

JOSEF OPATRNÝ

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

NEJEN SEDÍCÍ BÝK, GENERÁL CUSTER
A BITVA U LITTLE BIGHORNU 1876



VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

NEJEN SEDÍCÍ BÝK, GENERÁL CUSTER
A BITVA U LITTLE BIGHORNU 1876



JOSEF OPATRNÝ

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

NEJEN SEDÍCÍ BÝK, GENERÁL CUSTER
A BITVA U LITTLE BIGHORNU 1876



NAKLADATELSTVÍ
EPOCHA

Ediční rada edice Polozapomenuté války

doc. PhDr. Ivana Čornejová, CSc. (Ústav dějin UK a archiv UK)

prof. PhDr. Radek Fukala, Ph.D. (FF UJEP Ústí nad Labem)

doc. PhDr. Jan Halada, CSc. (FSV UK, Institut komunikačních studií
a žurnalistiky)

prof. PhDr. Robert Kvaček, CSc. (FF UK a Technická univerzita v Liberci)

prof. PhDr. Aleš Skřivan, CSc. (FF ZČU, Katedra historických věd)

prof. PhDr. Miroslav Šedivý, Ph.D. (Ústav historických věd,
Univerzita Pardubice)

Copyright © Josef Opatrný, 2002, 2023

Cover art © Jiří Arbe Miňovský, 2023

Drawings © Martin Ďásek, Jana Šouflová, 2023

Photos © archiv autora, Richard Irving Dodge, Library of Congress,
The New York Public Library, Wikimedia Commons, 2023

Czech Edition © Nakladatelství Epoque, Praha 2005, 2023

ISBN 978-80-278-0123-7 (print)

ISBN 978-80-278-1310-0 (ePub)

ISBN 978-80-278-1311-7 (mobi)

ISBN 978-80-278-1312-4 (pdf)

Milovaným vnoučatům Lízince a Richardovi

OBSAH

Prolog	9
Jdi na Západ	13
Rudé děti Velkého bílého otce ve Washingtonu	41
Modré kabáty	84
Protagonisté	108
Piknik v Černých horách	204
Rosebud	265
Little Bighorn	305
Smrt Velké vrány	343
Epilog	378
Stručná chronologie	391
Bibliografická poznámka	394

SEZNAM VYOBRAZENÝCH MAP

Bozemanova stezka	168–169
Fettermanův masakr	174
Siouxské tažení 1876	272
Bitva u Little Bighornu	329

PROLOG

Málokterý problém dějin amerického kontinentu přitahuje takovou pozornost české laické veřejnosti jako otázka vztahů etnik nazývaných nepřesně „původní obyvatelstvo“ a Evropanů pronikajících do „Nového světa“ od konce 15. století. Nejdřív tedy Španělů a Portugalců, později i Francouzů, Angličanů, Nizozemců, Švédů, Dánů a nakonec, v 19. století, příslušníků snad všech evropských národů hledajících především ve Spojených státech amerických či americké Unii to, co neměli doma. Většina Evropanů odcházela za moře za lepšími ekonomickými možnostmi, někteří však hledali politickou či náboženskou svobodu a nechyběli ani ti, kdož prchali před důsledky svých činů či přicházeli poháněni touhou po dobrodružství. Ze všech těchto důvodů opouštěli staré jistoty, aby našli v Americe nové možnosti, aniž by si přitom většinou uvědomovali, že nepřicházejí do prázdné země. Tisíce či stovky let před nimi dorazily k americkým břehům starší migrační vlny, jejichž potomky nazval Kryštof Kolumbus v roce 1492 v přesvědčení, že dorazil do Indie, Indiány. Obývali jako lovci či zemědělci na různém stupni vývoje kontinent v době, kdy si tu budovali nové domovy němečtí či čeští zemědělci a norští nebo finští dřevorubci žádající místní úřady o půdu a americké občanství. Příslušníci této poslední migrační vlny pronikající ve stopách svých předchůdců

stále hlouběji do nitra kontinentu s překvapením seznávali, že se v okolí jejich farem, dřevorubeckých táborů nebo rychle budovaných železnic a silnic objevují představitelé jiného etnika, jiných zvyků a jiných hodnotových měřítek. Indiáni sice přejímali ochotně některé vymoženosti civilizace, již považovali za svou noví Američané, zejména střelné zbraně, koně, textil a některé potraviny, jako byla káva a cukr, zároveň však odmítali převzít i jejich normy chování, zejména v oblasti majetkové.

Ozbrojený konflikt mezi příslušníky těchto různých migračních vln nazývá americká historiografie indiánskými válkami a zabývá se jím s větší či menší intenzitou už od druhé poloviny 19. století. Přinejmenším od začátku 20. století pak sleduje osudy poražené strany indiánských válek i široká veřejnost v Americe a v Evropě. Její část považovala a dodnes považuje amerického Indiána za „ušlechtilého divocha“, protipól bělocha, nositele euroamerické civilizace výrazně negativních rysů. „Války rudého muže“, řečeno slovy jednoho z hlasatelů tohoto vidění Indiána, jsou pak projevem zločinného charakteru společnosti založené na myšlenkách Johna Locka a Davida Huma, tedy na ochraně práv jednotlivce a respektování soukromého majetku, která došla do své nejzazší podoby právě ve Spojených státech. Vztah ke Spojeným státům a hodnotám, jež zastávali jejich zakladatelé, tak rozhodující měrou určuje názory na indiánské války jak v USA samotných, tak jinde ve světě. Tzv. revizionistická historiografie indiánských válek, jejíž představitelé publikovali své neznámější práce na konci šedesátých a v průběhu sedmdesátých let 20. století, je toho typickým příkladem a není vůbec náhodou, že práce budovatelů nových historických mýtů, zejména publikaci Dee Browna *Mé srdce pohřbíte u Wounded Knee*, přijala s takovým nadšením politická reprezentace zemí reálného socialismu. V podání Dee Browna vedla americká vláda a společnost vůbec proti indiánskému obyvatelstvu

zcela vědomě likvidační politiku s úmyslem Indiány co nejrychleji a nejefektivněji vyhubit. Indiánská politika amerických úřadů jen odrážela nelidský charakter státu, což samozřejmě okamžitě registrovali ideologové v Moskvě, východním Berlíně i v Praze. Nevítali proto nejznámější práci Dee Browna přirozeně jako pokus o využití nových pramenů, pokus, jehož hodnotu negativně poznamenal nedostatek autorovy kritičnosti a objektivity, ale jako zbraň v boji s americkým imperialismem, což zřetelně demonstrovuje doslov Josefa Jařaba, jímž opatřil v sedmdesátých letech vydavatel první český překlad tohoto kultovního revizionistického spisu. Komunistickým ideologům antiamerikanismu a jejich dědicům různého zabarvení na obou březích Atlantiku tak uniká skutečný přínos revizionistické historiografie indiánských válek. Postrevizionističtí historikové tohoto fenoménu využívají s potřebnou kritičností pramenů, na něž upozornili revizionisté a do jisté míry tak i díky jim podávají podstatně přesnější obraz konfliktu, jehož důležitou součástí byla i velká siouxská válka. Z těchto moderních prací a edic dokumentů pak vycházel autor této publikace Nakladatelství Epoque. Považuje přitom poslední indiánské války za završení procesu, který začal už dosažením Ameriky Kryštofem Kolumbem a založením prvních anglických kolonií na východním pobřeží kontinentu a věnuje této problematice první „historickou“ kapitolu textu. Protože se pak indiánské války od válek „Starého světa“ výrazně liší v řadě ohledů, nejen poměrně nízkými ztrátami na životech během přímých konfliktů a malým počtem účastníků bitev či spíše šarvátek, ale především značnými rozdíly hodnotového i materiálního světa nepřátelských „armád“, přinášejí úvodní kapitoly této publikace obsáhlejší informaci jak o „dětích Velkého bílého otce ve Washingtonu“, tak o „modrých kabátech“, amerických vojácích a protivnících indiánských válečníků. Pojednávají i o cestě, jež dovedla siouxské bojovníky a jezdce sedmé kavalerie až na proslulý Last Stand

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

u Little Bighornu – místo posledního odporu pěti kompanií této jednotky v patrně nejznámější bitvě nejen velké siouxske války, ale indiánských válek vůbec. Považuji v této souvislosti za povinnost poděkovat panu Karlu Řezníčkovi za laskavé přehlédnutí údajů vojenského charakteru. Jeho znalosti v této oblasti, a nejen v této oblasti, jsou obdivuhodné. Pan Řezníček mne upozornil na některé věcné chyby i možnosti nesprávného pochopení textu a já jsem mu za tuto pomoc vděčen. Chyby, které popřípadě v práci zůstaly, padají samozřejmě výlučně na moji hlavu.

