JOSEF OPATRNÝ

Velká siouxská válka

EPOCHA

EDICE

Polozapomenuté války

POLOZAPOMENUTÉ • VÁLKY •

POLOZAPOMENUTÉ VÁLKY

EDICE

JOSEF OPATRNÝ

Velká siouxská válka

NAKLADATELSTVÍ
EPOCHA

Copyright © Josef Opatrný, 2005
Cover © Karel Kárász, 2005
Czech Edition © Nakladatelství Epocha, Praha 2005

ISBN 80-86328-76-7

OBSAH

Prolog 9

Jdi na Západ 12

Rudé děti Velkého bílého otce ve Washingtonu 33

Modré kabáty 67

Protagonisté 85

Piknik v Černých horách 157

Rosebud 205

Little Bighorn 237

Smrt Velké vrány 260

Epilog 288

Stručná chronologie 296

Bibliografická poznámka 297

PROLOG

Málokterá problematika 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 patnáctého století. Nejdřív tedy Španělů a Portugalců, později i Francouzů, Angličanů, Nizozemců, Švédů, Dánů a nakonec, v devatenáctém 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 pohánění 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 a potomci těchto migrantů obývali jako lovci či primitivní zemědělci různé části kontinentu 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, jíž považovali za svou noví Američané, zejména střelné zbraně, koně, textil a některé potraviny, 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 konce devatenáctého století. Přinejmenším od začátku dvacátého 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, zkaženého nositele euroamerické

civilizace. „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 nejznámější práce na konci šedesátých a v průběhu sedmdesátých let dvacátého století je toho typickým příkladem a není vůbec náhodou, že práce budovatelů nových historických mýtů, zejména publikaci Dee Browna *Mé srdce pohřběte 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 a přímo zločinný 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 fatálně poznamenal nedostatek autorovy kritičnosti a objektivity, ale jako zbraň v boji s americkým imperialismem, což zřetelně demonstruje doslov Josefa Jařaba, jímž opatřil v sedmdesátých letech vydavatel první český překlad tohoto kultovního revizionistického spisu. Komunistickým ideologům antiamerikanismu a jejich dědicům různého zabarvení 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 Epocha. Považuje přitom poslední indiánské války za završení procesu, který začal už objevením Ameriky či přinejmenším 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 a malým počtem účastníků bitev či spíše šarvátek, ale především značnými rozdíly hodnotového i materiálního světa nepřátelských „armád“, přinášejí úvodní kapitoly obsáhlejší informaci jak o „dětech 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 – místo posledního odporu pěti kompanií této jednotky v patrně nejznámější bitvě nejen Velké siouxské války, ale indiánských válek vůbec. Považuji v této souvislosti přímo 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.

JDI NA ZÁPAD

V roce 1857 napsal Horace Greeley, v této 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.“ Greeley přitom nebyl, jako stovky novinářů před ním i po něm, nijak originální. Západ představoval naději už pro generace Američanů před Greeleym. Aniž bychom příliš přeháněli, můžeme klidně konstatovat, že s objevením Ameriky změnili Evropané zcela názor na světovou stranu symbolizující 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 kýženou oblast 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, popř. zde hledali útočiště před náboženským a politickým pronásledováním. Původně conquistador, později dominikánský mnich a nakonec biskup v Michoacánu Vasco de Quiroga se dokonce pokusil novou společnost vybudovat. Inspirací mu byla bible, ale ani dodržování jejích přikázání nakonec po Quirogově smrti projekt nezachránilo.

