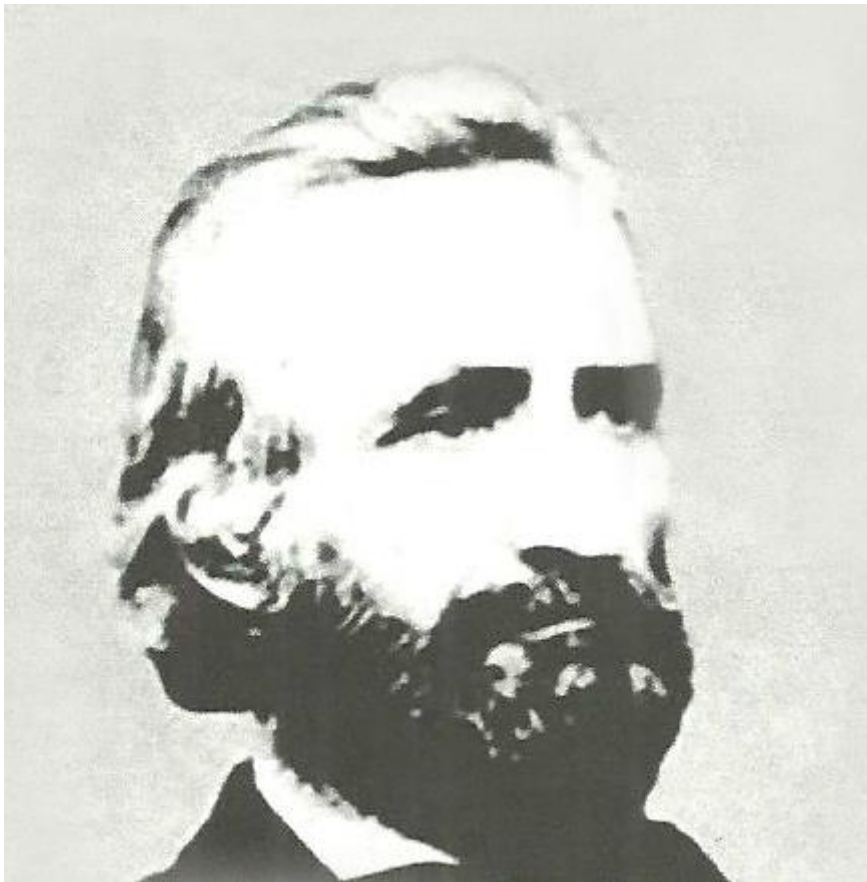


Sydstaternas svaga länk

Logistik i amerikanska inbördeskriget



Mattias Hansson

Abstract

”The prisoners taken here were better clothed than any we had seen before. All provided with overcoats and jackets or [sic] a much better material than our own. They were of English manufacture, much darker than the United States uniform, and this furnished conclusive evidence of successful blockade running”. These words were noted on Confederates from Hay’s Louisiana brigade by their Union captors after the battle of Kelly’s Ford in November 1863.

A strange testimony it seems. Many would expect the Confederate Army to look according to myth of the ragged rebel by then.

This work is a theory testing case study about Confederate logistics in the American Civil War. The method used is Critical Realism.

Railroads, steam ships and wagon trains, operated in a transportation network over the Southern states. This study applies two theoretical perspectives of logistics to find out what was working and what failed the Confederate defensive war strategy. Despite the odds, the South managed to raise an army, adequate for fulfilling their strategic goal of defending their territory, utilize interior lines of communication and put pressure on Washington D.C until the North would consider it not worth the effort. However the Confederate cause was lost due to top-down micro management and a transportation network that utterly failed to get abundant supplies to where they were needed. States rights hampered the mobilization of much needed resources. The agricultural South, a nation of farmers, were successful in arming its troops but failed to feed them.

Nyckelord: logistik, sydstaterna, states rights, amerikanska inbördeskriget, järnväg
Antal ord: 9995

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte och problemformulering	4
1.2.1	Forskningsfrågan	4
1.3	Tidigare forskning	4
1.4	Centrala begrepp	5
1.5	Avgränsning	5
1.6	Disposition	5
2	Teori	6
2.1	Teoretiskt ramverk	6
2.1.1	Martin Van Creveld	6
2.1.2	Thomas M. Kane	7
2.2	Operationalisering	9
3	Metod	10
3.1	Val av metod	10
3.2	Källor och arbetsmetodik	10
3.2.1	Källkritik	11
3.2.2	Validitet	11
3.2.3	Reliabilitet	11
4	Redovisning av empiri	12
4.1	Logistikorganisation inom krigsdepartementet	12
4.1.1	Commissary Bureau	12
4.1.2	Quartermaster Bureau	12
4.1.3	Ordnance Bureau	13
4.2	Det som fungerade bra	13
4.2.1	Livsmedelsförsörjning	13
4.2.2	Materieförsörjning	15
4.2.3	Transport och distribution	17
4.2.4	Sammanfattning	20
4.3	Det som fungerade dåligt	20
4.3.1	Livsmedelsförsörjning	20
4.3.2	Materieförsörjning	22
4.3.3	Transport och distribution	23
4.3.4	Sammanfattning	26

5	Avslutning.....	28
5.1	Återkoppling till frågeställningen	28
5.1.1	Forskningsfrågan	28
5.2	Resultat.....	28
5.3	Diskussion och kritik mot undersökningen.....	29
5.4	Förslag på vidare forskning.....	30
6	Referenser.....	31
6.1	Litteratur.....	31
6.2	Digitala artiklar och rapporter	31
6.3	Bilder.....	32
	Tabell 1 Exempel prisökningar (Jones 1866 s. 250-253).....	14
	Tabell 2 Reglementerad tilldelning (Arliskas 2006 s. 10).	15
	Tabell 3 Prisjämförelse (Jones 1866).....	16
	Tabell 4 Rapport 27 januari 1865 tilldelade persedlar under föregående sex månader till Lees armé (Arliskas 2006 s. 85).	16
	Tabell 5 Urval vapenmateriel köpt fram till 1863 i Storbritannien (Barry & Burt 2014 s. 121).	17
	Bild 1 Lucius Bellinger Northrop (wikipedia/commons/3/30)	1
	Bild 2 Strategiskt stryppande av konfederationens resurser. Library of Congress, (Elliot 1861) 3	
	Bild 3 Lee gjorde ett försök att angripa unionens logistikbas vid City Point utanför Petersburg den 25 mars 1865 (Courtesy National Archives, photo no. 111-B-4860).....	21

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Logistiken hade en strategisk inverkan på amerikanska inbördeskriget. (Wilson 2002 s. 227).

I inbördeskriget 1861-1865, som kommit att kallas det första moderna kriget (Rystad 2000 s. 7), ställdes båda sidor inför enorma utmaningar i att utrusta och försörja de nya massarméerna (Wilson 2002 s. 4). Att studera konfederationens logistik är vital för att utveckla en mer heltäckande förståelse för sydstaternas utmaningar (Derbes 2014 s. 131). Därför finns det ett strategiskt värde i att fördjupa sig i varför vissa saker gick bra och andra dåligt.



Bild 2 Strategiskt strypande av konfederationens resurser. Library of Congress, (Elliot 1861).

1.2 Syfte och problemformulering

Det övergripande syftet med föreliggande undersökning är att studera fallet logistik i det amerikanska inbördeskriget. I fokus är logistikens betydelse för den strategiska utgången och klarläggandet av förutsättningarna för konfederationen att förflytta och försörja armén 1861-65. Jag ska identifiera de starka och de svaga länkarna i logistikkedjan.

Detta är intressant än idag därför att det är ett bra exempel på en nation som bedrev ett defensivt krig på eget territorium, mot en resursstarkare motståndare, och med ett logistiksystem som var ansträngt till bristningsgränsen. I dagens militära förmågeavvägningar är det en ständig utmaning att balansera de stridande enheterna mot de stödjande. I fredstid är det mycket svårt att göra den avvägningen. En kedja är aldrig starkare än den svagaste länken och det är bara i krig eller en svår kris som den länken kan identifieras, inom militären och inom samhället. (Washburn 1989 s. 4).

Mitt valda forskningsproblem har blivit försummat inom forskningen (Esaiasson m.fl. 2017, s. 33). Det har skrivits mycket om det amerikanska inbördeskriget, men vanligen handlar det om de stora slagen, politiken, de bakomliggande motsättningarna och slaveriet. Mindre utforskat är materielanskaffningen, försörjningen, distributionen och hur logistikkedjan påverkade utfallet av kriget.

Jag vill påstå att logistikens betydelse är förbisett i många avseenden, historiskt men även idag.

1.2.1 Forskningsfrågan

Kan någon av två motstående teorier om logistik i krig, förklara sydstaternas framgångar och misslyckanden?

1.3 Tidigare forskning

Betydande verk inom området är *Confederate Industry: Manufacturers and Quartermasters in the Civil War* av Harold S. Wilson och *Ploughshares into Swords: Josiah Gorgas & Confederate Ordnance* av Frank E. Vandiver. *Suppliers to the Confederacy* av Craig L. Barry och David C. Burt, ger många detaljer om importen från Europa. Tidigare forskning om logistikens påverkan på utfallet av amerikanska inbördeskriget består till annars till övervägande del av analyser av nordstatslogistiken. Den historiska faktalitteraturen är ofta deskriptiv och min ansats har varit att analysera resultat med hjälp av teorier.

1.4 Centrala begrepp

- Logistik enligt Jominis definition: "the practical art of moving armies and keeping them supplied" (Kane 1998 s. 3-4).
- Unionen, nordstaterna.
- Tennesseearmén under generalerna Braxton Bragg, och Joseph E. Johnston. Norra Virginiaarmén under general Robert E. Lee.
- Konfederationen, de elva sydstaterna som bröt sig ur unionen: South Carolina, Alabama, Mississippi, Georgia, Florida, Texas, Louisiana, Virginia, Arkansas, North Carolina och Tennessee (Rystad 2000 s. 35-36).

1.5 Avgränsning

Denna uppsats fokuserar inte på orsakerna till kriget. Dock kommer jag att referera till vissa av dessa i syfte att förklara sydstaternas sätt att agera, specifikt States rights. Ekonomi kommer endast att tas upp som enstaka exempel.

Rummet avgränsas till operationsområdena söder om Mason-Dixonlinjen och öster om Mississippifloden. Tiden avgränsas till krigsåren 1861-1865. Analysen handlar om sydstaternas logistik, med vissa exempel på nordstaternas motsvarigheter. Det är relevant för att sydstatssidans lösningar inte sällan var en svagare kopia av sina motståndares. Sjukvård och krigsfångtjänst omfattas inte av denna undersökning.