Když jsem psal před lety tento prolog, skutečně mne nenapadlo, že mi Nakladatelství Epoque po letech nabídne s odkazem na zájem čtenářů druhé vydání publikace. Přirozeně jsem nabídku s vděčností přijal také proto, že jsem uvítal možnost některé části práce doplnit o výsledky nového bádání, které se objevily zejména v publikacích věnovaných bitvě u Little Bighornu. Sice obraz bitvy kardinálně neměnily, objasňovaly však některé momenty, kde dosavadní literatura nepřinášela definitivní soudy, konstatovala spíš jen otazníky. Teď má tedy i český čtenář možnost poznat blíže prostřednictvím této knihy aktivity příslušníků setniny E sedmé kavalerie v pozdním odpoledni 25. června 1876 tak, jak je rekonstruoval jeden z předních seriózních amerických odborníků na problematiku inkriminované bitvy.

Ve skryjském Luhu, 17. července 2022.

Josef Opatrný

JDI NA ZÁPAD

V roce 1857 napsal Horace Greeley – v té době jeden z nejvlivnějších amerických novinářů – větu citovanou později stovkami politiků či publicistů a opakovanou možná desítkami tisíc „starých“ i „nových“ Američanů: „Jdi na Západ, mladý muži, jdi na Západ.“ Kolem této věty, jejího datování i autorství existuje dnes celá literatura. Greeley totiž nebyl nijak originální. Západ představoval naději už pro generace Američanů před Greleym. Aniž bychom příliš přeháněli, můžeme klidně konstatovat, že vstupem na americký kontinent změnili Evropané zcela názor na centrum světového bohatství. V době Marca Pola přitahoval pozornost všech, kdož snili o drahých kovech a bohatých trzích, Východ. Když však přišly do Evropy zprávy o mexickém a peruánském zlatě a stříbru, začali všichni, kdož pomýšleli na zlepšení své ekonomické situace, spatřovat oblast skutečného bohatství v Západu. Kromě pokladů aztéckých a inckých panovníků či nadějí na opakování loupeží z Tenochtitlánu nebo Cuzka však přemýšleli o cestě přes Atlantik i lidé, kteří považovali zlato, stříbro, smaragdy i perly za součást starého, zkaženého světa a spatřovali v otevření Západu příležitost k vybudování nové společnosti, popřípadě zde hledali útočiště před náboženským a politickým pronásledováním. Původně conquistador, později dominikánský mnich a nakonec biskup v Michoacánu

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

Vasco de Quiroga se dokonce pokusil novou společnost vybudovat. Inspirací mu byla přirozeně bible, ale ani dodržování jejích příkázání nakonec po Quirogově smrti projekt nezachránilo.

Od počátku 17. století usilovali o zřízení komunit bez náboženského a politického pronásledování příslušníci různých protestantských sekt, perzekvovaných v Anglii reprezentací anglikánského náboženství. Společně s lidmi odcházejícími z ekonomických důvodů postavili za mořem osady, v nichž však často postupovali vůči náboženským nonkonformistům stejně netolerantně jako anglikánští biskupové a stát vůči nim samým. Zklamání často zažívali také ti, kdož hledali na Západě lepší hospodářské a sociální podmínky. Stejně jako příslušníci nových sekt se nechtěli vrátit do Anglie, a proto opustili nedávno postavené domy a mířili dál do divočiny, na západ. Sledovali toky řek a postupovali do vnitrozemí, kde někdy s překvapením konstatovali nepřítomnost Indiánů, jindy se s nimi dohodli o koupi půdy, na níž byli usazeni, ale nechyběly ani případy přímých střetů, které měly důsledky pro celou koloniální společnost. Proslulá Baconova vzpoura proti koloniální administrativě, líčená generacemi amerických historiků jako příklad svobodomyslného ducha osadníků, začala obsazováním půdy na západní hranici nárokové jak místními Indiány, tak novými kolonisty. Ještě před polovinou 18. století dosáhli poddaní britské koruny Apalačského pohoří, za nímž se rozprostírala úrodná říční údolí, hlavně kraj kolem Ohia. Obchodníci vyměňující v regionu svoje zboží za komodity nabízené Indiány přinášeli zprávy o možnostech, jež skýtala oblast za horami, a v roce 1748 schválil virginský provinční sněm i místní zástupce koruny vytvoření Ohijské společnosti, jejíž podílníci přišli s plánem kolonizace rovin za Alegehanami. Patřili k nim přední virginští plantážníci včetně dvou bratrů budoucího hrdiny války s Francií, později velitele

kontinentální armády a nakonec prvního amerického prezidenta George Washingtona. Společnost hodlala vyslat za horský hřbet Christophera Gista s úkolem najít půdu vhodnou pro zakládání plantáží a farem. Sám Gist přitom symbolizoval proces pohybu americké společnosti k západu. Pocházel z východu, pak se ovšem odstěhoval do Yadkin Valley v Severní Karolíně a záhy tu vynikl jako úspěšný obchodník se znamenitými znalostmi karolínského pohraničí. Zkušeného hraničáře najala Ohijská společnost a v časném podzimu roku 1750 tak zahájil Gist se svými společníky třísetkilometrovou pouť kolem Ohia a jeho přítoků. Navštívil přitom několik indiánských vesnic, známých už předtím obchodníkům z Virginie či Pensylvánie, a narazil zde i na emisara pensylvánského guvernéra Hamiltona George Croghana s jeho míšeneckým tlumočnickem. Společně pak putovali řadu týdnů, než se na počátku roku 1751 vrátili zpět do bílé společnosti.

Také Croghan patřil k významným osobnostem hranice. Jeho příklad a názory na šíření anglických osad k západu uvádí zase řada autorů jako důkaz existence trvalého postupu bílé civilizace do amerického vnitrozemí. Rodilý Angličan přišel do Ameriky přes Irsko teprve na počátku čtyřicátých let 18. století a při své cestě k západu se zastavil přechodně až na linii mezi farmami bílých kolonistů a lovišti Indiánů. Působil zde jako úspěšný obchodník a velký zastánce myšlenky dalšího postupu na západ. Vyzýval úřady k uzavírání nových smluv s Indiány, tentokrát už na západním úbočí hor a v přilehlých nížinách. Získal pro tuto myšlenku za pomoci misionáře Conrada Weisera náčelníka Miamů a stál tak v roce 1748 u podpisu dohody mezi pensylvánskými kvakery a Miami o přátelství, následované podobnými dokumenty podepsanými zástupci Pensylvánie a Delewarů, Šónijů a Wyandotů. Na cestě s Gistem pak s potěšením pozorovali útesnou krajinu kolem Ohia. Gist později napsal: „Je to krásná, úrodná rovina, bohatě zalesněná

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

velkými ořešáky, jasan, javory a třešněmi; zavodňována je velkým množstvím malých říček a potůčků; je plná přirozených luk s divokým žitem, modrou trávou a jetelem, překypující divokými krocany, jeleny, losy a značným počtem velké zvěře, zejména bizony, kteří jsou často vidět ve stádech o třiceti či čtyřiceti kusech na jedné lučině.

Tento popis musel lákat nejen osadníky východně od Apalačin, ale také zemědělce Starého světa zápasícího po staletí s nedostatkem půdy. Slova, podobná slovům Gistovým, vyslovily desítky a možná stovky obchodníků, vojáků, cestovatelů, ale také farmářů-dobrodruhů, pronikající v 18. a 19. století na indiánská území a popisující nadšeně možnosti, jež jim nabízela místní příroda. Problémem údolí Ohia tak nebyla nepřítelství nebes či nepřátelství Indiánů, Croghana a Gista přijal vlídně místní miamský náčelník i příslušníci jeho kmene, ale ambice francouzských úřadů v Kanadě. Ty považovaly údolí Ohia a Mississippi za oblast předurčenou pro francouzskou kolonizaci a vysílaly sem vojenské oddíly zakreslující do map říční toky a jejich přilehlé břehy jako součást francouzské koloniální říše v Americe.

