

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

2024

Daniel Vacikar

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Budování Transkontinentální železnice v USA
v 60. letech 19. století

Daniel Vacikar

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd

Studijní program Historické vědy

Studijní obor Obecné dějiny

Bakalářská práce

**Budování Transkontinentální železnice v USA
v 60. letech 19. století**

Daniel Vacikar

Vedoucí práce:

Mgr. Martin Boček, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval panu Mgr. Martinovi Bočkovi, Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce, za jeho odborné vedení, hodnotné rady a za veškerý čas, který mi během vypracování této práce věnoval.

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2024

.....

Obsah

Úvod.....	7
1 Železniční systém v USA v 19. století.....	9
1.1 Rozšiřování hranice a situace v USA před zahájením stavby transkontinentální železnice.....	11
1.2 Vliv zlaté horečky na rozvoj železniční dopravy.....	12
1.3 Hlavní důvody pro vybudování stavby železnice	14
2 Plánování a příprava stavby železnice	15
2.1 Navrhované varianty tras a vítězná trasa	15
2.2 Významné osobnosti spojené s výstavbou železnice, „Velká čtyřka“.....	17
3 Realizace a průběh stavby transkontinentální železnice.....	20
3.1 Pacific Railroad Act - jednotlivé kroky a fáze budování Transkontinentální železnice.....	23
3.2 Central Pacific Railroad – průběh a stinné stránky stavby železnice	27
3.3 Union Pacific Railroad – průběh a stinné stránky stavby železnice	30
3.4 Great Race neboli závody železnic do Utahu	33
4 Zlatý hřeb „Golden Spike“	36
Závěr	38
Seznam použitých zdrojů.....	39
Seznam příloh	41
Resumé.....	42
Přílohy.....	43

Úvod

Již od první poloviny 19. století Američané bedlivě sledovali vývoj železnic ve Velké Británii. Britové měli v tomto odvětví oproti Američanům značný technologický náskok, a možná právě to znamenalo pro americký lid jakýsi hnací motor k modernizaci železničního systému i v jejich zemi. Ve Spojených státech amerických se již historicky železniční doprava skládá spíše z nákladní přepravy a není tolik kladen důraz na dopravu osobní. Tento fakt potvrzuje i skutečnost, že v 60. letech 19. století, kdy se schylovalo k vybudování transkontinentální železnice byl prvotní impuls založen právě na přepravě hodnotných surovin (například stříbro, uhlí, měď, zlato) ze západního pobřeží na průmyslový východ. Stavba transkontinentální železnice je právem považována za největší úspěch amerického lidu v 19. století.

Cílem práce je analyzovat proces budování transkontinentální železnice a na základě toho určit její významnost pro Spojené státy americké. V práci se tak nabízí prostor pro zmapování stavebního procesu a všech jeho světlých i stinných stránek jedné z největších inženýrských staveb v historii Spojených států amerických. Autorovým úkolem je přiblížit čtenářům, jakým způsobem se vlastně podařilo propojit americký kontinent a vybudovat zde tuto, pro vývoj USA, tak důležitou stavbu.

Práce je svou strukturou členěna tak, aby byl čtenář v jejich prvních řádcích seznámen s historickým vývojem železniční infrastruktury v USA v 19. století. Z toho důvodu je v první kapitole popsán železniční systém jako takový, jeho postupná modernizace a také nabývání na jeho významu s počátkem občanské války. V další podkapitole poté autor nastiňuje politickou, sociální a ekonomickou situaci v USA před samotnou stavbou transkontinentální železnice. Toto přiblížení s historickými fakty je stěžejní pro identifikaci hlavních důvodů, které vedly k potřebě vybudování takto rozsáhlé železniční tratě. Na tuto problematiku pak volně navazuje kapitola druhá. V rámci této kapitoly dochází k představení plánů a jednotlivých přípravných fází stavby železnice. Tato část v sobě také skýtá prostor pro analýzu jednotlivých projektů předkládaných vládě USA, ze kterých následně byla vybrána varianta vítězná. A jelikož za každým úspěšným a zrealizovaným projektem vždy stojí také nějaká významná osobnost, není tomu jinak ani v tomto případě. Významné klíčové osobnosti (inženýři, podnikatelé, politici, zeměměřiči, investoři atd.), které se dostali do lidského povědomí právě díky výstavbě transkontinentální železnice, jsou blíže charakterizované přibližně

v polovině této práce. Ve třetí kapitole věnuje autor pozornost především samotnému stavebnímu procesu a jeho průběhu v čase. Také zde jsou specifikovány jednotlivé subjekty, které značně participovaly na tomto projektu, a které se výraznou měrou zasloužily o vznik transkontinentální železnice. Následující čtvrtá, závěrečná kapitola, obsahuje důležité informace o takzvaném Zlatém hřebu, což byla hlavní historická událost, během které došlo ke slavnostnímu uvedení transkontinentální železnice do provozu. V průběhu celé bakalářské práce se autor zaměřuje na analýzu nálad, názorů a reakcí americké společnosti na výstavbu. Pozornost bude také v rámci jednotlivých kapitol věnována ztrátám na životech se stavbou souvisejících. Práce nadále popisuje problémy, ke kterým v procesu docházelo a v závěrečné části autor hodnotí celkový význam vybudované transkontinentální železnice pro dějiny USA.