1.6 Disposition

Det teoretiska ramverket och metoden diskuteras. Därefter följer en presentation av det empiriska underlaget. Avslutningsvis presenteras slutsatser och förslag på fortsatt forskning.

2 Teori

2.1 Teoretiskt ramverk

Det teoretiska perspektivet bygger på två teorier om logistik i krig och betydelsen av dessa för krigets utgång. De två teoretiska perspektiven kommer fram till olika slutsatser.

2.1.1 Martin Van Creveld

Van Creveld var den förste att göra en omfattande undersökning ur logistiskt perspektiv i sitt klassiska verk *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton* (1977). Hans hypotes var att det inte bara är befälhavarens genialitet och beslutsamhet, eller en överlägsen eldkraft som får arméer att vinna segrar på slagfält hundratals mil bort. Det måste ha föregåtts av noggrann förtänksamhet avseende volymer av förnödenheter, lämpliga transportvägar etcetera. Logistikern borde då logiskt ha en avgörande påverkan på strategin och ju mer tanke som ägnats åt logistiken både i planering och genomförande, desto bättre förutsättningar för framgång i kriget (Van Creveld 2004 s. 1-3). Han undersöker hur logistiken har påverkat strategin under de senaste århundradena, från 30-åriga krigets magasinskedjor och Napoleons rovkrigföring, över den industriella revolutionen och de båda världskrigen. Han drar skiljelinjerna vid stora omvälvande förändringar i logistikens förutsättningar.

Van Creveld vänder uppochner på ett antal historiska myter, och kommer fram till att många av de slutsatser om en kontinuerlig utveckling som dragits, om logistik genom åren delvis varit felaktiga. Järnvägen var inte så avgörande för försörjning av trupper och gjorde inte att den logistiska räckvidden ökades nämnvärt (Berg 2018 s. 11). Så länge trupperna var stilla nära en järnvägsknutpunkt kunde de försörjas via den, men så fort kampanjerna började blev försörjningen avhängd. (Van Creveld 2004 s.123). Clausewitz hade fel när han hävdade att Napoleons logistik skiljde sig från sina föregångare, La Grande Armée levde också av landet. Rommel förlorade för att han överskred räckvidden för sina försörjningslinjer i Nordafrika, Hitlers strategi kan inte beskyllas för det, och inte heller italienarnas påstådda brister i förnödenhetstransporter från Italien (Clarke 1979 s.198).

Van Creveld menar att det inte var någon stor skillnad på hur logistiken fungerade från 30-åriga kriget och fram till första världskriget. Arméer levde på lokala tillgångar och var tvungna att röra på sig för att kunna göra det. Långa försörjningslinjer skapade problem med att de måste övervakas. Fram till första

världskriget var fabriksproducerade förnödenheter ingenting i jämförelse med mat och foder. I slaget vid Borodino, deltog 133000 franska soldater och 40000 hästar. Beräknat på dagsransonen 1,18kg/soldat och 11,8kg/häst exklusive vatten, gav en totalvikt på 692 ton. I slaget sköt de 1,2 miljoner gevärskulor och 60000 kanonkulor. 0,03 kg/gevärskula och 4,5kg/kanonskott, totalvikt 336 ton, varav 90 procent utgjordes av artilleriammunition. Det var det enda fullskaliga slaget under en kampanj på 6 månader. (Van Creveld 2004 s. 244). Vid Gettysburg sköt unionstrupperna bara hälften i jämförelse med fransmännen vid Borodino, under tre dagar. (Van Creveld 2004 s. 250). Nordstatsarméns andra kår, förbrukade bara 14 ammunitionsvagnslaster av 60 tillgängliga, trots att de var kraftigt involverade i striderna. (Hess 2017 s. 145). 1914 förändrades utvecklingen dramatiskt då ammunition började förbrukas i en mycket högre takt än någon hade kunnat föreställa sig. Precisionstillverkade vapen krävde specifik ammunition och reservdelar, vilket gjorde att man inte som förr, kunde ta över fiendens lager. (Van Creveld 2004 s. 126). Förnödenheter som nu behövdes var till 90 procent fabriksproducerade som sedan måste transporteras fram. (Van Creveld 2004 s. 251). Den taktiska utvecklingen hade kört om de logistiska möjligheterna.

Supplying War anses av många vara ett grundläggande och fortsatt betydelsefullt verk inom området logistik även om kritik har riktats mot den på grund av att, den dels anses alltför selektiv i urvalet av fall och enbart handlar om markoperationer i Europa, dels inte undersöker krigföring efter 1945 och då inte skulle vara generaliserbar och dels på grund av att den inte helt belägger sin teori. (Berg 2018 s. 11). Van Creveld konstaterar också att de flesta arméer har förberett sig ad-hoc utan tanke på optimal kombination av olika resurser (Van Creveld 2004 s. 236). De som ägnar för lång tid för planering är ofta inte de mest framgångsrika. Ändrade förutsättningar har förmodligen förhindrat majoriteten av befälhavare att genomföra sina krig med ens något som påminner om det antal eller typ av resurser de hade önskat. Van Creveld poängterar att det var under Napoleons Rysslandskampanjs två första veckor, d.v.s. den period som mycket noggrant planerats och förberetts för, var då hans armé drabbades hårdast (Van Creveld 2004 s. 72).

Van Crevelds slutsatser är att oavsett om man har lagt mycket eller lite tid på planering av logistiken, så finns det inget uppenbart samband med framgång på slagfältet. Detta innebär att befälhavares personliga kvalitéer som anpassningsförmåga, resursmedvetenhet, förmåga att improvisera och beslutsamhet är mycket viktiga att besitta. (Van Creveld 2004 s.203).

2.1.2 Thomas M. Kane

Kane använder sig delvis av Van Crevelds resonemang men drar helt andra slutsatser i *Getting It There: The Relationship Between Military Logistics and Strategic Effectiveness*. Han påstår sig kunna bevisa att logistiken har en avgörande betydelse både för krigföringen och för utgången av krig och han riktar genomgående kritik mot Van Crevelds forskning. Kane menar att även om

militära befälhavare alltid har erkänt vikten av logistik i krig, så har akademiska forskare misslyckats med att förklara hur försörjningsfaktorer påverkar strategin. Han motsäger Van Crevelde's argument och anser att noggrann logistikplanering visst är av avgörande vikt i krig, genom att öka antalet strategiska valmöjligheter. Logistikerna ger förutsättningar, styrka, redundans och bildar därigenom grunden för både strategin och taktiken (Berg 2018 s. 13). Detta gör han genom fem olika fallstudier från andra världskriget till kalla kriget. Han framställer logistik som en skiljedomare som avgör vad en militär befälhavare har för resurser till sitt förfogande.

En logistikorganisation kan inte fullgöra sitt arbete enbart genom att upprätthålla ett stort flöde av förnödenheter till frontlinjen. Förband som genomför anfall behöver en annorlunda nivå av stöd jämfört med en som försvarar och utvecklingen i ett specifikt slag kan förändra behoven radikalt. Att förnödenheterna tar slut vid ett kritiskt tillfälle kan bli katastrofalt. Det kan även innebära problem med för mycket förnödenheter - The "logistical snowball", då slösas resurser och skapar administrativa bekymmer som kan påverka operationen. Logistiker måste upprätthålla en balans mellan svält och förstoppning (Kane 1998 s. 7).

I *Supplying War*, lägger Van Crevelde mycket fokus i sina fallstudier på hårda fakta och mätbara saker som avstånd, konsumtionstakt, hastighet, och brister vid fronten. När han jämför hur trupper försörjts, och snabbt arméer har förflyttats, har han kommit fram till att genomförandet alltid har brutit relaterat till vad transportteknologin teoretiskt borde klarat. Men mer anmärkningsvärt är att varken teknologin eller systematiskt management har förbättrat situationen. Givetvis har motordriftens införande avsevärt ökat hastigheten för transporter, men drivmedelsbehov och ammunitionsbehov har motverkat effektiviteten.

Vidare när han granskar innovatörer som Napoleon och Von Moltke, så finner han få bevis för att logistiken spelade någon större roll i deras strategier. *Supplying War* påstår enligt Kane, alltså att logistiska faktorer som påverkar framgång eller nederlag, ligger bortom någon ledares medvetna kontroll. Kritiker avfärdar hans tes genom att poängtera att för varje slutsats Van Crevelde drar, kan man i historien hitta ett motsatsexempel (Kane 1998 s.9-10). Kapitlet om Stilla havskriget innehåller direkta motsägelser mot Van Crevelde's argument, att förberedelser är av underordnad betydelse (Kane 1998 s. 233). Kane, menar att, studerar man de amerikanska operationerna mot Japan, så inser man tillkortakommandena i *Supplying War*. Det är två avgörande skillnader mellan fallen i *Supplying War* och striderna i Stilla havet. Van Crevelde's fokus på krigföring på land i Europa gjorde det lätt för honom att finna exempel på improvisation. Fartyg till sjöss och amfibieoperationer mot öar har mindre utrymme för flexibilitet i logistikplanerna (Kane 1998 s.84-86).

Vidare kommer motstående befälhavare att söka sätt att dra fördel av motståndarens logistiska situation. Logistik är både ett mål och ett medel i krig, en faktor som kan påverka operationer likväl som att påverkas av operationer (Kane 1998 s. 229-233). Kane påstår att den som försöker sig på att applicera en generell teori på varje fallstudie, snabbt kommer att gå bort sig. Därför lyckas inte Van Crevelde hitta stöd för sin hypotes att om logistik påverkar utgången av slag, så

skulle den befälhavare gynnas mest, som har lagt ner mest jobb på att förutse, administrera och bygga upp lager.

Tvärtemot Van Creveld, drar Kane slutsatsen att varje strid är unik och historien visar tydligt att inget militärt orakel kan förutspå de exakta förnödenhetsbehoven ens i de mest välplanerade operationer. För att kunna tillhandahålla resurser som strategin kräver, måste logistiker delta i skapandet av strategin, inte bara i planeringsfasen, utan i varje steg (Kane 1998 s.6-7).

2.2 Operationalisering

Såväl Van Creveld som Kane hade i sina hypoteser liknande ingång, att logistiken har betydelse för strategin, men de drar olika slutsatser efter sina undersökningar. Det finns en intressant motsättning mellan de två valda perspektiven och jag ska pröva vilken av teorierna som bäst kan förklara, vad som gick bra och vad som gick dåligt med sydstaternas logistik samt vilken roll förberedelserna spelade.

1. Livsmedelsförsörjning

Hur var livsmedelsförsörjningen dimensionerad och hur mycket av jordbruket ägnades åt inkomstbringande handelsvaror som bomull och tobak? Påverkade kriget jordbruket?