Válka mezi koalicemi vedenými Británií a Francií, která propukla ve Starém světě také v důsledku sporu o údolí Ohia, zastavila na několik let postup osadníků britských kolonií v Americe na západ. Útoky Indiánů ve francouzských službách dokonce přinutily některé kolonisty hledat větší bezpečí dále od horských přechodů používaných k nečekaným nájezdům nepřátelskými Indiány. Pařížská mírová smlouva však slibovala otevření cest nejen do údolí Ohia, ale i dál k Mississippi. Londýnská vláda sice usilovala o zpomalení postupu nových přistěhovalců i starých osadníků přes Apalačiny, ale její snaha ztroskotala. Provinční vojáci z New Yorku, Pensylvánie i Virginie nebojovali proti Francouzům a Indiánům za zájmy britské koruny, ale proto, aby si zajistili bezpečnost

a možnost pokračovat v obsazování půdy za hranicí tehdejšího bílého osídlení. Britská administrativa ovšem kolonizaci za touto hranicí zakazovala. Vedla ji k tomu obava z oslabování pozic metropolitních úřadů stále dál od starých center kolonií, strach z reakce Indiánů a v neposlední míře snaha připravit vlastní kolonizační projekty, které by přinesly koruně ekonomický zisk. Navzdory opakovaným zákazům však odcházeli za hraniční linii průzkumníci a v jejich stopách další osadníci.

Nejen symbolický význam měly aktivity Daniela Boona, jehož jméno nechybí v žádné publikaci pojednávající o posunu americké hranice na západ. Boone se narodil v roce 1734 v pensylvánské kvakerské rodině, přestěhoval se z rodného hrabství Berks do Yadkin Valley v Severní Karolíně, kde v roce 1753 koupil jeho starší bratr Squire farmu. Tady, na pokraji divočiny, jevil devatenáctiletý mladík podstatně větší zájem o lov než o práci na polích, kde seli rodinní příslušníci kukuřici mezi čnějící pařezy. Během krátké doby proslul Boone jako znamenitý střelec a stopař. Sňatek s Rebecou Bryanovou v roce 1756 nezměnil jeho životní styl, stále trávil celé týdny a měsíce na dlouhých loveckých výpravách. Jedna z nich ho zavedla v roce 1767 na západní úbočí Apalačín v oblasti Kentucky, kam pak zamířil k větší výpravě o dva roky později. Společně s dalšími pěti lovci prošel Cumberlandským průsmykem a dosáhl povodí řeky Kentucky. Po jejím toku pak postupovala expedice k západu fascinována možnostmi, jež krajina nabízela lovcům i zemědělcům. V následujících dvou letech prošel Boone, někdy ve společnosti jiných lovců, většinou však sám, větší část střední Kentucky, aby zamířil v březnu roku 1771 zpátky do Severní Karolíny. O dva roky později vedl rodinnou kolonizační misi přes horské hřbety zmařenou ovšem indiánským útokem v Cumberlandském průsmyku. V následujícím roce však mířil Boone znovu na západ, tentokrát jako emisar karolínského guvernéra lorda Dunmora s úkolem zjistit

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

splavnost Ohia v kentucké části toku. Po návratu vstoupil lovec do služeb Transylvania Company Richarda Hendersona a v roce 1775 pro ni, a pro tisíce lidí mířících přes hory, vytyčil jednu z nejznámějších stezek americké historie – stezku Daniela Boona či Cestu divočinou Cumberlandským průsmykem k řece Kentucky, na níž založil pevnost a osadu Boonesboro. Žil potom několik let v Kentucky, zaměstnán po většinu doby řešením sporů a konfliktů s Indiány, kteří jej v únoru 1778 zajali a věznili, zatímco připravovali velký útok na Boonesboro. Boone však po čtvrt roce ze zajetí unikl a následně organizoval úspěšnou obranu pevnosti, obležené až do konce září Šónii a jejich spojenci. Úspěch při obhajobě Boonesbora považovali současníci i pozdější historikové za mimořádně významný faktor kolonizace oblasti za Apalačiny.

Ani tento úspěch však Boonovi nepomohl ve sporu o pozemky, jež si sice v Kentucky zabral, špatně však zaregistroval a následně proto ztratil. Stopař a hraničář vstoupil nakrátko do politiky, zasedal dokonce ve virginském zákonodárném sboru, ale život poslance mu zřejmě nevyhovoval, patrně i proto, že jeho umění psát končilo nadrápáním podpisu a čtení mu dělalo velké potíže. Nakonec odešel s rodinou do západní Virginie, kde živil sebe i své blízké lovem až do roku 1820, aniž by dovedl k realizaci plán na další velkou západní výpravu. Stal se legendou už za svého života, částečně díky práci Johna Filsona z roku 1784 s nepřesným názvem *Boonova autobiografie*. Miliony čtenářů v Americe a na celém světě pak znaly literární postavu, jíž Boonovy osudy inspirovaly, Natty Bumppa Jamese Fenimora Coopera.

Boone vstupoval do historie Ameriky v době, kdy kraj na východních úbočích Apalačín spravoval guvernér britské koruny a západní svahy kontrolovali Indiáni, umíral potom krátce předtím, než Spojené státy vstoupily vyhlášením Monroeovy doktríny na světovou scénu jako kandidát zvláštního postavení na západní

hemisféře. Doktrínou varovaly evropské mocnosti před zasahováním do záležitostí amerického kontinentu, jehož zájmy ztotožňovaly se zájmy vlády ve Washingtonu. Proměna britských kolonií v suverénní zemi nijak neovlivnila postoj amerických osadníků k Západu. I po vyhlášení nezávislosti pohlíželi s nadějí na západní úrodné nížiny a severozápadní nařízení z roku 1787 stanovilo podmínky plného začlenění těchto území do Unie se všemi právy a povinnostmi jejich obyvatel. Formálně sice tvořil celý tento kraj součást Spojených států, ve skutečnosti ho však stále obývali a kontrolovali Indiáni a bílí osadníci sem ve větší míře teprve pronikali. Západ ovšem nepřítahoval jen zájem jednotlivců, ale také amerických úřadů. Thomas Jefferson – vedle George Washingtona nejvýraznější osobnost americké politické scény prvních desetiletí existence Unie – formuloval už v roce 1786 program šíření americké civilizace na jih a západ od stávajících hranic a jako třetí americký prezident obhajoval v roce 1803 počínání emisarů své vlády ve Francii silně kritizované významnou částí předních zákonodárců. Vyslanci tehdy koupili od Napoleona Louisianu, celou pravobřežní část údolí Mississippi až k nezřetelně vymezeným hranicím španělských kolonií na jihu a západě.

Na toto území, prozkoumané v následujících letech výpravou Zebulona Pikea a mimořádně úspěšnou expedicí Lewise a Clarka, v této době ovšem skoro žádní osadníci neodcházeli. Nekonečné roviny, zvané už v této době pláně či velká americká pustina, i hory dále na západě sice nabízely nemalé možnosti obživy, kolonizaci však bránila komunikační bariéra. Tehdejší dopravní prostředky neumožňovaly ekonomicky únosnou přepravu zboží mezi velkou částí nově získaného území a východními trhy a na západ proto odcházely pouze brigády lovců a obchodníků přivážejících pak po síti vodních cest cenné bobří a vydří kožešiny.

Jinak vypadala situace na jihozápadě, kde sousedily Spojené státy s kolonií pyrenejské mocnosti – Novým Španělskem a od roku

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA



Meriwether Lewis, William Clark a jejich indiánská průvodkyně Sacagawea.

Cílem této expedice bylo prozkoumat a najít cestu k západnímu pobřeží.