Od počátku sedmnáctého století usilovali o zřízení komunit bez náboženského a politického pronásledování příslušníci různých protestantských sekt, perzekvovaných v Anglii úředním anglikánským náboženstvím. Společně s lidmi odcházejícími z ekonomických důvodů tu postavili 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 vybudované osady a mířili dál do divočiny, na západ. Sledovali tok řek a postupovali do vnitrozemí, kde někdy s překvapením konstatovali

nepřítomnost Indiánů, jindy se s nimi dohodli o koupi jejich půdy, 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 nárokované jak místními Indiány, tak novými kolonisty. Ještě před polovinou osmnáctého století dosáhli poddaní britské koruny Apalačského pohoří, za nímž se rozprostírala úrodná říční údolí, hlavně údolí Ohia. Obchodníci vyměňující v regionu svoje zboží za komodity nabízené Indiány přinášeli zprávy o možnostech, jež nabízel kraj za horami, a v roce 1748 schválil virginský provinční sněm i místní zástupce koruny vytvoření Ohijské společnosti, jejíž podílníci přišli s plánem kolonizace oblasti za Aleghanami. Patřili k nim přední virginští plantážníci včetně dvou bratrů budoucího hrdiny války s Francií, později pak 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. Jako zkušeného hraničáře jej také najala Ohijská společnost a v časném podzimu roku 1750 zahájil Gist se svými společníky třistakilometrovou pouť kolem Ohia a jeho přítoků. Navštívil přitom několik indiánských vesnic, známých už předtím i obchodníkům z Virginie či Pensylvánie, a narazil zde i na emisara pensylvánského guvernéra Hamiltona George Croghana s jeho míšeneckým tlumočníkem. Společně pak putovali řadu týdnů, až se na počátku roku 1751 vrátili do civilizace.

Croghan patřil k dalším osobnostem hranice. Jeho příklad a názory na šíření bílých osad k západu uvádí zase řada autorů jako důkaz pro své tvrzení o existenci trvalého postupu bílé civilizace do amerického vnitrozemí. Rodilý Angličan přišel do Ameriky přes Irsko teprve na počátku čtyřicátých let a ve 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 dalších 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 Miamy o přátelství, následované podobnými dokumenty podepsanými zástupci Pensylvánie a Delewarů, Šónijů a Wyandotů. Na cestě s Gistem pak s potěšením pozorovali útěšnou krajinu kolem Ohia. Gist později napsal: „Je to krásná, úrodná rovina, bohatě zalesněná velkými ořešáky, jasany, 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, používaly desítky a možná stovky obchodníků, vojáků, cestovatelů, ale také farmářů-dobrodruhů, pronikajících v osmnáctém a devatenáctém století do indiánského území a popisujících nadšeně možnosti, jež jim nabízela místní příroda. Problémem údolí Ohia tak nebyla nepřízeň 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 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. Britské úřady ovšem kolonizaci za touto hranicí zakazovali. Vedly je o tomu obavy z oslabování pozic metropolních úřadů ve stále vzdálenějších koloniích, 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 pojednávací o posunu americké hranice na západ. Boone se narodil v roce 1734 v pensylvánské kvakerské rodině, přestěhoval se s 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 Apalačin 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 nabízela krajina 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 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, vytýčil jednu z nejznámějších stezek americké historie, stezku Daniela Boona či Cestu divočinou z Cumberlandského průsmyku 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 organizoval pak úspěšnou obranu pevnosti, obleženou až do konce září britskými oddíly a jejich šónijskými spojenci. Uhájení Boonesbora považovali současníci i pozdější historikové za mimořádně významný faktor kolonizace oblasti za Apalačinami.

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 uskutečnil 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 Apalačin spravoval guvernér britské koruny a západní svahy kontrolovali Indiáni a umíral v krátce předtím, než Spojené státy vstoupily vyhlášením Monroeovy doktríny na světovou scénu. Varovaly v ní evropské mocnosti před zasahováním do záležitostí amerického kontinentu, jehož zájmy ztotožňovaly se zájmy vlády ve Washingtonu. Proměna britských kolonií v nezávislou zemi nijak nepoznamenala 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 nepřitahoval jen zájem jednotlivců, ale také amerických úřadů. Thomas Jefferson, patrně nejvýraznější osobnost americké politické scény prvních desetiletí existence Unie, formuloval už v roce