2. Materielförsörjning

Hur tillgodosågs materialbehovet och hur var förhållandet mellan den inhemska industrin och det som tillverkats utomlands och importerats? Hur kunde sydstaterna ha bättre materiel sent i kriget?

3. Transporter

Hur lyckades de konfedererade transportera och distribuera förnödenheter? Hur såg infrastrukturen ut och kunde södern med sin begränsade industri tillgodose behoven av reparationer och underhåll av sitt transportsystem?

4. Administration

Hur kunde konfederationen organisera en effektiv administrativ organisation för att leda och fördela försörjningen? Kan den strategiska förlusten förklaras med logistikens inverkan?

3 Metod

3.1 Val av metod

Tillvägagångssättet är att förklara vad det var som hände i just detta fall, genom en teoriprovande ansats, på existerande teorier och förklaringsfaktorer, och göra en inomfallsanalys syftande till om händelserna bäst kunde förklaras med Van Crevelds teori, att det inte hjälper att förbereda sig, eller Kanes teori att förberedelser är viktigt, alternativt att det inte kan förklaras med dessa teorier. Jag arbetar utifrån att söka stöd om orsak och verkan i det empiriska materialet. (Esaiasson m.fl. 2017, s. 42). Det vetenskapsfilosofiska förhållningssättet är kritisk realism (Esaiasson m.fl. 2017, s. 19), med intensiv design, då jag i min ansats strävar efter att överbygga den empiriska och den verkliga domänen, alltså inte enbart fokuserar på kausala utfall och hårda fakta utan även funderar över orsaken att ett visst empiriskt fenomen uppträder. Den kritiska realismen kan sägas ligga mellan positivismen och hermeneutiken. (Brandén 2015 s. 2-3) och tillämpas genom observation och beskrivning empiriskt, uppdelning och sortering av det empiriska materialet i kategorier utifrån meningsbärande textenheter och analys av resultatet kvalitativt. (Tallberg och Gustafsson 2018 s. 53-66).

3.2 Källor och arbetsmetodik

Empirin i detta arbete är hämtad ur böcker och artiklar. Här bör, utöver Wilsons *Confederate Industry*, framhållas Earl J. Hess *Civil War logistics: A study of military transportation*. Ett omfattande verk som grundar sig på många primärkällor som arkiverade dokument från kriget. Benjamin M. Washburns masteravhandling *An Analysis of Confederate Subsistence Logistics* från 1989 har varit av vikt för föreliggande arbete, både i sig självt men främst därför att jag via det har kunnat hitta primärkällor i form av dagböcker som gett en god inblick i den konfedererade logistikadministrationen och för att kunna styrka sekundärkällor i form av annan litteratur under arbetets gång. Jag har använt två primärkällor. *A Rebel War Clerks Diary* av John B. Jones, samt *Inside the Confederate Government* av Robert Garlick Hill Kean. Vidare hittade jag Van Crevelds verk med tips från min handledare Tony Ingesson vid Lunds Universitet samt därtill i Claes Bergs magisteruppsats *Utan svans - inga tändar* från Försvarshögskolan, genom vilken jag också fann Kanes avhandling. Få böcker är skrivna ur ett logistiskt perspektiv, då historiker sällan belyser de rutiner som lett

till framgång. Unionens logistikförehavanden är mycket mer väldokumenterade än konfederationens och det finns goda förutsättningar att få tag på primärkällor.

3.2.1 Källkritik

De böcker och artiklar jag baserar detta arbete på, har bedömts trovärdiga enligt de källkritiska kriterierna, äkthet, tidssamband, oberoende och tendensfrihet, då de i de flesta fall skrivna av forskare inom ämnet. *Civil War Logistics* kan sägas utgöra ryggraden i denna uppsats. Skriven av en professor i historia, som gett ut flera välrenommerade böcker om inbördeskriget. Den är skriven nyligen, baserad på ett brett urval av källor. Texten är neutral, saklig och akademisk samt fri från författarens egna värderingar. Självklart finns det en viss risk med att tolka en annan forskares verk som har skrivit utifrån 150 år gammalt källmateriel. De primärkällor jag har haft tillgång till är baserade på författarnas dagboksanteckningar. Äktheten är otvivelaktig och ger en detaljerad bild av konfederationens krigsdepartement. Oberoendekriteriet uppfylls då de är primärkällor. Tendenskriteriet är böckernas svagaste. Framförallt Jones, färgas av mycket eget tyckande och känslor. Kean var akademiskt utbildad och tjänstgjorde under krigets första år som soldat i infanteriet, senare kvartermästare med kaptens grad och från våren 1862 till krigsslutet som avdelningschef inom krigsdepartementet. Hans bok är skriven på ett mer objektiva sätt än Jones, men är inte lika omfattande.

3.2.2 Validitet

Jag tittar på sådant som utgör centrala delar av logistiken. Kontexten är historisk vilket gör att det är svårt att generalisera företeelserna. Jag strävar efter att klargöra vad som har hänt och vilka orsaker som har påverkat händelseförloppen. Källorna är noga utvalda.

3.2.3 Reliabilitet

Jag använder ett brett urval av litteratur och artiklar för att gräva djupare samt för att validera uppgifter från de böcker som jag funnit mest användbara. Reliabiliteten säkerställs därmed genom kontroll mot flera källor.

4 Redovisning av empiri

4.1 Logistikorganisation inom krigsdepartementet

Överst i logistikkedjan var president Jefferson Davis. Med bakgrund som arméofficer med en viss hjältestatus från kriget mot Mexico, och som USAs krigsminister under president Franklin Pierce, betraktade sig Davis själv som en militär expert och han lade sig ofta i sina generalers planer. Nästa led i hierarkin var krigsdepartementet som leddes av krigsministern vilken var övergripande ansvarig för de administrativa avdelningarna där de olika logistikfunktionerna ingick (Kean 1993 s. xxii-xxiii).

Våren 1861 drog logistikcheferna samma slutsats. Södern var otillräckligt förberedd att gå i krig mot den bättre utrustade unionsarmén. Många sydstatare lurade sig själva att tro på ett kort krig. Tre huvudsakliga sätt för anskaffning kunde tillgås. Erövra unionsmateriel, importera från Europa samt inhemsk produktion (Seth 2004 s. 20).

4.1.1 Commissary Bureau

Överste Lucius B. Northrop, generalintendenten, var chef över the kommissariebyrå med uppgift att anskaffa och distribuera livsmedel. Northrop förväntade sig ett utdraget krig som skulle innebära inflation och sökte förekomma det genom att avtala långtidskontrakt med fasta priser. (Washburn 1989 s. 104-113). Han eftersträvade en dominoeffekt av boskapstillförsel genom att de skulle drivas över Mississippi, från Texas. Inte för att transporteras hela vägen till Virginia men för att frigöra boskap från nedre södern som i sin tur kunde lätta på trycket för Georgia och Carolinas. (Washburn 1989 s. 119).

Givet vägran att ta över järnvägsbolagens verksamhet, ville Northrop att krigsdepartementet skulle kräva av företagen att under vissa perioder enbart transportera militära förnödenheter. Även om detta ibland gjordes, visade det sig ändå för sällan och under för korta perioder för att kunna möta den ständiga bristen på mat och andra förnödenheter till soldaterna i fält (Hess 2017 s. 98). Northrop kritiserades hårt under kriget och av historiker i efterhand, som syndabocken som inte lyckades försörja sydstaternas arméer. Han ersattes av brigadgeneral Isaac M. St. John från 16 februari 1865 (Kean 1993 s. 204).

4.1.2 Quartermaster Bureau

Leddes av generalkvartermästaren överste Abraham Charles Myers, samt från 9 augusti 1863, brigadgeneral Alexander R. Lawton (Kean 1993 s. 90).

Myers begärde en budget på \$128 miljoner för att vidmakthålla en armé på 100000 man. Den konfedererade regeringen insåg inte rimligheten i dessa beräkningar och han fick en budget på \$39 miljoner för 1861. Eftersom resurserna var begränsade hade Myers en vision om att mycket skulle importeras, och lade stor vikt vid att etablera mottagningsplatser i sydstatshamnar. Han hyrde ett magasin i Richmond och etablerade beklädnadsbyrån (Wilson 2002 s. 8-9). Han satte även upp det administrativa högkvarteret i Richmond och utsåg personal som bemannade kontor i 19 olika städer med uppgift och mandat att köpa militär utrustning och förnödenheter. Till 1862 hade stora depåer etablerats i Richmond, Staunton, Raleigh, Atlanta, Columbus, Huntsville, Montgomery, Jackson, Little Rock, Alexandria och San Antonio, för att stödja arméernas operationer (Seth 2004 s. 24).

4.1.3 Ordnance Bureau

Överste Josiah Gorgas, tygmaterielchef under hela kriget, beskrevs som ett logistikgeni. Hans avdelning var den mest framgångsrika av logistikbyråerna. Han lyckades under fyra år förse sydstatsarmén med vapen, ammunition och stridsutrustning. För att möta de initiala bristerna, skaffade han vapen från Europa och koordinerade blockadbrytare. Dessutom etablerade han nitrat- och gruvbyrån som tillhandahöll ingredienserna till krut, samt koppar, mässing, järn samt byggde upp ett nätverk med arsenaler över hela södern (Seth 2004 s. 19).

4.2 Det som fungerade bra

4.2.1 Livsmedelsförsörjning

Myndigheterna började under vintern 1861-62 utöva påtryckningar för omställning inom jordbruket till majs, ärtor och foder inför de förväntade fälttågen. Bomullsodling var oerhört arbetskrävande och omställning till exempelvis majsodling frigjorde arbetskraft. (Washburn 1989 s. 40-41). Majoriteten av bondgårdarna och plantagerna följde lojalt uppmaningarna och bomullsskörden 1862 var bara 36 procent av föregående års (Washburn 1989 s. 44).

De flesta och bästa köttdjuren fanns i de nordligaste sydstaterna, Kentucky, Maryland, Virginia och Tennessee. Övrig betydande boskapsuppfödning skedde i Texas. Det var därför av stor vikt att hålla dessa områden. Generalintendent Northrop gjorde tidiga förberedelser för att tömma gränsstaterna på saltat kött och flytta det (Washburn 1989 s. 50). Efter hand som inflationen blev värre blev varorna allt dyrare.

Tabell 1 Exempel prisökningar (Jones 1866 s. 250-253).