1821 nezávislým Mexikem. Sem, na území Texasu, přicházejí z USA osadníci udržující hospodářské a politické kontakty se zemí svého původu, do správního centra Nového Mexika pak mířili ve stopách povozů Williama Becknella další obchodníci, šířící pověst stezky do Santa Fé mezi podnikateli amerických měst

na Mississippi. Během několika let měla tato část Mexika pevnější ekonomické vazby s USA než s jižními částmi země, což nevěstilo pro federální vládu ve vzdáleném hlavním městě nic dobrého. Už v roce 1826 vyhlásila skupinka amerických přistěhovalců v Texasu vedená bratry Edwardsovými nezávislou republiku Fredonia s představou začlenění nového státu do americké Unie. Třebaže republika existovala pouze několik dnů, předznamenala tato neúspěšná akce další vývoj v regionu. V roce 1836 žádal nezávislost už celý Texas a jeho vstup do svazku americké federace v roce 1845 znamenal počátek válečného stavu mezi USA a Mexikem. Bojové operace mexicko-americké války ukončilo v září roku 1847 příměří a po dalších měsících jednání podpis dohody z Guadalupe Hidalgo v únoru 1848. Spojené státy získaly smlouvou nová území. Nad obrovskými prostorami na sever od Rio Grande del Norte včetně Kalifornie na západním pobřeží kontinentu vlála nyní americká vlajka. Někde, pravda jen symbolicky na místech, kam dočasně pronikly buďto vojenské oddíly procházející krajem, nebo karavany vystěhovalců mířících podle americké tradice k západu. Trvale ji pak vztyčili toliko na stožárech několika málo pevností budovaných urychleně na novém teritoriu nebo stejně malém počtu soukromých obchodních stanic, které zde postavili jednotlivci nebo společnosti obchodující s kožešinami. Fort Laramie, Fort Bent či Fort Leavenworth představovaly opěrné body, kolem nichž vyrůstala později centra civilizace v divočině.

Oněch zmiňovaných kolon vystěhovalců začalo přibývat na pláních ve čtyřicátých letech, kdy stoupal zájem o kolonizaci Oregonu, v té době ještě britsko-amerického kondominia. Občané obou států – ještě na začátku století jich zde žilo jen pár desítek – zde měli podle opakovaně prodlužované britsko-americké dohody stejná práva, ale expanzionistické kruhy v USA tuto skutečnost s narůstajícím důrazem kritizovaly a žádaly vyřešení otázky Oregonu

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

tak, aby celé území připadlo jednoznačně Unii až k 54° severní zeměpisné šířky. Realisté požadovali hranici s Kanadou na 49° a s odkazem na nebezpečí zhoršení vztahů s Británií při probíhající válce se sousedním Mexikem nakonec v roce 1846 tuto představu prosadili. Dohoda zvýšila atraktivitu Oregonu pro ty, kdož věřili, že na Západě čeká každého Američana lepší budoucnost, a tak na další z velkých západních stezek rostl každoročně počet větších či menších kolon préríjních škunerů. Po cestě, nezřetelně vymezeném rozježděném a zdupaném pruhu země, kde poutníci používali na dlouhých úsecích jako orientačních bodů výrazných terénních útvarů v podobě hor či skal, procházeli původně obchodníci s kožešinami kombinující zpravidla cestu na koni s dopravou po vodě. Prvně ji projel s povozem na přelomu třicátých a čtyřicátých let Joe Meek, jehož příkladu následovala vystěhovalecká kolona vedená lovcem a průvodcem „Zlomenou rukou“ Fitzpatrickem. Zprávy o tomto úspěchu podněcovaly pak k cestě do Oregonu další dobrodružné povahy a v Kanessville (dnes Council Bluffs) v Iowě či West Point Landing (dnes Kansas City) domlouvali jednotlivci i skupiny plány na společné zdolání dlouhé cesty.

Najímali si zde profesionální průvodce a na jejich doporučení volili jako nejlepší měsíc k nastoupení pouti květen. Ti, kdo vyrazili dřív, mohli mít potíže s pastvou jezdeckých koní i tažných zvířat či s vysokým stavem vody na říčkách a řekách regionu, opozdilcům pak hrozilo podstatně větší nebezpečí v podobě časného podzimního sněhu v Jižním průsmyku. Celá cesta od říčních přístavů ve středu kontinentu do Oregon City měřila přes tři tisíce kilometrů a bylo na ní několik pevností a stanic. U nich si znavení vystěhovanci zpravidla několik dní v bezpečí odpočinuli a nechali nabrat síly i svoje zvířata. První taková zastávka byla u Fort Kearney, vybudované armádou v roce 1848, další pak u bývalé obchodní stanice Fort Laramie, o jejímž prodeji začala jednat

americká vláda s majitelem, American Fur Company, v době, kdy armáda stavěla Fort Kearney.

Po odpočinku u Fort Laramie opustily kolony dobře schůdný terén v údolí Platte a od skaliska Independence Rock zamířily k řece Sweetwater, jíž musely několikrát překročit a pak zahájt výstup, až dosáhly v Jižním průsmyku kontinentálního předělu. Zdolání nejvyššího bodu dlouhého putování však neznamenovalo odpočinek; až do Fort Hall střídala prudká klesání kratší, ale stejně namáhavá stoupání. U Fort Hall proto přišel čas na další odpočinek a další rozhodování. Stezka se tu totiž dělila na dvě větve, jižní mířila do Kalifornie, severní do Oregonu. Oregonská stezka zase sledovala říční toky, ovšem za horších podmínek než Platte. Úzká cesta kamenitým terénem nakonec přiměla některé vystěhovalce hledat jiný způsob přesunu. Na horním toku řeky Columbie si postavili vory a překonávali poslední úsek transkontinentální komunikace sjížděním dravých proudů. Časový rozdíl v dosažení Oregon City nebyl velký, výpravy prošly prérií a Skalnatými horami zpravidla za pět až šest měsíců.

Většina účastníků náročného podniku si teprve teď oddychla, zejména ti, kdo vyrazili na cestu přes kontinent v malé skupině a dlouhé měsíce je tížily obavy z indiánského útoku, který nikdy neohrozil velké výpravy o desítkách vozů. K přepadení výprav o několika povozech však několikrát došlo a na trase zmizela i řada neopatrných dobrodruhů putujících na dlouhé trase sami. Všechny výpravy bez ohledu na velikost trpěly opakovanými krádežemi hovězího dobytka i koní, Indiáni někdy děsili vystěhovalce předstíranými nájezdy a život jim ztrpčovali soustavným žebráním. Často také požadovali za skutečné nebo fiktivní služby vysoké odměny, hlavně v podobě střeliva, kořalky, ale někdy i koní či zbraní. Jakmile pak nějaký dárek navzdory opakovaným varováním zkušených průvodců vystěhovalců karavan dostali – někdy jen proto,

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

aby vystěhovalci Indiány takto odbyli –, obdarování odmítali své dárce opustit. A když už to učinili, tak jen proto, aby přivedli k dobru srdečným bělochům příbuzné a přátele. Pak ovšem mohlo dojít k vážným konfliktům, stejně jako v případě, že Indiáni zkoušeli vzít něco z vozů sami, při tahanicích ozbrojených účastníků sporu došlo občas k nechtěným výstřelům a tragédiím. Zejména v období kalifornské zlaté horečky, ale později i zlaté horečky v Coloradu či Černých horách, měnili někdy vystěhovalci během cesty cíl svého putování. Zapomněli na svůj původní úmysl najít na západě půdu pro nový domov a zamířili ke zlatým polím lákajícím samozřejmě do této části kontinentu nejen obyvatelé východního pobřeží, ale také Evropany. Pro většinu těchto vystěhovalců však představovalo hledání zlata, většinou neúspěšné, jen intermezzo při jejich cestě za vlastní půdou na druhém konci Ameriky.

Na západ ovšem necestovali jen ti, kdož tu chtěli zůstat natrvalo a jeli tedy vybavení zemědělským nářadím, zařízením pro domácnost a samozřejmě potravinami na cestu. Do Oregonu, Kalifornie, ale také jen do obchodních stanic a pevností, kolem nichž vyrůstaly neuspořádané osady, přijížděli obchodníci, právníci a lidé dalších profesí, aby si zde vyřídili svoje záležitosti a pak zamířili zpátky na východ. Tito lidé nejezdili zpravidla s vystěhovaleckými kolonami, ale volili pro cestu na západ dostavník. Začleněním Kalifornie do Unie získal na naléhavosti plán na vybudování pravidelného spojení mezi Mississippským údolím, dosažitelným v této době z velkých východních měst cestou po vodě, silnici či železnici, a západním pobřežím kontinentu. Už ve třicátých letech sice navrhovali stoupenci nového komunikačního prostředku, železnice, postavení trati mezi tichomořským a atlantským pobřežím Ameriky, ale tento plán byl politicky neprůchodný, paradoxně zejména poté, co se Kalifornie stala novým státem Unie. Za narůstajících sporů mezi svobodným severem a otrokářským jihem si politikové obou

znepřátelených táborů dobře uvědomovali, že by železnice připojila v tomto sporu politicky a ekonomicky Kalifornii a s ní celý západ k té části federace, s níž by ji spojovala železniční trať. Za těchto okolností preferovali politikové obou stran železnici na západ prostě nestavět, třebaže už na počátku padesátých let topografové americké armády navrhli hned několik vhodných tras.