Tato bakalářská práce byla vzhledem k povaze jejího tématu vypracována na základě odborné literatury především v anglickém jazyce. Autor vycházel i z děl českých autorů, případně z děl přeložených z anglického originálu do českého jazyka. Také jsou v práci čerpány informace z odborných článků. Za jeden z primárních zdrojů informací, ze kterého autor čerpal, a ve kterém je obsaženo obrovské množství informací spojených s tímto populárním americkým tématem, lze bezpochyby považovat publikaci *Dlouhá železná stuha* od Stephena E. Ambrose. Na tomto místě je také nutné vyzdvihnout dílo *The Transcontinental Railroad Connecting the Nation* od autorky Therese Harasymiw. Ta ve svém díle velmi obsáhle a poutavě popisuje všechna fakta spojená s rozsáhlým projektem výstavby transkontinentální železnice od jejího počátku až po zatlučení Zlatého hřebu, jež indikovalo její úspěšné dokončení. Z této odborně zaměřené publikace autor čerpal mimo těch nejdůležitějších informací i zajímavosti, které v jiných literárních dílech nebyly v takové míře publikovány. Ačkoliv autor ve většině případů čerpal především ze zahraničních zdrojů, v jednom případě sáhl i po publikaci vydané českým autorem. Autorka Jarolímková se ve svém díle *Zajímavosti ze světových dějin* jen velice okrajově dotýká řešené problematiky a vzhledem k tomu, že se informace v ní skládají po většinou z již dříve publikovaných dat, lze pochybovat o její užitečnosti v odborném měřítku. V rámci této bakalářské práce byla tudíž kniha využita pouze sporadicky, jelikož ji autor považoval za nikterak přínosný zdroj pro tuto práci a dal proto přednost cizojazyčným publikacím a článkům v originálním znění.

1 Železniční systém v USA v 19. století

Spojené státy americké se sice na počátku 19. století vymanily z britského kolonialismu, avšak stále byly oproti Velké Británii značně pozadu v technologickém směru. Nejstarší americké železnice primárně závisely na britském importu, stejně jako jejich říční lodě, fabriky a těžební činnosti. To vše fungovalo díky britským parním strojům. V tehdejší době měli Američané k dispozici několik kanálů, což ale znamenalo v zimních měsících vážné komplikace z důvodu jejich zamrzání. Také pozemní komunikace byly ve velmi žalostném stavu, a navíc je ovládaly organizace vybírající mýtné, což bylo běžné ve Velké Británii, jejích koloniích a v USA až do posledních desetiletích 19. století.¹ Tyto poplatky však byly natolik nedostačující, že nedocházelo k udržování a opravám cest v míře, která by byla žádoucí. Nejlepší možností dopravy tedy byly parníky, ty ale bohužel umožňovaly přístup pouze do určitých částí země. Z toho důvodu byli Američané nuceni stále bedlivěji sledovat vývoj železnic ve Velké Británii a učit se od nich.²

Ačkoli byl americký národ stále mladý, začal si uvědomovat, že je opravdu potřeba zdokonalit svou železniční dopravní síť. Od zakládání kolonií podél Atlantského oceánu v 17. století se Američané dokázali pohybovat velmi slušně pomocí přírodních vodních cest a několika pozemních cest, ale stále to nebylo dostačující a na významu začala nabývat právě železniční doprava.³

Změna, a především velký rozmach přišel s plukovníkem Johnem Stenssem, úspěšným konstruktérem a provozovatelem parních lodí. Ten se stal svými myšlenkami železničním průkopníkem a společně s dalšími dal vizi o parním stroji a železnicích do pohybu. Byl vynálezcem první americké lokomotivy Pioneer, a i přesto že nešlo o nic víc než lokomotivu s motorem na hraní, tak to byla pro americký lid a průmysl významná událost, která iniciovala další technologický rozvoj v oblasti železniční dopravy.⁴

Roku 1826 byly v USA uvedeny do provozu první takzvané podnikové tratě parní železnice, na kterých zprvu jezdily pouze lokomotivy importované z Velké Británie. Jako první veřejná americká a pravidelně využívaná parní trať bývá označována ta, na níž byl zahájen provoz 24. prosince 1830, a která se se svými téměř 220 km stala v tehdejší době

¹ Pro tento typ výběru mýtného na silnicích se vžil název „turnpike trusts“.