Vara	Pris före kriget	Pris januari 1863
Mjöl per tunna	\$7.50	\$22
Bacon per pund	\$0.13	\$0.60
Nötkött per pund	\$0.08	\$0.50
Smör per pund	\$0.30	\$1.50
Salt och peppar	\$0.10	\$2.50
Kaffe fyra pund	\$0.50	\$20

Det finns i forskningen indikationer på att livsmedel producerades i adekvat mängd. Jones noterade i sin dagbok 1863 att det inte råde någon direkt brist på livsmedel, men det var problem att upphandla transporter och distribuera dem. (Jones 1866 s. 241) Kean noterade i sin dagbok att 22 fartyg med totalt 317515kg bacon ankom under ett par dagar i början på juni 1864 (Kean 1993 s.154). Northrop rapporterade 1864 att det fanns tillräckligt med kött att tillgå inom landet för att täcka arméns behov ett gott stycke in på sommaren. Med kompletteringar från Bermuda och Nassau, skulle det räcka till hösten. I februari 1865 skrev han i sin rapport att 2577704 köttransoner och 8 718000 brödransoner, var på väg till Richmond, tillsammans med stora mängder ris, kaffe och socker. Det visar att framförallt omställningen av odling till matprodukter var framgångsrik (Washburn 1989 s. 63). När Shermans unionstrupper framryckte genom Georgia, mot Atlantkusten 1864, hittades upplag av mat på landsbygden, i tillräckliga mängder för att försörja både trupperna och djuren (Rystad 2000 s. 199-200). Till och med i mars 1865, bara veckor innan kapitulationen, rapporterades att det fanns tillräckliga lager mat i Virginia, North Carolina, norra South Carolina samt i östra Tennessee, för att försörja armén till nästa skörd och 12500000 brödransoner plus 11500000 köttransoner fanns omedelbart tillgängliga i North Carolina och Virginia. (Washburn 1989 s.65).

Vilken roll spelade förberedelser?

- Vikten av att prognosticera var lager behövde byggas upp. Cash crops dominerade jordbruket. Under kriget ställdes det om mer mot matodling. Kriget tvingade fram den omställningen för att möta behovet av mat till armén och civilbefolkningen. Vissa områden blev kraftigt utsugna av den militära närvaron. Mycket förstördes av fientliga handlingar. Van Crevelds teori styrks då det skedde ad-hoc och inte fanns med i planerna från början då man räknade med ett kort krig och en snabb seger.

Kanes teori om planeringens vikt spelade roll när det gällde kött. Dispositionen av kött djuren, längs norra gränsen och bortom Mississippifloden. Northrop gjorde planer för hur förråden skulle konsumeras och för omflyttning av boskap. Salt var en strategisk vara som var en förutsättning för att kunna konservera kött, och det fortsatte man importera från Storbritannien bl a som ballast på blockadbrytarna. Livsmedelsresurserna var tillräckliga totalt sett, men tillgångarna var ojämnt utspridda över ett stort område.

4.2.2 Materieförsörjning

Sydstaternas system för beklädnad, Commutation act, gick ut på att varje soldat själv skaffade sin uniform och för detta ersattes han sedan ekonomiskt med \$21 var sjätte månad. Detta tillämpades till oktober 1862 när depåsystemet utvecklades och staten tog över ansvaret även för soldaternas persedlar. (Arliskas 2006 s. 6-8).

Tabell 2 Reglementerad tilldelning (Arliskas 2006 s. 10).

Persedel	Första året	Andra året	Tredje året
Huvudbonad	2	1	1
Jacka	2	1	1
Byxor	3	2	2
Skjorta	3	3	3
Långkalsonger	3	2	2
Kängor	4	4	4
Stridsutrustning	1	-	-
Överrock	1	-	-
Filt	1	-	1

En soldat bar ungefär 25kg utrustning. Sitt vapen, 60 patroner, mat för tre dagar, en filt eller en överrock, ett par extra byxor, strumpor, långkalsonger, buret i en rygsäck eller inrullat i en filt buren över axeln. Jones beskriver soldater ur 1 SC Vols. strax efter Fort Sumter som unga män klädda i grovt hemspunnet grått (Jones 1866 s.33). I augusti 1861 bedömde Myers i en rapport till krigsministern att det inte fanns tillräckligt med skor, ylletyg och tillverkningskapacitet att möta behovet av 1 miljon par skor, 800000 meter grått ylletyg till uniformer och 500000 skjortor för ett års tjänstgöring. Han önskade importera varorna. Men det skulle dröja månader att få fram. Inför den kommande vintern utgavs en vädjan till folket att skänka kläder till armén. Gensvaret var stort och soldaterna behövde inte frysa den vintern, men de var klädda i en stor variation persedlar (Arliskas 2006 s. 24-25). Under stor del av kriget syddes uniformspersedlar i hemmet av kvinnor, utav kontraktörstillhandahållet material. Resultatet var sporadiskt och av varierande kvalitet (Seth 2004 s. 27). Vid ett senare tillfälle beskrev Jones soldaternas uniformer som, hemmagjorda, färgade gula [beigea] med bark från butternutträd. (Jones 1866 s. 318). Vissa delstater, exempelvis North Carolina och Georgia, tecknade egna avtal för att säkerställa att ersättningspengarna kom den egna delstaten tillgodo. Fängelser bidrog till den inhemska tillverkningen. Alabama State Penitentiary tillverkade exempelvis 13895 tält, 2712 vagnskapell och 1272 rygsäckar under kriget. (Derbes 2014 s. 157).

De som tecknade kontrakt med konfederationen om tillverkning var skyldiga att uppge korrekta bedömningar av kostnader, och om det visade sig att de undervärderat priset var de bundna att acceptera villkoren för fasta priser på varor.

Tabell 3 Prisjämförelse (Jones 1866).

Plagg	Pris före kriget	Pris januari 1863
Grovt jeansstyng	\$0.45	\$4
Ylle	\$2	\$28
Yllehatt per dussin	\$7	\$50
Stövlar	\$7.50	\$60
Kängor med lågt skaft	\$3.50	\$25

Senare under kriget tecknades avtal med firmor i Storbritannien som exempelvis Peter Tait & Company och S. Isaac Campbell & Company, att förse konfederationen med ylletyg och färdigsydda uniformer. Dessa började anlända under sommaren 1863 och fortsatte att levereras fram till krigsslutet. Det brittiska arméyllet som levererades var mörkt blågrått och ledde inledningsvis till en del förvirring på slagfältet hos båda sidor, då de kunde misstas för dammiga nordstatsuniformer. När Longstreets kår anlände till Tennessee i september 1863 för att understödja Braggs armé, hade de efter slaget vid Gettysburg fått nya uniformer av den brittiska typen, medan Tennesseearmén fortfarande var utrustade med beigea jeansuniformer. (Barry & Burt 2014 s. 171-172). I och med de brittiska importerna och tvärtemot myten om the ragged rebel, så var sydstatsarmén mer enhetlig och hade bättre uniformsplagg 1864-1865.

Tabell 4 Persedelutdelning juli 1864-januari 1865 (Arliskas 2006 s. 85., Barry & Burt 2016 s. 418, Wilson 2002 s. 127).

Persedel	Antal	Varav till Lees armé, 66533 man som mest under perioden
Jacka	215592	104199
Byxor	356729	140578
Skor	359937	167862
Filtar	131477	74851
Huvudbonad	116637	27011
Flanellskjorta	22503	21063
Bomullsskjorta	285944	157727
Långkalsonger	341682	i.u
Strumpor	271285	146136
Överrock	6655	4861

Vapen började importeras redan 1861. Kapten Caleb Huse, sändes till Europa som agent för att köpa vapen. Det ansågs omöjligt för nordstaterna att hålla alla hamnar helt blockerade. (Jones 1866 s. 44). Vid krigsutbrottet hade konfederationen 150000 handeldvapen, tagna från arsenaler och delstaterna hade själva cirka 100000 (Jones 1866 s. 78). Huse tecknade kontrakt med några stora leverantörer bla S. Isaac, Campbell & Company och the London Armoury Company. LAC producerade minst 75000 Enfieldgevär till konfederationen (Seth 2004 s. 20). S. Isaac Campbell & Co., London erbjöd att ekipera och utrusta 100000 man i utbyte mot bomull. (Jones 1866 s. 223).

Tabell 5 Urval vapenmateriel köpt fram till 1863 i Storbritannien (Barry & Burt 2014 s. 121).

Vara	Antal	Pris
Gevär	131129	\$2086315
Artilleripjäser	129	\$484730
Artilleriammunition	Ca 20000	Inkluderat ovan
Sablar	16178	\$101605
Sabelbälten	5392	Inkluderat ovan
Stridsutrustning	34731	\$274365
Ryggsäckar	34655	Inkluderat ovan
Bajonettbalja	81406	Inkluderat ovan
Vapenremmar	40240	Inkluderat ovan
Krut	Ca 560000lbs	\$235050
Rivtändare för artilleri	89900	Inkluderat ovan
Tändhattar	10100000	Inkluderat ovan
Salpeter	1024lbs	Inkluderat ovan
Kaliumklorid	2800lbs	Inkluderat ovan

Importen flödade in trots blockaden under det följande året och Jones noterade i sin dagbok att det anlöpte fartyg från Europa och blockadbrytare med varor dagligen. (Jones 1866 s. 249).

600000 vapen importerades från Europa till sydstaterna under kriget. Tack vare Gorgas avdelnings utmärkta jobb var den konfedererade armén välbeväpnad,

Järnbruksindustrin i det så kallade järnbältet i Tennessee hade varit en stor spelare på den nationella arenan, med högkvalitativ järnmalm, med sina flodsystem som nyttjades som transportleder redan före ångans tid, och med yrkesskicklig slavarbetskraft. På randen till inbördeskrigets utbrott var Cumberland Iron Works det viktigaste i järnbältet. Söderns enskilt största och viktigaste järnbruk var Tredegar Iron Works i Richmond, där även Crenshaw Mills, den mest betydande textilindustrin fanns. (Gavin 2010 s. 85-86).

Vilken roll spelade förberedelser?

- Förberedelser spelade roll genom vikten av budgetering, att prognosticera var depåer behövde byggas upp, vilka järnvägar som skulle prioriteras och hur den inhemska produktionen skulle kompletteras genom import samt hur vapenförsörjningen skulle kunna stödjas strategiskt. Van Crevelds påstående av att arméer levde av landet stöds delvis främst genom erövring av fiendens resurser. Noggranna förberedelser enligt Kanes teori är exempelvis den systematiska importen av vapen, ammunition, uniformer, och utrustning från Europa, främst Storbritannien, via Bahamas och Bermuda.