Jak vláda, tak americká společnost ovšem rychlé spojení s Kalifornií potřebovaly a úřady proto podepsaly v září roku 1857 s bývalým kočím – a v okamžiku přípravy dokumentu už majitelem společnosti Overland Mail Service – Johnem Butterfieldem smlouvu o zřízení pravidelného dostavníkového spojení mezi Tiptonem v Missouri a kalifornským San Franciskem. Trať měla dva a půl tisíce kilometrů a Butterfield dostával na její provozování subvenci šest set tisíc dolarů ročně. Na lince sice existoval jízdní řád, pravidelnost provozu zakotvil dokonce jeden paragraf smlouvy mezi Butterfieldem a vládou, ale pokyny pro kočí výslovně přikazovaly usilovat o co nejkratší projetí celé trasy, tedy vybízely k nedodržování oznámeného rozpisu. Jedině čas odjezdu z obou terminálů zůstával neměnný.

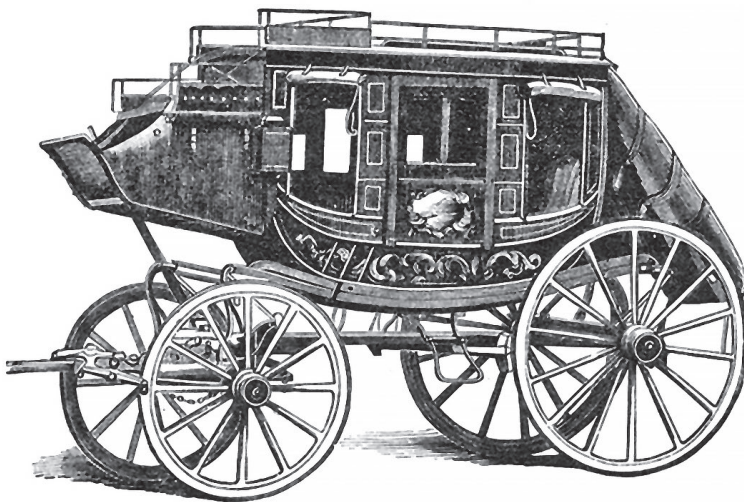
Dvakrát týdně opouštěly rudě a lahově zelené výtvary proslulých výrobců elegantních vozů, především společnosti James B. Hill and Sons z Concordu (odtud concordské dostavníky), Tipton a San Francisco a pak už kočí hnali šestispřeží od stanice ke stanici zcela podle dispozic zaměstnavatele. Nejrychlejší z nich dokázal najet proti jízdnímu řádu, jenž předepisoval projet trasu za pětadvacet dní, celých dvaasedmdesát hodin. Ve stanicích, zpravidla po úsecích menších než třicet mil, měnil příslušný personál příprěže. Butterfield původně nasadil koně, ale brzy poznal, že by ho jejich krádeže záhy donutily vyhlásit bankrot. Pro Indiány představovaly koňské potahy na trati i stáda náhradních zvířat kolem stanic příliš velké lákadlo, a tak majitel společnosti nakoupil po prvních

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

zkušenostech stovky mil. Ve stanovených intervalech přicházela i nová dvojice kočích, dvakrát měnili Butterfieldovi zaměstnanci i povozy. V „civilizovaných krajích“, na trasách v blízkosti obou terminálů, jezdily vozy nabízející devíti cestujícím v dostavníku a dalším šesti na střeše relativní pohodlí na kůži potažených sedadlech, pro divočinu pak stavěli mistři koláři jiný typ, zvaný bahenní. Konstruovali ho pro horší úseky cesty, kde bahno představovalo téměř trvalý povrch nezřetelně vymezené trasy. Aby zde vozy stále nezapadaly, měly menší rozměry a samozřejmě i váhu, což přinášelo i menší pohodlí. Místo potahů z kůže zde řemeslníci používali plátno a sklopená sedadla přestavěl kočí s pomocí cestujících zakrátko v široké lehátko. Právě tyto vozy na trati silně trpěly, a proto je ve stanicích často během několika minut opravovali kováři společnosti. Ti tvořili společně s dalšími osobami zaměstnávanými Butterfieldem, tj. honáky, výběřčím a správcem malé noclehárny pro střídající kočí a průvodčí, významnou součást nepočtených obyvatel hranice. Mezi povinnosti výběřčího jízdného patřilo opatrování jízdního řádu na budově společnosti. Každý gramotný zájemce si tu mohl přečíst tabulkový čas příjezdu a odjezdu dostavníku s upozorněním, že uvedený čas je pouze orientační. Přijít na stanici včas v případě, že se kočímu podařilo dodržet pokyn o dosažení nejvyšší rychlosti, znamenalo dostavník zmeškat a pak čekat dlouhé hodiny a někdy i den či dva na další spoj. Velké problémy představovalo stanovení jízdného. Butterfield zpočátku předpokládal individuální poplatek podle vytiženosti a směru, ale pod přívalem stížností tuto praxi rychle opustil a pasažéři platili podle ujetých mil, každou míli deset centů, tedy stejnou cenu, již původně účtoval Butterfield vládě za dopravu každého dopisu na celé trati mezi oběma terminály. Skoro měsíční cesta od Mississippi do Kalifornie tak přišla cestujícího na dvě stě padesát dolarů, což v této době představovalo obrovskou sumu. Přesto měl Butterfield cestujících dost, ne

všichni samozřejmě jezdili po celé trase, takže společnost velmi dobře prosperovala. Velkou ránu znamenala pro podnik občanská válka. Butterfield musel převést trať na sever, kontinentální předěl překonávaly dostavníky Jižním průsmykem, ale právě klimatické podmínky zde provoz v zimních měsících prakticky zastavily.

Další společnosti provozovaly kratší linky. Známa Overland Stage Line Bena Holladaye, také bývalého kočího, vylepila po všech střediscích Západu reklamní letáky s tímto zněním: „Denní spojení z Atchinsonu, Omahy a Nebraska City do Central City, Gregory a Clear Creek Mining District; lze přestoupit na vozy do Taosu, Santa Fé a jiných významných měst v Novém Mexiku, jezdící třikrát týdně. V Salt Lake City je přestup na dostavníky mířící do Virginia City a Heleny, Boise City, Wala Wala, Dallesu a Portlandu v Oregonu, provozované též třikrát týdně. Denně jezdí Overland Mail Company do Austinu, Virginia City, Nevady, Sacramento a San Franciska



Poštovní dostavník, výrobek společnosti Abbot Downing.

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

v Kalifornii.“ Téměř všechna vyjmenovaná místa, někdy původně právě stanice přepravních společností, díky dostavníkovému spojení neobyčejně rychle rostla, což zpětně přitahovalo další zájemce o budování dokonalejší dopravní sítě. Charakteristické jsou v tomto smyslu důležité křižovatky Tuscon a El Paso.