Spojené státy na mapě z počátku 30. let devatenáctého století

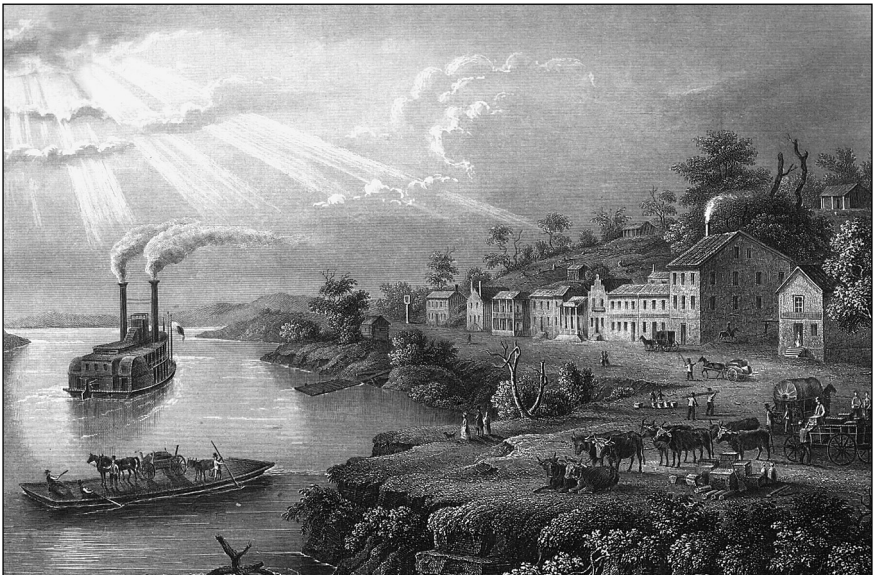
1786 program šíření americké civilizace na jih a západ od stávajících hranic a jako třetí americký prezident obhajoval v roce 1803 počínání emisarů své vlády ve Francii. Vyslanci tehdy koupili od Napoleona Louisianu, celou pravobřežní část údolí Mississippi až k nezřetelně vymezeným hranicím španělských 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 žádní osadníci neodcházeli. Nekonečné roviny, zvané už v této době pláně, i hory sice nabízely jisté 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 Novým Španělskem a od roku 1821 nezávislým Mexikem. Sem, na území Texasu, přicházeli z USA osadníci udržující hospodářské a politické kontakty se zemí svého původu, do správního centra Nového Mexika pak jezdili 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 ostatními částmi země, což nevěstilo pro federální vládu ve vzdáleném Ciudad México 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 na západní pobřeží. Trvale pak vlála toliko na stožárech několika málo pevností budovaných urychleně na novém teritoriu nebo stejně malém počtu soukromých obchodních stanic, které zde v minulých letech postavili jednotlivci nebo společnosti obchodující s kožešinami. Fort Laramie, Fort Bent či Fort Leavenworth přestavovaly opěrné body, kolem nichž vyrůstala později centra americké 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 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



Přívoz v Kansasu

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 prérijních škunerů. Po cestě, nezřetelně vymezeném rozježděném 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 Kanesville (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 vystěhovalci zpravidla několik dní v bezpečí odpočinuli a nechali nabrat sil i svoje zvířata. První taková zastávka byla u Fort Kearney, vybudované armádou v roce 1848, další pak u bývalé obchodní stanice Fort Laramie, o jejíž 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 u skaliska Indepence Rock zamířily k řece Sweetwater, jíž musely několikrát překročit a pak zahájit výstup, až dosáhly v Jižním průsmyku kontinentálního předělu. Zdolání nejvyššího bodu dlouhého putování však neznamenalo odpočinek, až do Fort Hall střídala prudká klesání kratší, ale stejně prudká stoupání. U Fort Hall proto přišel čas na další odpočinek a konečné rozhodnutí. Stezka se tu totiž dělila, jižní větev mířila do Kalifornie, severní do Oregonu. Oregonská stezka zase sledovala říční toky, ovšem za horších pod-

mínek než u Platte. Úzká cesta kamenitým terénem nakonec přiměla některé vystěhovalce hledat jiný způsob přesunu. Postavili na horním toku řeky Columbie 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 stovkách 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 vystěhovaleckých karavan

Vystěhovalci na západní řece

dostali – někdy jen proto, aby vystěhovalci Indiány takto odbyli – obdarovaní odmítali své dárce opustit. A když už to učinili tak jen proto, aby přivedli k dobrosrdečným bělochům příbuzné a přátele. Pak ovšem mohlo dojít k vážným konfliktům, stejně jako v případě, že Indiáni zkoušeli něco z vozů prostě sami vzít, při tahanicích ozbrojených lidí 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 obyvatele 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 potom, co se stala Kalifornie 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 jíž by ji spojovala železniční trať. Za těchto okolností preferovali politikové obou stran železnici na západ prostě nestavět, třebaže už na počátku padesátých let vyhodnotili topografové americké armády hned několik vhodných tras.