4.2.3 Transport och distribution

Arméns standardvagn hade en lastkapacitet på ett drygt ton. Den saknade fjädring, men var robust och välutrustad. Förare utgjordes både av soldater som avdelats från infanteriregementen och av civila. (Hess 2017 s. 136-137). Landtransporter med häst och vagn stod för majoriteten av de fraktade förnödenheterna som fältarméerna behövde. 1,4kg mat för varje soldat och 12kg foder för varje häst eller mulåsa. Det krävdes noggrann planering för att kunna säkerställa tillgängligheten för att kunna understödja, men tillräckligt långt borta från striden för att inte riskera att angripas av motståndaren.

General Braggs invasion av Kentucky sommaren 1862 orsakade både frustration och beundran hos nordstatsgeneralen Sherman. ”When General Buell had to move at a snail’s pace with his vast wagon trains, Bragg moved rapidly, living on the country” (Hess 2017 s. 140-143). Bragg tvingades dra sig ur Kentucky i oktober 1862 delvis på grund av att han inte kunde säkra sina kommunikationslinjer. Men han hade visat hur snabbt och lätt en armé kunde manövrera om man reducerade transporterna och litade till truppersnas personliga uthållighet. Sydstaternas tillåtna transportresurser var generellt lägre än unionens standard. Det bör dock noteras att det ofta var på grund av brist på vagnar snarare än en avsiktlig taktik. Med mellan 25 och 35 vagnar/1000 man var det ändå ett förhållandevis stort antal. (Hess 2017 s. 149). Confederate Transportation Department skapades hösten 1862, en central avdelning för styrning och uppföljning av fälttransporter. Deras uppgift var att anskaffa vagnar, övervaka byggnationer och reparationer av vagnar samt det övergripande ansvaret för att upphandla dragdjur (Hess 2017 s. 16).

Genomsnittspriset för en häst var \$110 och \$105 för en mula mellan dec 1862 och april 1863. Under det sista året hade priserna ökat till \$144-185 per häst och \$170-195 per mula (Hess 2017 s. 164-165).

Få vägar i Amerika vid tiden kunde klassas som förbättrade vägar, som exempelvis planklagda vägar, med lager av sand, grus eller sågspån ovanpå. En annan typ av väg var makadamvägar (efter den skotske ingenjören John Loudon McAdam) där ett lager av krossad sten utgjorde en självdränerande vägyta. Dessa förbättrade vägar förekom främst i övre södern. (Hess 2017 s. 176).

1861 hade USA mer järnväg än någon annan nation i världen, nästan 50000 km. Av dessa var något mindre än en tredjedel i sydstaterna. De två största järnvägsbolagen i södern var Baltimore & Ohio Railroad med 825 km räls (varav tre fjärdedelar i Virginia), 236 lok, 128 passagerarvagnar och 3451 godsvagnar vid tiden för inbördeskriget, samt Louisville & Nashville Railroad med 460 km järnväg, 37 lok, 22 passagerarvagnar och 260 godsvagnar. Sydstaterna, om man skulle betrakta dem som ett eget land, var den tredje största järnvägsnationen i världen efter nordstaterna och Storbritannien. (Hess 2017 s. 70). Ett typiskt godståg bestod av 17 vagnar som var och en kunde lasta 5-10 ton. Passagerartåg var generellt kortare, 5-10 vagnar (Hess 2017 s. 71). Loken hade vanligen fyra rullhjul och fyra drivhjul, vägde 20-30 ton och ångpannan eldades oftast med ved. (Hess 2017 s. 72). Vatten till ångpannan var lika viktigt som ved och vattentorn fanns på många platser längs järnvägarna (Hodges 2009 s. 6). Ett lok kostade ca \$10000 att bygga. Godsvagnarna var ofta byggda, robusta och enkla utan fjädring.

Passagerarvagnar byggdes med fjädring och hade generellt plats för 50-60 personer (Hess 2017 s. 73).

Davis administration tog fram överenskommelser med järnvägsbolagen om standardiserade priser, ungefär hälften mot de civila priserna, och lät kvartermästare i vissa fall få befogenheter att pressa tågföretag att åsidosätta sina mer lukrativa civila transporter under en begränsad tid, till förmån för arméns behov. Konfedererade myndigheter ansträngde sig till det yttersta för att inte komma på kant med järnvägsbolagen.

Konfederationen skapade något de kallade Railroad Bureau, men den var inte jämförbar den med den auktoritet över järnvägarna som unionen hade genom USMRR. Den leddes av en järnvägsinspektör som hade något större befogenhet att förhandla med järnvägsbolagen (Hodges 2009 s. 8).

Det finns få rapporter om hur större truppförflyttningar genomfördes av de konfedererade. Men några framträdande exempel går att finna, som slaget vid Bull Run i juli 1861. Karaktären skiftade från ett stundande nederlag till en överväldigande sydstatsseger då förstärkningar anlände med tåg vid ett avgörande tillfälle (Washburn 1989 s. 78-81). Fler exempel där sydstatsarmén besegrade nordstatsstyrkor med hjälp av lyckat nyttjande av interna kommunikationslinjer tidigt i kriget var slaget vid Manassas och sjudagarsslagen 1862. (Seth 2004 s. 17). Den mest omfattande förflyttningen var den av Braggs Armé från Tupelo till Chattanooga sensommaren 1862. Den rakaste vägen var via järnväg bara 362km. Men unionstrupper kontrollerade redan delar av sträckan genom norra Alabama och tvingade Bragg till en kringgång på 1250km via Mobile och Atlanta. 6 tåg med vardera 10 vagnar användes för att förflytta de första 3000 soldaterna, McGowans division, först till Mobile, där de skeppades över bukten för att sedan åter borda tågagnar för vidare transport till Montgomery. Täten utgick den 29 juni och var framme i Chattanooga den 5 juli. Förflyttningen rullade på bra och Bragg fortsatte med att flytta resterande 27000 man längs samma sträcka. De 6 tågbolag var involverade i transporterna (Hess 2017 s. 208).

Ytterligare ett framstående exempel var förflyttningen i september 1863, av två divisioner ur Longstreets kår från Lees armé, i syfte att förstärka Bragg i Tennessee. 6 järnvägsbolag involverades i denna manöver på 1135km eller 1250km beroende på rutt. Efter att först ha transporterat trupperna från Orange Court House till Richmond med tåg, gick färden vidare antingen via Wilmington eller via Charlotte till Atlanta. En kortare väg blockerades av Ambrose Burnsides ockupation av Knoxville. Lee gav ordern den 6 september och rörelsen påbörjades av Hoods division två dagar senare. Täten nådde Ringgold, Georgia åtta dagar senare, och resterande, förutom artilleriet, precis i tid för att delta i den första dagens strider i slaget vid Chickamauga. Longstreet med sin stab och två brigader ur McLaws' division anlände på kvällen den 19 september och deltog i de hårda striderna dagen därpå (Hess 2017 s. 210).

Vilken roll spelade förberedelser?

- Att planera och koordinera de gigantiska trupprörelserna måste ha föregåtts av noggrann planering. Kanes teori stärks. Även om det inte var ovanligt med överenskommelser ad-hoc mellan kvartermästare och

järnvägsbolag, vilket skulle kunna styrka Van Crevelds teori. Vidare ansåg inte Van Creveld att räckvidden för arméns försörjning ökades nämnvärt. I inbördeskriget finns många indikationer på att järnvägarna var mycket viktiga för att snabbt flytta stora förbandsmassor mellan olika operationsområden, och depåsystemet för försörjningen av trupperna byggdes upp i anslutning till järnvägarna.

4.2.4 Sammanfattning

Det går att finna goda exempel på när planeringen av logistiken har legat steget före. Som Northrops förutseende av livsmedelsbehov och åtgärder för att ta från utsatta områden först eller flytta resurserna till olika depåer. Gorgas insåg tidigt behovet av att anskaffa vapenmateriel från utlandet och skickade tidigt sin agent till Europa för att köpa vapen. I december 1863, beslutade den nytillträdde generalkvartermästaren Lawton att han måste ta kontroll över produktionen av utrustning och förnödenheter. Han mobiliserade de kvarvarande tillverkningsresurserna. Produktionen standardiserades exempelvis avseende mallar på skor och kläder. Effektiv utskärning och sömnad reducerade konsumtionen av tyg och läder. Produktionsfaciliteter, depåer och kontraktörer inspekterades periodvis för att säkerställa att direktiven följdes. I mitten på 1864 hade Lawtons åtgärder gjort att konfederationen nästan nått fullständig mobilisering. Gorgas skrev 1864, "In such a war as this – a war for national existence – the whole mass of the nation must be engaged. It must be divided into those who go into the field and fight, and those who stay at home and support." Till skillnad mot sin företrädare Meyers, insåg Lawton potentialen för- och vikten av söderns självförsörjning (Seth 2004 s. 31).

Dessa åtgärder visar på att Kanes teori om att det är viktigt att planera logistiken kan förklara utfallet. Å andra sidan var ett vanligt förhållningsätt att lösa uppkomna behov efterhand och lokalt vilket styrker Van Crevelds teori.

4.3 Det som fungerade dåligt

4.3.1 Livsmedelsförsörjning

Sydstaterna var ett agrarsamhälle, men det var främst inkomstgenererade grödor som odlades, såsom bomull och tobak. Mat odlades främst för eget bruk och när de vita bönderna gick ut i kriget, skiftade de över från att vara producenter till att bli konsumenter (Washburn 1989 s. 23-24). Bomullsskörden 1861 var den största som någonsin registrerats. Under det första krigsåret mobiliserades hundratusentals man samtidigt som det inte fanns några livsmedelsreserver att ta av (Washburn 1989 s. 44).

I Kentucky och Maryland, som valde att inte lämna unionen, fanns gott om boskap, och även i Virginia och Tennessee som var geografiskt exponerade för

motståndaren. Boskap från Texas behövde flyttas över stora avstånd för att komma dit de behövdes. Under 1862 drabbades livsmedelsförsörjningen av flera svårigheter. Ett utbrott av svinpest spreds snabbt över Kentucky, Arkansas och Tennessee, följt av tre månaders torka med dålig skörd som följd, vilket orsakade brist på såväl kött som grödor. I slutet av sommaren hade man dessutom förlorat kontroll över några av de mest bördiga områdena, hela Kentucky, västra Tennessee, Missouri, norra Arkansas och norra Virginia till fienden. Tillbakadraganden av armén från dessa områden skedde okoordinerat och utan att intendenturbyrån underrättades, med resultatet att 450000kg livsmedel inte kunde flyttas, utan övergavs. Följden blev att matransonerna tvingades minskas (Washburn 1989 s. 53-55). 0,11kg kött för soldater i garnisonstjänst, 0,15kg för soldater i förläggning och 0,22kg för soldater under marsch (Jones 1866 s. 351). Northrop larmade om att trupperna inte kunde försörjas om inte mat tilläts handlas av fienden i utbyte mot bomull. Han fick stöd för förslaget av krigsministern men det gillades inte av presidenten (Kean 1993 s. 32).