Zájemci o lukrativní dostavníkové podnikání však neomezovali pozornost jen na zdokonalování existující sítě, ale rychle otevírali nové linky tam, kde vyvstala potřeba dopravy většího počtu lidí. Příkladem je linka do Černých hor, kde našel v indiánské rezervaci prospektor James Pearson bohaté rýžoviště zlata. Na Francouzském potoce vyrostlo během několika týdnů pětadvacetitisícové město Deadwood. Část obyvatel sem přišla z prvního zlatokopeckého města stanů a prkenných bud v kraji, z Custer City. Zlatokopové ho pojmenovali po veliteli vojenského oddílu doprovázejícího geologickou expedici, která potvrdila bohaté zásoby zlata v horách – George Armstrongu Custerovi. Sem přijížděly od března 1875 dostavníky z železniční stanice Cheyenne, nejdříve jen dvakrát týdně, později už denně a společnost se vznikem Deadwoodu nijak neváhala s prodloužením trasy. Třicet dostavníků vyrobených na speciální zakázku v Concordu přepravovalo cestující a další desítky povozů používalo hned několika firem k dopravě zboží, hlavně potravin a spotřebních komodit. Na kozlících dostavníků zářících žlutou a světle červenou barvou seděli vedle kočích i střelci, uvolňující ovšem někdy svoje místo platícím cestujícím. Dostavník však bez ochrany nezůstával, ozbrojený průvodce – společnost vybírala tyto svoje zaměstnance zejména mezi renomovanými zabijáky – ujížděl v těchto případech před spřežením na vlastním koni. Trasu dlouhou přes pět set kilometrů překonal dostavník za necelé tři dny, ve špatném počasí, kdy museli jít cestující na některých úsecích pěšky nebo dokonce tlačit dvoutunový vůz blátem či sněhem, doba transportu o den či dva narostla. V zimě pújčovali zaměstnanci

společnosti pasažérům bezplatně teplé bizoní pláště a na stanicích měnily posádky pevné pytle ukládané k nohám cestujících. Byly v nich nahřáté cihly a kameny, jejichž teplo ovšem nikdy nevydrželo oněch šedesát kilometrů dělicích stanice, kde strážci rezervního stáda přepřahali. Promrzlí cestovatelé proto dlouho netrpělivě vyhlíželi první známky menších zastávek – těch zřídila společnost na trase více –, kde v rychlosti pili litry horkého čaje či kávy. Na některých zastávkách se mohli i najíst, místní hostinská zařízení měla otevřeno čtyřiařadvacet hodin denně.

Zatímco pasažéři vyhlíželi místa, kde si mohli koupit něco k jídlu a pití, vozkové a průvodci bedlivě sledovali okolí, zejména tam, kde vedla cesta úvozy nebo lesnatým terénem. Podle tradice tu sice měli číhat Indiáni, stejné či možná větší nebezpečí však představovali bílí desperáti. Jejich oběťmi, stejně jako oběťmi Indiánů však nebývali jen cestující či posádky dostavníků. Právě dostavníky přivázely v řadě případů informace o mrtvolách osamělých poutníků či pobitých rodinách farem u stezky. Jeden z deadwoodských dostavníků řídila i Calamity Jane, která převzala oprotě potom, co členové zločinecké bandy těžce zranili kočího Jacka McCalla. Sláva Deadwoodu přerůstala také díky dobrodružstvím dostavnickových posádek v legendu. Jako šerif zde pracoval a zemřel Bill Hickok, pohybující se podobně jako velká část pestré společnosti hranice na hraně mezi zákonem a zločinem. Kromě těchto celebrit ovšem žily na západě tisíce lidí, jejichž jména nefigurují v žádných historických publikacích. Velká část nových osadníků přicházela od počátku sedmdesátých let díky železnici, která naopak v žádné práci pojednávající o fenoménu amerického Západu nechybí. Pojmy Západ a železnice možná do jisté míry splývají; železniční trati nejenže usnadnily přepravu masy přistěhovalců, ale umožnily také jejich bezproblémové začlenění do americké společnosti v ekonomické a politické dimenzi.

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA



Příprava Indiánů k útoku na armádní trén na prérii.

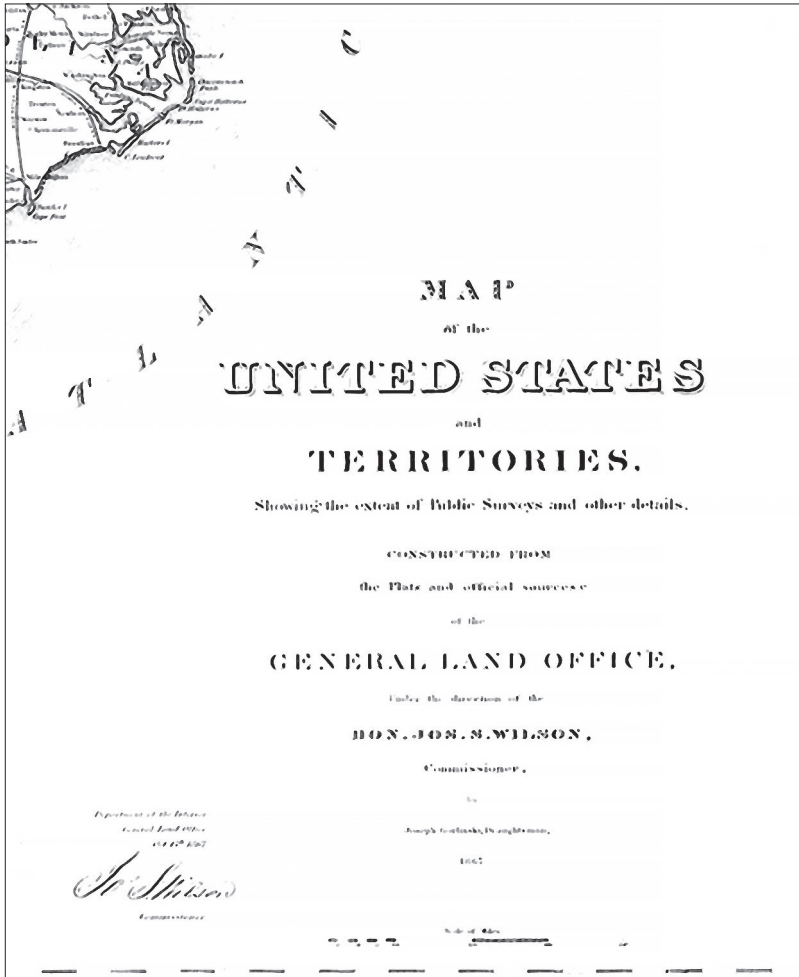
Zahájení stavby pacifické dráhy, nejdůležitější americké železniční trati křižující pláň, padlo jako navýsost politické rozhodnutí. Příslušný zákon podepsal Abraham Lincoln v roce 1862. Lincolnův podpis nese také další mimořádně důležitý zákon, podle některých historiků jeden z nejdůležitějších zákonů, které kdy americký Kongres přijal, zákon o domovinách. Prezident podepsal tyto zákony v kritickém období amerických dějin, v době občanské války hrozící zmařit dílo otců zakladatelů americké Unie. O přijetí obou opatření přitom usilovaly vlivné skupiny ve Spojených státech už od třicátých let. USA byly jednou z prvních zemí, kde začali s výstavbou železniční sítě. Řada politiků, obchodníků a podnikatelů nemluvě, si od zahájení provozu na první trati uvědomovala význam nového dopravního prostředku pro spojení různých částí stále rostoucího státu. Hned několik železničních společností položilo během jediného desetiletí tisíce kilometrů kolejnic a podstatnou měrou tak přispěly k ekonomickému rozvoji

státu, jehož hospodářství stále spočívalo na zemědělské výrobě. Vlastnictví půdy představovalo sen mnoha Američanů i přistěhovalců, kteří patrně ve většině případů přicházeli do Ameriky až do druhé poloviny 19. století právě kvůli půdě. Třebaže nebyly pozemky ve Spojených státech laciné, mohli je zájemci získat snáze než v přelidněném Starém světě. Postačovaly peníze a ochota tvrdě pracovat, zatímco pro většinu evropských venkovanů bylo jedinou cestou k vlastnímu statku právo prvorozeného syna, popřípadě šťastná ženitba. I situace v USA však vyvolávala kritiku veřejnosti. Proč mají vůbec Američané za půdu platit, když federální vláda disponuje obrovskými neobdělávanými pozemky. Ať poskytne tuto půdu bezzemkům. Zmenší tím sociální problémy a přispěje k ekonomickému růstu. V roce 1848 založili hlasatelé těchto názorů dokonce politickou stranu s jediným programovým bodem shrnutým do krátkého hesla: „Dejte každému chudákovi jeho domov!“ Strana narazila na rozhodný odpor především jižanských politiků hovořících o poklesu příjmů federální pokladny. Jejich část skutečně pocházela z prodeje federálního pozemkového majetku, ale jižané argumentovali i poklesem cen půdy v případě, že by tuto komoditu získávali zájemci zadarmo, i velkými přesuny obyvatelstva na Západ, kde vlastnila vláda volné půdy nejvíce. Tyto přesuny by pak podle kritiků návrhu vedly k rozvratu americké ekonomiky a celé společnosti.