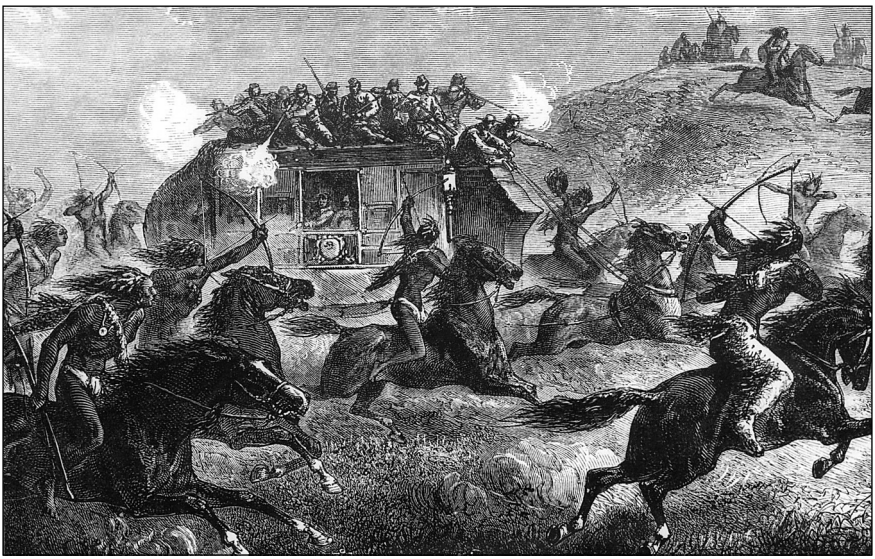
Jak vláda, tak americká společnost ovšem rychlé spojení s Kalifornií potřebovala a úřady proto podepsaly v září roku 1857 s bývalým kočím, a v okamžiku přípravy dokumentu už majitelem společnosti *Overland Mail Service*, Johnem Butterfieldem smlouvu o zřízení pravidelného dostavníkového spojení mezi Tiptonem v Missouri a kalifornským San Franciskem. Trať měřila 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 lahvově zelené výtvory proslulých výrobců elegantních vozů, především společnosti *James B. Hill and Sons* z Concordu (odtud concordské dostavníky), Tipton a San Francisko a pak už hnali kočí šestispřeží od stanice ke stanici zcela podle dispozic zaměstnavatele. Nejrychlejší z nich dokázal najet proti jízdnímu řádu, předepisoval projet trasu za pětadvacet dní, celých dvaasedmdesát hodin. Ve stanicích, zpravidla po úsecích menších než třicet mil, měnil příslušný personál přípřeže. Butterfield původně nasadil koně, ale brzy poznal, že by ho jejich krádeže záhy donutily vyhlásit konkurz. Pro Indiány představovaly koňské potahy na trati i stáda náhradních zvířat kolem stanic příliš velké lákadlo, a tak majitel společnosti nakoupil po prvních zkušenostech stovky mul. 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 kůží 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 používali řemeslníci 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, výběrčím a správcem malé noclehárny pro střídající kočí a průvodčími, významnou součást nepočetných obyvatel hranice. Mezi povinnosti výběrčího 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 vytíženosti a směru, ale pod přívalem stížností tuto praxi rychle opustil a pasažéři platili podle ujetých mil, každou míli deset centů, tedy stejnou cenu, jíž 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. Známá *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, Sacramenta a San Franciska 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. Takový příklad nabízela 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, nejdřív 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,



Indiáni útočící na dostavník

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 půjčovali 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 dělících 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 mohli i pojíst, místní hostinská zařízení měla otevřeno čtyřiadvacet hodin denně.