I en tid utan kylskåp, var salt en nödvändighet för att bevara kött. Sydstaterna hade endast kapacitet att på egen hand producera 20 procent av behovet. 80 procent behövde importeras. Det skedde främst från Storbritannien. Saltverk kom att bli mål för förstörelse (Kean 1993 s. 181, Wasburn 1989 s. 58).

För att möta livsmedelsbehoven gav krigsministern direktiv till generalintendenten att ta över mjölkvarnar och lager i Richmondområdet och påtvinga försäljning av mat till fasta priser. Lokala bönder protesterade och hotade med att upphöra med produktion till försäljning. Virginias guvernör och hundratals medborgare skrev under en protestlista där de fördömde intendenturbyråns agerande. Händelsen fick dock Lee att tillslut inse problemen som Northrop stod inför gällande försörjningen av hans trupper (Seth 2004 s. 31).

Under ett sista försök att bryta sig ut från belägringen av Petersburg och att förena sig med Johnstons armé den 3-4 april 1865, skulle Lees utsultna armé hämta 350000 beställda ransoner vid Amelia Court House. Men tågvarnarna där innehöll ingen mat, bara ammunition. Ingen livsmedelsbeställning hade inkommit. Istället fick hans trupper söka mat i bygden och förlorade 24 timmars försprång till Grants nordstatstrupper som nu blockerade reträttvägen. Fem dagar senare kapitulerade Lee vid Appomattox (Arliskas 2006 s. 95) med 35000 man (Jones



Bild 3 Lee gjorde ett försök att angripa unionens logistikbas vid City Point utanför Petersburg den 25 mars 1865 (Courtesy National Archives, photo no. 111-B-4860).

1866 s. 471).

Vilken roll spelade förberedelser?

- Efter Vicksburgs fall var livsmedelsförsörjningen bortom Mississippi avskuren. Få i administrationen utöver Northrop insåg på förhand vikten av försörjning från andra sidan Mississippifloden. Bristen på mat försenade Lee och påskynda kapitulationen. Kanes teori om vikten av förberedelser och försörjningslinjernas betydelse stärks. Van Crevelds teori om att leva av landet ad-hoc, försvagas.

4.3.2 Materieförsörjning

Södern var inte redo att gå i krig 1861. Fabriksproduktionen i sydstaterna var mellan 8-13 procent av nordstaternas kapacitet. (Washburn 1989 s. 19). Södern var utan statsägda tillverkningsindustrier och utan ackumulerade lager av råmaterial för att tillverka vapen. Järnbruksindustrin i järnbältet i Tennessee hade varit betydande nationellt. Mot slutet på 1850-talet hade teknikutvecklingen, utvecklingen av det kapitalistiska systemet och avlönade arbetares effektivitet i nordstaterna, i kombination med brist på investeringar i Tennessees industrier och nedgång i efterfrågan, gjort att många av de mindre bruken gick i konkurs. Tredegar Iron Works i Richmond, kunde inte försörjas med tillräckligt råmaterial i Virginia, och man köpte 500 ton material från Tennessee bara under sommaren 1861. Man kan notera en märklig låt-gå attityd från konfedererade myndigheter gällande den inhemska industrin i början på kriget. Man la ingen större vikt vid att vare sig utveckla, nyttja eller skydda järntillgångarna i Tennessee, som om man inte insåg hur unika dessa var. Järnbruksarbetare flyttades från bruken för att bygga fortifikationer istället för att tillverka vapen. (Gavin 2010 s. 88). Fort Henry och Fort Donelson föll i februari 1862 och Cumberlandfloden öppnades därmed upp för nordstatsflottan. Cumberland Iron Works och ett flertal andra järnbruk i regionen förstördes. (Gavin 2010 s. 94-95).

Sydstatssoldaterna var inte lika välförsedda som sina motståndare och de letade ofta efter saker att plocka upp från slagfältet, såsom överrockar, filter, tält, och utrustning. (Woodhead 1998 s. 14). Det var vanligt att de bytte kängor med tillfångatagna nordstatssoldater (Hess 2017 s. 174). Pålitliga skor var av stor vikt för soldaterna men ofta uppfyllde de inte behoven. Väder och terräng slet hårt på dem. Massor av skor föll bokstavligen isär under marsch och tusentals soldater fick marschera barfota. Vittnesmål finns nedtecknade om blodiga fotavtryck på marken. (Hess 2017 s. 183). Uniformer slets ut på tre-fyra månader, medan nya tilldelades var sjätte månad (Arliskas 2006 s. 90).

Ett hårt slag mot den inhemska industrin inträffade den 14 maj 1863, när det mesta av Tredegar Iron Works och den viktiga textilindustrin Crenshaw Woolen Mills förstördes av en brand (Jones 1866 s. 324). När tillslut mobiliseringen blev omfattande, förde det med sig att specialiserade industriarbetare pliktades in i armén istället för att stödja kampen med sin unika kompetens. I mars 1864, inpliktades en expert på rätning av gevärspipor och dödades i strid. Förlusten av

honom resulterade av en minskning i produktionen vid Richmond Armory med minst 360 gevär per månad. I september 1864 inkallades kulgutare från Augusta Powder Works, och produktionen av gevärskulor sjönk (Seth 2004 s. 25).

Vilken roll spelade förberedelser?

- Den inhemska industrikapaciteten var låg i förhållande till motståndarens, och det faktum att 4 av de 15 sydstaterna valde att inte ansluta sig till konfederationen, skadade industrikapaciteten ytterligare genom att dels gå miste om de staternas resurser, dels lämnades de relativt industrialiserade staterna Virginia och Tennessee utsatta för fiendens påverkan. Att inte mobilisera hela samhället med alla resurser förrän det var för sent styrker Kanes teori om vikten av förberedelser.

4.3.3 Transport och distribution

Den livsviktiga sista länken mellan transportsystemen och till soldaterna i fält utgjordes av vagnar som alltid var för få i förhållande till behoven. Långa vagnståg var inte bara långsamma utan också utsatta och närmast försvarslösa mot fientliga angrepp (Hess 2017 s. 140). Söderns största problem var brist på ekonomiska resurser för att köpa in vagnar och även brist på företag som kunde tillverka vagnar. (Hess 2017 s. 149). Dragdjur var en annan brist. Ungefär hälften så många djur som soldater krävdes för att säkerställa rörligheten. Svält, sjukdomar och strider dödade tiotusentals hästar under kriget (Hess 2017 s. 163-165). Båda sidor etablerade ett system för djurvård med läger för sjuka och skadade djur där de kunde återhämta sig. 60 procent av djuren som sändes till unionens sådana faciliteter kunde återgå i tjänst. Det saknas heltäckande jämförelser för sydstaternas motsvarigheter, men Lynchburg Corral tog emot 6875 hästar mellan oktober 1863 och februari 1865 varav endast 15 procent kunde återföras i tjänst. (Hess 2017 s.167).

Generalkvartermästaren Myers distributionssystem för förnödenheter gick ut på att transportera via större transportleder till basdepåer för vidare distribution till framskjutna depåer. Men 1863-1864 tog och höll unionen järnvägar, floder och vägar på många platser i sydstaterna och beslagtogs förnödenheter som inte hann flyttas tillräckligt fort. Tillfälliga framskjutna depåer skapades för att stödja trupperna under marsch och vagnar skötte transportererna direkt till enheterna i fält. Distributionen var ofta ett större problem än brist på förnödenheter. (Seth 2004 s. 28).

De vanligaste vägarna i södern var ofta inte mycket mer än slingriga jordstigar utan någon som helst ytskiktsbearbetning. Så smala att det endast fick plats en vagn åt gången (Hess 2017 s. 180). De påverkades mycket av vädret och blev lätt en lervälling som vagnarna sjönk ner till axlarna i när det regnade (Kean 1993 s. 22).

Det fanns inget gemensamt järnvägsnät och inget standardmått på spårvidder, utan olika järnvägsbolag opererade på olika linjer med väldigt begränsad samordning och samarbete. Detta innebar att passagerare och gods tvingades

lastas av och på vid byten mellan olika linjer. Ofta möttes de inte ens vid gemensamma stationer, utan det krävdes en viss förflyttning mellan de olika järnvägslinjerna, där lokala företag fraktade gods och passagerare till nästa plats (Hess 2017 s. 68). De flesta järnvägar hade byggts genom privata investerare för kommersiella ändamål och konkurrensen mellan företagen var stenhård. Detta var orsaker till bristerna på anslutningar mellan olika linjer. Ägarna ville helt enkelt inte att deras tåg skulle kunna köra på en konkurrents spår. I Richmond gick fem olika järnvägar genom staden, men ingen av dem anslöt till någon annan linje (Hodges 2009 s. 5). Dessutom var sydstaterna beroende av nordstaterna och utländsk industri för tillverkning och reservdelar för underhåll av tågparkerna. Det existerade endast ett företag som byggde lok i södern (Hess 2017 s. 69).

I sydstaterna kunde man sällan vänta sig en högre topphastighet än 40 km/h eller i genomsnitt cirka 32 km/h för passagerartåg och 19 km/h för godståg. Rälsens skick var en stor faktor för hastighet och pålitlighet avseende järnvägstransporter. De var vanligen gjorda av järn och träsyllarna lades direkt på marken, utan en grusbädd att vila på, vilket gjorde dem känsliga för erosion och annan väderpåverkan, samt att de fort blev slitna. (Hess 2017 s. 74) I Europa var det vanligt med parallella spår som möjliggjorde dubbelriktad trafik. Så var inte fallet på den amerikanska kontinenten med sina väldiga avstånd. (Hess 2017 s. 75).

Ett exempel på den okoordinerade styrningen av järnvägen, baserat på lösa, lokala överenskommelser, är händelserna i anslutning till slaget vid Bull Run i juli 1861. Segern skulle följas upp med ett anfall mot den demoraliserade nordstatsarmén som hade retirerat till Washington D.C, men operationen omöjliggjordes på grund av att det inte gick att få fram förnödenheter. Northrop fick naturligtvis skulden för detta, men han vidhöll att han redan hade skickat tre gånger det framställda behovet. Vid en undersökning av orsaken, visade det sig att armén hade kvarhållit tågagnar vid Manassas, nära fronten som förråd istället för att lasta av dem och sända tillbaka dem. Resultatet blev att det blev brist på transportkapacitet och dessutom blockerades spåren. Kritiken riktades istället mot generalkvartermästaren där krigsministern avkrävde svar på vilken lokal kvartermästare som bar skulden till detta, istället för att se helheten på problemet med lokala överenskommelser och brist på koordinering (Washburn 1989 s. 78-81).