Strana sice brzy zanikla, ale program bezplatných přidělů půdy převzala v druhé polovině padesátých let nově založená republikánská strana, a když její kandidát Lincoln zvítězil v prezidentských volbách, otevřela se reálná možnost realizace starého požadavku americké veřejnosti. Dne 20. května 1862, tedy hned po stabilizaci situace v zemi zachvácené občanskou válkou, došla naplnění naděje amerických i evropských bezzemků. Podle právě podepsaného zákona měl každý americký občan či osoba, která o americké

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

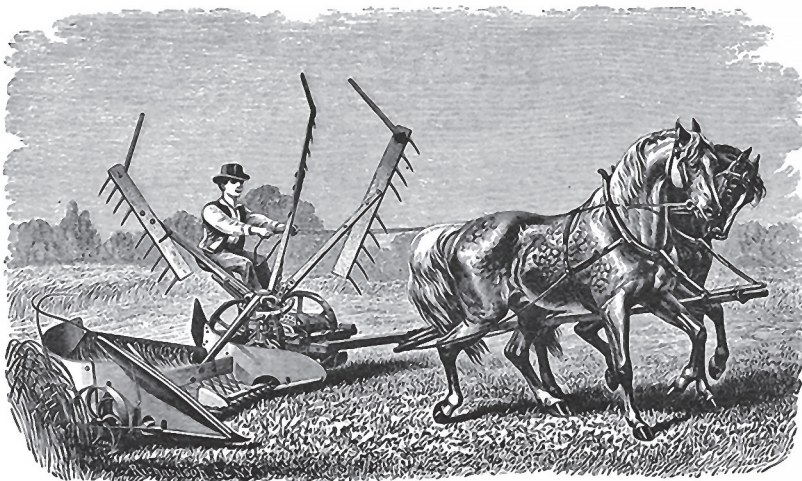
občanství požádala, právo získat bezplatně čtverec na mílové síti území americké Unie. Za sto šedesát akrů dotyčný zaplatil vyměřovací poplatek deset dolarů, a když půdu pět let obdělával, postavil



Titulní strana mapy pozemkového úřadu.

na ní dům a neopustil ji na dobu delší než půl roku, přešel pozemek do jeho trvalého vlastnictví se všemi právy. Informace o zákonech o domovinách výrazně ovlivnila evropské přistěhovalectví a ještě v průběhu občanské války žádaly o své příděly desítky tisíc lidí odcházející vesměs při hledání nového domova na volnou půdu Západu.

Po těžkých začátcích získali mnozí dostatek prostředků, aby si vybrali z nabídky zemědělských strojů. Kromě secích strojů a kultivátorů nabízeli agenti i mlátičky, ale hlavně žací stroje. McCormickův vynález z poloviny století doznal v průběhu několika let řadu vylepšení a zvýšil podstatnou měrou produktivitu práce farmářů na pláních. Obilí sklizené v regionu odvážely do velkých východních měst a průmyslových center nákladní vlaky. Jestliže po celou první polovinu století hrála v americké dopravě velkou roli přeprava zboží říčními parníky, výstavbou pacifické dráhy získala rozhodující náskok právě železnice. Dne 2. července 1864 podepsal



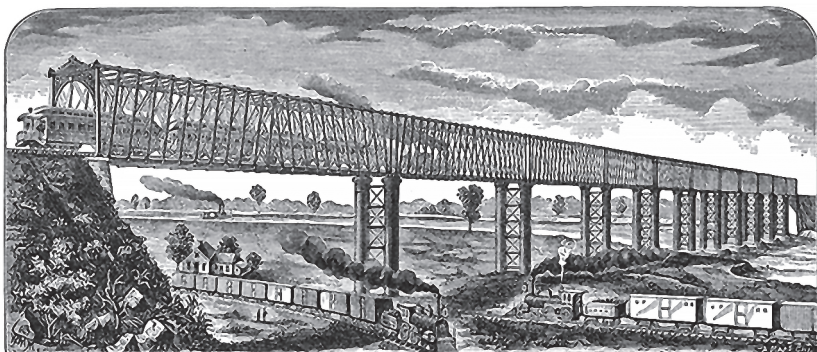
Žací stroj přinesl na pláně kardinální změnu.

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

Lincoln zákon, jímž získávaly společnosti Union Pacific a Central Pacific koncesi na stavbu první transkontinentální dráhy na území USA. O několik měsíců později dostala koncesi pro stavbu dráhy na tichomořské pobřeží i společnost Northern Pacific Railroad. Ta si však počínala při výstavbě komunikace mezi velkými jezerami a Puget Soundem v Oregonu méně rozhodně než společnosti budující dráhu mezi Omahou a Kalifornií. Union Pacific a Central Pacific si trasu pacifické dráhy rozdělily. Její západní část připadla Central Pacific, zaměstnávající jako svého hlavního inženýra Theodora D. Judaha. Proslul nejen jako vynikající odborník, ale i jako osoba myšlenky stavby dráhy napříč kontinentem úplně propadlá. Už v době, kdy politikové ještě jenom rokovali o trase komunikace, prováděl na vlastní náklady složitá geologická a topografická měření v drsných podmínkách Sierra Nevada. Obdobné názory na výstavbu trati zastával na východní části stavby Grenville Dodge. Ten překvapil celé své okolí i zaměstnavatele, když na začátku občanské války opustil místo hlavního inženýra Union Pacific, budujícího tedy železniční trati v Nebrasce, a odešel do armády. Brzy však vyšlo najevo, že ho příliš nezajímá vývoj konfliktu, ale spíš získání kontaktů na politiky důležité pro rozhodování o koncesi pro stavbu transkontinentální dráhy. Byl to také nakonec on, kdo poskytl prezidentovi informace potřebné pro udělení koncese. Pak už ho na východě nic nadrželo, a tak požádal o přeložení na pláň, kde měla jeho jednotka vykonávat strážní službu. Dodge však ve skutečnosti prováděl topografická měření na trase budoucí železnice a navíc vedl válku proti Indiánům, kteří svou pouhou přítomností ohrožovali ještě nezapočatou stavbu. Připravil tažení proti zimním táborům Čejenů a Arapahů, přestože tím porušoval rozkazy z Washingtonu. Dal také uvěznit důstojníky, varující s ohledem na zdraví účastníků expedice před akcí v třeskaté zimě. Dodge válčil s Indiány i v době, kdy s nimi vyjednávali emisáři

Úřadu pro indiánské záležitosti, a tak úspěšně mařil jejich práci. Počínal si natolik neomaleně, že ho z Omahy odvolával telegramem sám vrchní velitel americké armády a budoucí prezident U. S. Grant. Dodgeovi nezbývalo než uposlechnout, ale dřív, než dojel do Washingtonu, napsal žádost o propuštění z armády. Veřejně kritizoval vládní politiku vůči Indiánům v oblasti stavby dráhy a žádal, aby odtud vojenské jednotky všechny divočky vytlačily.

Union Pacific pak dokázala ocenit vše, co její bývalý inženýr pro železnici udělal. Nabídla mu po propuštění z armády staré místo s novým platem ve výši deseti tisíc dolarů ročně, tedy skoro polovinou platu amerického prezidenta. Nakonec ovšem došlo mezi vedením společnosti a Dodgem k neočekávanému konfliktu. Dodge navrhl pro stavbu nejkratší a z technického hlediska nejvýhodnější trasu, vedení společnosti žádalo naopak stavbu delší, přičemž bralo ohled zejména na kvalitu pozemků v okolí trati. Vláda totiž přidělovala pro stavbu federální půdu nejen přímo mezi kolejemi, ale i v jejich okolí, a to samozřejmě znamenalo pro společnost možnost nemalých zisků. Dodge musel svého zaměstnavatele o výhodnosti projektu přesvědčovat. Nejdřív přišel s racionálním návrhem. Postaví trať údolím řeky Platte, odtud k pohoří Laramie

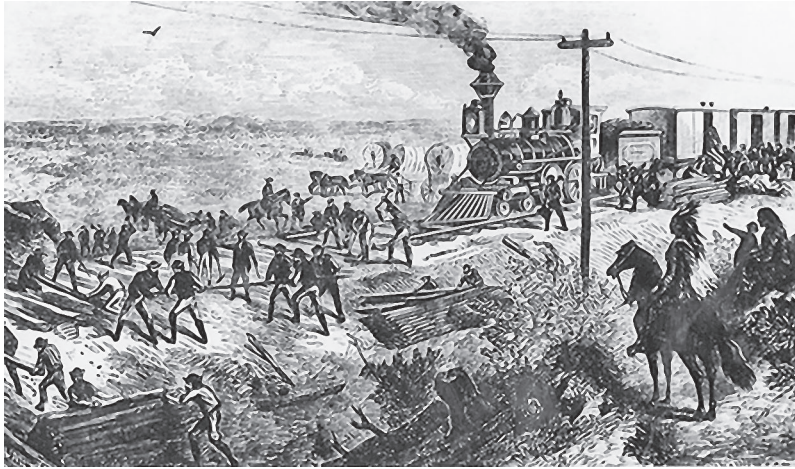


Železniční most v Omaze.