Zatímco pasažéři vyhlíželi místa, kde si mohli koupit něco k jídlu a pití, sledovali vozkové a průvodci bedlivě okolí, zejména tam, kde vedla cesta úvozy nebo lesnatým terénem. Podle tradice tu sice měli číhat Indiáni, stejné nebezpečí však představovali bílí desperáti. Jejich obětmi, stejně jako obětmi Indiánů však nebývali jen cestující či posádky dostavníků. Právě dostavníky přivážely v řadě případů informace o mrtvolách osamělých poutníků či pobitých rodinách farem u stezky. Jeden z deadwoodských dostavníků řídila i Calamity Jane, která převzala opratě potom, co členové zločinecké bandy těžce zranili kočího Jacka McCalla. Sláva Deadwoodu přerůstala také díky dobrodružstvím dostavníkových 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.

Zahájení stavby pacifické dráhy, nejdůležitější americké železniční trati křižující pláně, 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, o obchodnících a podnikatelích 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 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. 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 přídělů 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. 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 občanství požádala, právo získat bezplatně čtverec na mílové síti území americké Unie. Za sto šedesát akrů zaplatil vyměřovací poplatek deset dolarů a když půdu pět let obdělával, postavil na ní dům a neopustil ji na dobu delší než půl roku, přešel pozemek do jeho trvalého vlastnictví se všemi právy. Informace o zákoně o domovinách výrazně ovlivnila evropské přistěhovalectví a ještě v průběhu občanské války žádaly o své příděly desítky tisíc lidí, odcházejících 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 sklízené 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. 2. července 1864 podepsal 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 jezery 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 myšlence 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 Sierry Nevady. 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 nedrželo, a tak požádal o přeložení na pláně, 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 přesto, že tím porušoval rozkazy z Washingtonu. Dal také uvěznit důstojníky, varující s ohledem na zdraví účastníků expedice před akcí v třeskuté zimě. Dodge válčil s Indiány i v době, kdy s nimi vyjednávali emisaři 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 divochy vytlačily.

Union Pacific pak dokázala vše, co její bývalý inženýr pro železnici udělal, ocenit. Nabídla mu po propuštění z armády staré místo a ocenila jeho služby částkou 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 obrovských zisků. Dodge tedy nemohl zaměstnavatele o výhodnosti svého

projektu přesvědčit. Navrhoval stavět trať údolím řeky Platte, odtud k pohoří Laramie a po překonání Evansova průsmyku pokračovat k Velkému Solnému jezeru, kde stanovil Lincoln u Promotory místo spojení kolejnic pokládaných oběma železničními společnostmi. Inženýr si proto stěžoval ve Washingtonu a protože vláda i armáda měly na železnici velký zájem, změnil Grant na Dodgea názor. Vítěze v občanské válce a zachránce Unie respektovala v této době celá americká společnost a tak Dodge s Grantovou pomocí prosadil svou. Pak už nestálo stavbě nic v cestě a pracovní čety postupovaly bez problémů od Mississippi na západ.

Stejně rychle pokládali pražce a kolejnice Číňané tvořící velkou část čtrnácti tisíc zaměstnanců *Central Pacific*, ovšem jen do chvíle, kdy došli k úpatí příkrých svahů Sierry. Hory pak postup téměř zastavily. 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 mohl Judah vydechnout. Teritorium Nevada nabízelo mnohem lepší terénní podmínky a když dosáhli zkušení 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 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 staveniště mostů přepravovaly dřevo přípřeže mul a pak nastupovali do práce tesaři. Museli odevzdat důkladné dílo třebaže věděli, že dřevěné mosty postupně 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 železa. Těsně za dělníky připevňujícími kolejnice k pražcům mohutnými hřeby supala lokomotiva tlačící vagon s kovářskou dílnou, kuchyní a pracovnou inženýrů. S větším odstupem sledovalo pracovní čety stanové městečko, vzadu pak zůstávaly budoucí stanice, zatím většinou neladné shluky prkenných bud, kde nocovali