Järnvägsinspektör William A. Ashe, hade vid ett tillfälle på direkt order från krigsministern, i uppgift att låna eller om så behövdes, ta till förfogande 6 lok samt 70 täckta godsvagnar från delstatsägda Western & Atlantic Railroad, i syfte att använda dem för att transportera ut gods från östra Tennessee. Georgias guvernör Joseph E. Brown blev så upprörd över detta att han hotade med att sända delstatsmilis för att hindra försök att ta över hans tåg (Hodges 2009 s. 9).

I april 1863 började järnvägsslitaget bli allvarligt. Wadley bedömde att 25 procent av tågbeståndet var utslitna eller förstörda. Möjligheterna att ersätta dem var små. Lee klagade över att transporterna fungerade dåligt, men han hade hela vintern vägrat att släppa värvade järnvägsarbetare till Wadley (Kean 1993 s. 47). Wadley bedömde att 49000 ton räls behövde ersättas årligen men konfederationen hade inte kapacitet att producera mer än 20000 ton. Wadley hade ett övergripande

perspektiv på problemet på nationell nivå och han hade tidigare föreslagit ett system med en gemensam vagnpool för att kunna möta behovet av kapacitet där det bäst behövdes, men företagen förkastade idén och var mest intresserade av att diskutera priser. Hade poolingen tillsammans med stickspårslänkning mellan linjer blivit verklighet skulle det förmodligen inneburi en enorm effektivisering av järnvägstransporterna. Som ett exempel på att även befälhavare i fält ibland önskade ett förbättrat järnvägssystem kan nämnas Braggs desperata önskan om att en 160km lång järnvägslänk mellan Selma och Meridian skulle byggas klart senast juni 1862. Eftersom det endast fanns en öst-västlig linje tillgänglig, skulle bygget säkra försörjningslinjen till Braggs trupper om Mobile skulle falla. Kongressen avsatte \$150000 till Alabama & Mississippi Railroad för att genomföra projektet, men ingenting hände. Bragg var beredd att ta till förfoganderätten över företaget för att få igång arbetet, men det stoppades av konfedererade myndigheter. Istället beslutades det att ägaren av Memphis & Charleston Railroad skulle tillsättas som en civil projektledare som skulle koordinera med ägarna av det bolag som fått pengarna tilldelade, och att arbetet skulle genomföras under av översyn av arméns ingenjörer. På så vis lyckades myndigheterna tillslut slutföra projektet i december 1862, då Bragg sedan länge inte längre hade någon nytta av järnvägslinjen (Hess 2017 s. 99-101).

Skeppslaster från Europa med förnödenheter togs till Bermuda eller Bahamas, för omlastning till mindre, snabbare fartyg som hade större chans att smita igenom blockaden. Vid omlastningen uppkom problemen med detta system, då de flesta blockadbrytare var privatägda och gärna fyllde upp lasten med lukrativa handelsvaror som silke och sprit, medan matvaror blev liggande på kajen och ruttnade i den fuktiga värmen. Northrop uppmärksammade krigsministern på problemet och begärde att krav skulle införas att minst halva lastkapaciteten måste innehålla militär last. Men återigen bemöttes förslagen med låt-gå-mentaliteten när det gällde handel och kontrakt med civila aktörer. I februari 1864 genomfördes till sist, den föreslagna skärpningen, för sent för att ha någon avgörande påverkan (Washburn 1989 s. 97-98).

Efterhand som konfederationens järnvägar blev allt sämre, blev stora förflyttningar problematiska. Slitna lok, dålig räls, brist på täckta vagnar som kunde erbjuda skydd mot väder och vind, ineffektiva järnvägsanställda, urspårningar och kollisioner. Bristerna i järnvägsnätet och skicket på tågen bidrog starkt till att 4 av Longstreets brigader och samtligt artilleri, inte var tillgängliga för Bragg vid Chickamauga i september 1863. Avsaknaden av rutiner för lastning gjorde att officerare gärna lade sig i lastningen, vilket resulterade i överlastade vagnar, som i sin tur ledde till att loket inte orkade dra tågen utan att vagnar fick kopplas loss. Sträckor som normalt skulle ta timmar, tog dagar på grund av dylika praktiska och administrativa problem. Trots att det finns exempel på rapporter om dragna erfarenheter gjordes inget åt problemen. Ett par månader före krigsslutet beräknades unionsarmén kunna flytta en brigad 1600km på en fjärdedel av tiden jämfört med de konfedererade (Hess 2017 s. 210-213).

Vilken roll spelade förberedelser?

- Transporterna, var helt undermåliga för uppgiften att föra förnödenheter och trupper dit de behövdes. Järnvägarna var i dåligt skick och de saknade såväl samordning som central styrning. Ytterligare försvårande var avsaknad av standardisering och anslutningar. Järnvägsinspektör Wadley rapporterade att han inte kunde göra något för att förbättra det sviktande transportnätet på grund av att flera av hans mekaniker hade pliktats in i Lees armé. Lee motsatte sig Wadleys begäran att få tillbaka dem och därmed skadade han sin egen förnödenhetsförsörjning. Van Crevelds teori om ad-hoc-förberedelser kan motsägas gällande transportsystemet. Det bröt samman fullständigt. Kanes teori styrks i och med att detta visar på vikten av att ha ett genomtänkt transportsystem redan i planeringsstadiet.

4.3.4 Sammanfattning

Kritiker menar att Davis auktoritära ledarskap gentemot krigsdepartementet i kombination med hans ovilja att lägga sig i delstaternas och de civilas angelägenheter var orsaken till att en total mobilisering av sydstaternas resurser inte kom till stånd (Washburn 1989 s. 31-36).

Även om krigsministern var departementschef, krävdes i realiteten nästan alltid presidentens godkännande i frågor, stora som små (Kean 1993 s. 29). Följden blev att departementet i praktiken bara blev en förmedlare av information till och från presidenten. Det märktes tydligt när försök gjordes att koordinera försörjningen av arméerna. Om exempelvis en general hade synpunkter på direktiv från krigsdepartementet, gick han över huvudet på krigsministern och klagade direkt hos presidenten som ofta ändrade krigsdepartementets beslut. Det hände även att krigsministern inte ens fick delta i möten med generalerna. (Kean 1993 s. 31) Detta underminerade förstås det departement som annars hade den bästa logistiklägesbilden och förutsättningarna att balansera resurserna mot behoven (Kean 1993 s. 72).

Ur ett militärt perspektiv var Mississippifloden både en tillgång och en belastning för konfederationen. Floden delade södern och utgjorde en värdefull handelsled mellan New Orleans och mellanvästern. Men det gav unionen en invasionsväg både norrifrån efter Fort Donelsons fall och även söderifrån efter New Orleans fall (Seth 2004 s. 29).

Befälhavare i öster insåg inte det logistiska värdet av the Trans-Mississippi Department, och Vicksburgs fall kom att bli en logistisk katastrof för konfederationen. Vicksburg försvarades av en numerärt underlägsen styrka under general Pemberton. Han saknade resurser att skydda järnvägen söderifrån till Vicksburg och saknade tillräckligt med vagnar för att kompensera förlusten av järnvägen. Efter Grants belägring kapitulerade Pemberton den 4 juli 1863, mindre än ett dygn efter Lees förlust vid Gettysburg. Erövringen av Vicksburg var en strategisk seger för unionen som nu kontrollerade Mississippifloden och kunde nyttja den som en egen försörjningsled (Hankinson 1993 s.88-89).

24 april, 1863, utgav unionen order om totalt krig. Detta ledde till förstörelse av konfedererade depåer, arsenaler, transportleder, kommunikationer, hem,

affärer, gårdar och odlingar. Efterhand som fienden trängde allt längre in i södern revs mycket räls upp och kröktes av båda sidor för att förneka moståndaren användning av järnvägarna (Kean 1993 s. 181).

Mat kan konstateras funnits i sydstaterna under hela kriget men ändå var det nästan ständigt brist på livsmedel i armén under hela konflikten. Bristerna var i transporter och i administrationen att hantera flödena av varor på ett adekvat sätt (Washburn 1989 s.65). Enligt Kane är planering viktigt och sydstaternas misslyckande att planera, samordna och nyttja resurser bidrog till resultatet. Van Crevelds tes om att planering av logistiken inte har någon strategisk påverkan försvagas. De logistikföreträdare som visade på initiativ och förmåga att planera logistiken strategiskt, fick inte gehör för sina förslag och inte tillräckliga mandat.

Vissa befattningshavare var väl kvalificerade för sina tjänster, men deras jobb försvårades av toppstyrning och det faktum att sydstatsfolket generellt ville ha lokalt styre och inte gillade centralisering. Guvernör Zeb Vance uttryckte stolthet över att North Carolina hade 92000 uniformer i förråd vid kapitulationen (Arliskas 2006 s. 60). Konfedererade myndigheter ansträngde sig till det yttersta för att inte komma på kant med exempelvis delstatsregeringar och företag. Den strategiska påverkan blev mycket allvarlig då inte samhällets resurser mobiliserades förrän det var försent.

5 Avslutning

5.1 Återkoppling till frågeställningen

5.1.1 Forskningsfrågan

Kan någon av två motstående teorier om logistik i krig, förklara sydstaternas framgångar och misslyckanden?

- Kanes teori förefaller vara den som bäst kan förklara sydstaternas framgångar och även misslyckanden för att de inte planerade och förberedde sig tillräckligt bra och därmed begränsade sina handlingsalternativ.

5.2 Resultat

Van Creveld¹ tonar ned järnvägens betydelse men i inbördeskriget var järnvägen helt avgörande för försörjning av trupper och gjorde att den logistiska räckvidden ökades avsevärt. Sydstaterna led svårt på grund av sitt misslyckande att utnyttja den resursen. Van Creveld konstaterar att de flesta arméer har förberett sig ad-hoc utan tanke på optimal kombination av olika resurser. För sydstaternas del var det i mångt och mycket så, men det ledde sällan till någon framgång. Logistiska överväganden i kampanjerna tycks inte ha ägnats mycket intresse. Reträtten från Kentucky, västra Tennessee, Missouri och norra Arkansas sommaren 1862, utan att underrätta intendenturbyrån, var en strategisk katastrof. Sedan kritiserades generalintendenten hårt för att matransonerna minskades, ett tydligt exempel på oförmågan att se ett samband mellan strategi och logistik.