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA

a po překonání Evansova průsmyku bude pokračovat k Velkému Solnému jezeru, kde stanovil Lincoln u Promotory místo spojení kolejnic pokládaných oběma železničními společnostmi. Když s tímto plánem neuspěl, stěžoval si ve Washingtonu. Grant za nových podmínek, vláda i armáda měly na železnici velký zájem, zapomněl na starý konflikt, který skončil Dodgeovým odchodem z armády a změnil na Dodgea kardinálním způsobem názor. Vítěze v občanské válce a zachránce Unie přitom respektovala v této době celá americká společnost a Dodge mohl ve sporu s vedením Union Pacific s Grantovou pomocí prosadit svůj dříve odmítaný návrh. Pak už nestálo stavbě nic v cestě a pracovní čety se vydaly na cestu od Mississippi na západ.

Rychle kladli pražce a kolejnice i Číňané tvořící velkou část čtrnácti tisíc zaměstnanců Central Pacific, ovšem jen do chvíle, kdy došli k úpatí příkrých svahů Sierry. Hory pak postup silně zpomalily. Minéři vystříleli desítky tunelů, stavební dělníci vybudovali kilometry zábran chránící trať před lavinami kamení i sněhu, zasypali stovky roklí a strží. Skoro čtyři roky trvalo, než si tady mohl vydechnout nejdřív mimořádně schopný a organizačně zdatný inženýr Thoodore Dehone Judah a po jeho předčasné smrti jeho nástupce. Teritorium Nevada nabízelo mnohem lepší terénní podmínky, a když dosáhli zkušené dělníci Rena, položili už během dvanáctihodinové směny až patnáct kilometrů kolejnic. Problémy zato narůstaly na východní části stavby, kde chybělo kvalitní dřevo nejen na pražce, ale především na řadu mostů nad toky řek, říček i potoků. Vozili je sem až z Minnesoty, samozřejmě ne už v podobě kmenů, ale trámů, které prošly zvlášť postavenou pilou v Omaze. Přímo na pile pak nakládali materiál na ploché vozy tažené silnými lokomotivami pro nákladní vlaky. Na stavenišťe mostů přepravovaly dřevo přípráže mul a pak nastupovali do práce tesaři. Museli odevzdat důkladné dílo, třebaže věděli, že dřevěné mosty postupně

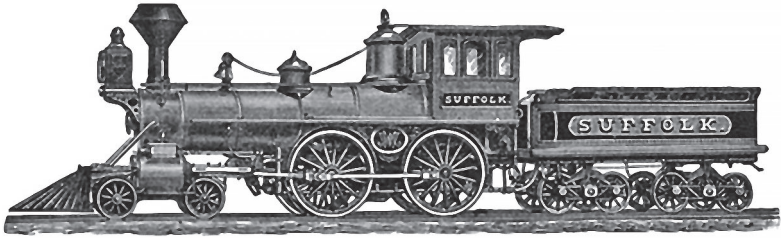


Stavba pacifické dráhy.

nahradí železné a ocelové konstrukce. Totéž ostatně čekalo i pražce a kolejnice. Kvalitní pražce vyžadovaly dubové dřevo a duby na pláních prostě nerostly. Dělníci proto prokládali dubové pražce přivážené z východu topolovými hranoly napouštěnými speciální emulzí s tím, že je později vymění, stejně jako vystřídají kolejnice ocelové původní kolejnice ze zneušlechtěného železa. Těsně za dělníky připevňujícími kolejnice k pražcům mohutnými hřeby supala lokomotiva tlačící vagon s kovářskou dílnou, kuchyní a pracovním inženýrů. S větším odstupem sledovalo pracovní čtyřstanové městečko, vzadu pak zůstávaly budoucí stanice, zatím většinou neladné shluky prkenných bud, kde nocovali hazardní hráči a prostitutky, jinak neodmyslitelná součást nočního života „pekla na kolečkách“, jak psaly o staveništi dráhy východní noviny zásobované nejnovějšími zprávami zvláštními dopisovateli přijíždějícími nákladními vlaky z Omahy.

V jejich barvitém líčení grandiózního podniku nechyběly popisy útoků Indiánů, ve skutečnosti podstatně řidší než ve výtvorech

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA



Osmikolová lokomotiva, výrobek firmy Mason Machine Works.

novinářů. Přesto však měly především skupinky dělníků pracujících mimo hlavní staveniště svoje mrtvé a Union Pacific požádala vládu o vojenskou ochranu. Z Washingtonu skutečně posílali nové a nové jednotky hlídající kolem trati a před ukončením stavby tak zaměstnávala ochrana dráhy asi pět tisíc mužů v modrých kabátech, tedy kolem třetiny všech vojáků Unie v aktivní službě. V dubnu roku 1869 dospěla čela pracovních čet obou společností téměř na dohled. Dne 10. května přijely k Promotory vyzdobené lokomotivy s vagony plnými hostů. Ti sledovali svátečně oblečené dělníky pokládající poslední pár kolejnic a potom prezidenty obou společností, pány Lelanda Stanforda a Thomase Duranta. Hlavní inženýři jim předali mohutné palice, aby zarazili do předem předvrtných otvorů ve vyleštěném vavřínovém prazci poslední čtyři hřeby. Dva zlaté, jeden stříbrný a jeden ze slitiny železa, stříbra a zlata.

Pět dní po slavnosti v Promotory začal na trati pravidelný provoz. Každý den vyjížděl z obou terminálů, Omahy a Sacramenta, jeden vlak, aby zdolal vzdálenost, k jejímuž překonání potřebovala spřežení vystěhovaleckých výprav půl roku, za čtyři a půl dne. Část cestujících představovali pasažéři luxusních vagonů stavěných speciálně pro tuto příležitost v Pullmanově továrně v Chicagu. Ti absolvovali cestu do Kalifornie a zpět, aby vyhověli dobové módě a zpravidla využívali zvláštního, jednou týdně



Vlak pacifické dráhy na prérii.

vypravovaného Tichomořského hotelového expresu. Jídelní lístek pro pasažéry expresu obsahoval antilopí pečinku, pečené pstruhy i čerstvé tropické ovoce. Nasycení strážníci potom odcházeli od stolů do hudebního vagonu na varhanní koncert. Velká většina těch, kdož si kupovali lístek na pacifickou dráhu, však nejela až do Kalifornie. Vystupovali na některém nádraží Velkých plání, aby tu obsadili svůj příděl půdy daný zákonem o domovinách. Další pak mířili do hor, kde chtěli hledat zlato. Někteří ve své snaze uspějí a vzniklá městečka přitáhnou i ty, kdož sice volání drahého kovu nepodlehnu, ale uvědomí si, že slušné živobytí může zajistit i výroba potravin pro hornické tábory. Blízkost železniční trati pak zaručí těmto farmářům odbyt jejich produktů i potom, co zlatokopové odtáhnou k další bonanze.

Greelyho volání z roku 1857 tak parafrázuji a opakuji další a další novináři šedesátých a sedmdesátých let. Díky existenci zákona o domovinách a houstnoucí železniční a dostavníkové síti naslouchá jejich hlasu stále víc lidí. Nejen na východě Spojených států, ale

VELKÁ SIOUXSKÁ VÁLKA



Strom tisící míle na pacifické dráze.

i v daleké Evropě. Počet bílých obyvatel plání tak roste každým rokem o tisíce lidí, Západ přestává být vzdálenou divočinou, byť zde osadníkům stále hrozí různá nebezpečství.