Fler faktorer som bidrog till nederlaget var: Svag central ledning i intressekonflikt med delstaternas självstyre. Presidentens detaljstyrning av krigsdepartementet och dess underordnade byråer, reducerade logistikfunktionernas mandat och

¹ I *Supplying wars* andra upplagas postscript, antyder Van Creveld (2004 s. 243) att det var ett misstag att inte studera amerikanernas krig mot varandra. Järnvägar möjliggjorde att hela arméer kunde flyttas mellan olika operationsområden. Det amerikanska inbördeskriget kunde fått en helt annan utveckling.

möjligheter att styra över transportsystemet, samordning skedde ofta inte genom befäl utan i huvudsak genom samverkan. Det faktum att byråcheferna bara hade överstes grad underminerade deras auktoritet i intressekonflikter med befälhavarna för fältarméerna. Man lyckades inte med att skapa förutsättningar för att mobilisera hela samhällets resurser. Den övergripande strategin misslyckades därför att man räknade med ett kort krig och en snabb seger, mobiliserade inte samhällets resurser och tog inte kontroll över strategiska och operativa resurser förrän det var för sent. Upphandling och kontraktering med civila aktörer blev många gånger både tidsödande och dyrt.

Sydstatsarmén var bättre utrustad, sett till kvaliteten på personlig utrustning och vapen, sent i kriget jämfört med tidigt. Detta berodde till stor del på omfattande import av utrustning från Europa. Problemet var främst att distributionen inte fungerade och mycket låg oanvänt i depåer när kriget var slut. Kanes teori förefaller vara den som bäst kan förklara utfallet på inbördeskriget, då det blev allt för problematiskt att sköta logistiken ad-hoc, men det blir inte helt tydligt utan att studera nordstaterna. Nordstatsindustrin kunde producera krigsmaterial i stora kvantiteter och unionens logistikorganisation klarade av att få utrustningen till operationsområdena och förneka sydstaterna att nyttja sina egna interna kommunikationslinjer. Därmed besegrade unionen den konfedererade defensiva strategin.

5.3 Diskussion och kritik mot undersökningen

Att underlåta att ta kontroll över för kriget vitala resurser och dessutom aktivt motarbeta de funktionsföreträdare som försöker ge förslag på vad som är möjligt ur ett logistikperspektiv är helt förödande. Logistiken är inte styrande för strategin, men den är en förutsättning för att uppnå de strategiska målen och därmed bör det läggas stor vikt vid logistiska perspektiv såväl vid planering som under genomförande. Min bild av Lucius B. Northrop, generalintendenten, som blev utpekad som syndabock, är efter att ha studerat hans insats objektivt, att han var både förtänksam och duglig för sin befattning, men han hade en otacksam uppgift i kombination med en svåromycket personlighet. Generalkvartermästare Myers blev varse problem som fortfarande är aktuella för logistiker idag. Förbandens egna kvartermästare frångick tjänstevägen och det var inte ovanligt att de själva ”fixade” förnödenheter lokalt och inte sällan till ockerpriser, och därmed kortslöt försörjningssystemet. Tygmaterielchefen Gorgas gjorde en formidabel insats för att försörja sydstaterna med vapen och ammunition.

Utan järnvägen är det troligt att sydstaterna hade kunnat uppnå sina strategiska mål med möjlighet till en förhandlad fred och erkännande som självständig nation.

Sambandet mellan logistiska förberedelser och strategisk framgång är enligt min mening glasklar. Precis som Kane hävdar, men som även Van Creveld hade som utgångspunkt för sin studie, så är det av avgörande betydelse att förbereda och planera sin logistik för att nå framgång taktiskt, operativt och strategiskt. Jag har hittat en lucka som hade en stor inverkan på resultatet men som inte kan

förklaras med vare sig Van Crevelds eller Kanes teorier, ett politiskt strukturellt problem, States rights, en av krigets utlösande faktorer, men som paradoxalt nog också blev ytterst skadlig för söderns försörjning av krigsansatsen. States rights dödade konfederationen.

5.4 Förslag på vidare forskning

En fortsatt analys av inbördeskriget skulle kunna omfatta en studie av nordstaternas logistik eller en fördjupning kring importen från Europa. En annan intressant tanke är att dåtidens USA kan liknas vid dagens EU. En centraliserad makt ställd mot enskilda medlemsstaters intressen. En studie av EUs väg mot ökad överstatlighet och gemensamt försvar, jämfört med USA på 1850-1860-talen. Skulle liknande strukturella problem med decentralisering kunna vara en utmaning för EU i framtiden?

6 Referenser

6.1 Litteratur

- Arliskas, Thomas M., 2006. *Cadet Gray and Butternut Brown. Notes on Confederate Uniforms*. Gettysburg: Thomas Publications.
- Barry, Craig L., Burt, David. C., 2014. *Suppliers to the Confederacy Vol. II: S. Isaac Cambell & Co., London Peter Tait & Co., Limerick*. Fairfield, Ohio: The stainless Banner Publications LLC.
- Barry, Craig L., Burt, David. C., 2017. *Suppliers to the Confederacy Vol. III: British and European Imported Quartermaster Goods, Artillery and other Ordnance*. St. Petersburg, Florida: BookLocker.com, Inc.
- Esaiasson, Peter, Gilljam Mikael, Oscarsson, Henrik, Towns, Ann E. & Wägnerud, Lena 2017. *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*, 5 uppl., Stockholm: Wolters Kluwer
- Hallberg, Martin 2018. "Realism", i Gustavsson, Jakob, Tallberg, Jonas, *Internationella relationer*, 3 uppl., Lund: Studentlitteratur
- Hankinson, Alan, 1993. *Vicksburg 1863*. Oxford: Osprey Publishing.
- Hess, Earl J., 2017. *Civil War logistics. A study of military transportation*. Baton Rouge: Louisiana State University Press.
- Hodges Jr, Robert R., 2009. *American Civil War Railroad Tactics*. Oxford: Osprey Publishing.
- Jones, John B., 1866. *A Rebel War Clerk's Diary Vol. I*, Philadelphia: J. B. Lippencott & Co.
- Jones, John B., 1866. *A Rebel War Clerk's Diary Vol. II*, Philadelphia: J. B. Lippencott & Co.
- Kean, Robert G. H. 1993 [1957], *Inside the Confederate Government: The diary of Robert Garlick Hill Kean*. Baton Rouge: Louisiana State University Press.
- Rystad, Göran, 2000. *Den bittra fejden*. Lund: Historiska media.
- Van Creveld, Martin . 2004 [1977]. *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*, 2nd ed. New York: Cambridge University Press.
- Wilson, Harold S., 2002. *Confederate Industry: Manufacturers and Quartermasters in the Civil War*. Jackson: University Press of Mississippi.
- Woodhead, Henry, 1998. *Echoes of Glory: Arms & Equipment of the Confederacy*. Alexandria, Virginia: Time-Life Books

6.2 Digitala artiklar och rapporter

- Berg, Claes 2018 *Utan svans - inga tänder: Framgång ur ett logistikperspektiv*. Dissertation. Available at: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:fh:s:diva-7541>. Hämtdatum: 2020-04-15.
- Brandén, Henrik, 2015. *Kritisk realism*. Linköping: Linköpings universitet, Institutionen för beteendevetenskap och lärande. Rapportserie Sociologi i Linköping. Avdelningen för pedagogik och sociologi. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:974834/FULLTEXT01.pdf> Hämtdatum: 2020-05-01
- Clark G. Reynolds (1979) 'Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton Martin van Creveld', *Technology and Culture*, 20(1), p. 198. doi: 10.2307/3103119. Hämtdatum: 2020-04-23
- Derbes, B. J. 2014. 'The Production of Military Supplies at the Alabama State Penitentiary During the Civil War', *Alabama Review*, 67(2), pp. 131–160. doi: 10.1353/ala.2014.0004. Hämtdatum 2020-03-27.
- Gavin, M. T. (2009) 'War Comes to Iron Country: Middle Tennessee's Defense Industry during the Civil War', *West Tennessee Historical Society Papers*, 63, pp. 82–108. Available at: <https://search-ebSCOhost-com.ludwig.lub.lu.se/login.aspx?direct=true&db=hlh&AN=50452728&site=eds-live&scope=site> Hämtdatum: 2020-03-27.
- Seth, Jr, Fred D. 2004. "GITIN STUFF Equipping Confederate Armies at the Onset of The Civil War (1861–1862)" *CPPM, CF, HARBOUR LIGHTS CHAPTER*. Volume 16, Issue 3 s. 16-27.
<https://cdn.ymaws.com/www.npma.org/resource/resmgr/AssetArch/16-3Seth.pdf>
Hämtdatum: 2020-05-02
- Seth, Jr, Fred D. 2004. "GITIN STUFF Towards Total War and Confederate Mobilization (1863 – 1864)" *CPPM, CF, HARBOUR LIGHTS CHAPTER. PROPERTY PROFESSIONAL* Volume 17 Issue 3, s. 22-33.
<https://cdn.ymaws.com/www.npma.org/resource/resmgr/SWIArch/Seth.pdf>
Hämtdatum: 2020-05-02
- Seth, Jr, Fred D. 2004. "GITIN STUFF The Impact of Equipment Management, Supply & Logistics on Confederate Defeat" *CPPM, CF, HARBOUR LIGHTS CHAPTER*. Volume 18, Issue 2 s. 8-21.
<https://cdn.ymaws.com/www.npma.org/resource/resmgr/AssetArch/Vol.18-2-Seth.pdf> Hämtdatum: 2020-05-09.
- Kane, Thomas M., 1998. *Military Logistics and Strategic Performance* <https://hydra.hull.ac.uk/assets/hull:5862a/content>. Hämtdatum 2020-03-31.
- Washburn M, Benjamin 1989. *An analysis of Confederate subsistence logistics*. Thesis presented to the Faculty of the School of Systems and Logistics of the Air Force Institute of Technology, Air University. Tillgänglig: <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA215428.pdf>. Hämtdatum 2020-03-31.

6.3 Bilder

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/30/Lucius_B_Northrup%2C_Commissary_General_CSA.jpg Hämtdatum 2020-05-01.

Elliott, J. B. (1861) *Scott's great snake. Entered according to Act of Congress in the year.* [S.l] [Map] Retrieved from the Library of Congress, <https://www.loc.gov/item/99447020/>. Hämtdatum 2020-05-01.

[Depot of the U.S. Military Railroads, City Point, Va., 1864](#), showing the engine "President." 111-B-4860. National Archives Identifier: 528971 Hämtdatum: 2020-04-30.