² WOLMAR, Christian, *The Iron Road An Illustrated History of the Railroad*, London 2014, s. 32.

³ SPANGENBURG, Ray, MOSER, Diane, *The Story of Americas Railroads*, New York 1991, s. 6.

⁴ Tamtéž s. 8.

nejdelší na světě. Po této trati vedoucí podél řeky Savannah oddělující Jižní Karolínu a Georgii navíc jezdila i první, v USA vyrobená, lokomotiva.⁵ Spojené státy Americké zaznamenaly v několika desítek let značný rozvoj v průmyslové výrobě. Symbolem této transformace se stala výstavba rozsáhlého a kvalitního železničního systému.⁶

Po občanské válce se ze Spojených států brzy stala vysoce systematizovaná, stále centralizovanější průmyslová společnost. K tomuto dynamickému hospodářskému vývoji klíčově přispěl právě dramatický růst železnic. Železnice byly stěžejní pro významné finanční trhy a průmysl, jelikož otevřely cestu na Západ a spojily tak nerostné zdroje s průmyslem. To mělo za následek založení národního trhu pro národní plodiny, suroviny a zboží. Vybudované železnice zároveň představovaly obrovské odbytiště oceli, železa, dřeva či jiného nepostradatelného zboží. Po skončení občanské války měla výstavba nových železnic vzrůstající tendenci. Historický vývoj nárůstu délky tratí je přehledně zaznamenán v tabulce (viz Příloha č. 1).⁷

Historie amerických železnic se začala datovat s počátkem občanské války v Americe. Americká válka byla první železniční válkou na světě. Sever, který byl již silně industrializovaný, měl oproti jihu zásadní výhodu v podobě dvojnásobného počtu železničních kilometrů a také lepších lokomotivních dílů, kolejí a vybavení. V roce 1862 Abraham Lincoln podepsal zákon o pacifické železnici takzvaný „*Pacific Railroad Act*“⁸, čímž ustanovil, aby železnice procházela severním územím, což obrátilo dosavadní fungování státu. Vlivy moci a obchodní síly měly od té doby směřovat na východ a západ, nikoli na sever a jih. Národní železnice se tak ocitly v roli klíčových aktérů jednoho z nejtragičtějších amerických konfliktů. Ze všech železničních tratí utrpěly nejvíce jižní tratě. Do roku 1860 jižní státy dokončily složitou síť železnic, která spojovala jejich hlavní města a zemědělská centra. A ačkoli se o jakési transkontinentální linky diskutovalo již o několik let dříve, zákon o pacifické železnici byl podnícen právě občanskou válkou.⁹

⁵ JAROLÍMKOVÁ, Stanislava, *Zajímavosti ze světových dějin*, 2. díl, Praha 2016, s. 40-41.

⁶ JOHNSON, Paul, *Dějiny Amerického národa*, Praha 2000, s. 424.

⁷ TINDALL, George B., SHI, David E., *Dějiny spojených států Amerických*, Praha 1994, s. 252.

⁸ Zákon, který umožnil výstavbu první transkontinentální železnice ve Spojených státech.

⁹ GLADSTONE, John, *The Romance of the Iron Horse*. In: *The Journal of Decorative and Propaganda Arts* 15, 1990, s. 7.

1.1 Rozšiřování hranice a situace v USA před zahájením stavby transkontinentální železnice

Po americké revoluci se Spojené státy skládaly z tenkého pásu 13 států podél pobřeží Atlantského oceánu, ale ještě před zrodem nového státu se obyvatelé začali vydávat na západ, čímž ale zabírali půdu indiánskému obyvatelstvu pro nové domovy a osady. Na počátku 80. let 17. století, kdy ještě probíhaly boje za nezávislost, se tisíce lidí hrnuly do amerických odlehlých amerických oblastí, z níž se později staly státy Tennessee a Kentucky. Touha po půdě hnala přistěhovalce do Ameriky na západ, dokud se jim nepodařilo dojít až k Tichému oceánu. Prezident Thomas Jefferson a jeho administrativa si uvědomovala nutnost rozšiřovat dále na západ území USA, avšak mezi někdejšími britskými koloniemi a pobřežím Tichého oceánu se nacházelo francouzské území. Napoleonově vládě ve Francii byla nabídnuta částka 15 milionů dolarů, za které Spojené státy koupily obrovské území, jež se mělo stát součástí USA. Území se táhlo na jih od kanadských hranic až k Mexickému zálivu a na západ od řeky Mississippi až k pobřeží Mexika. Skalisté hory, zdvojnásobily rozlohu země, a to jen dvě desetiletí po založení Spojených států. Koupě Louisiany zahrnovala budoucí státy Arkansas, Iowa, Louisiana, Missouri, Jižní Karolína, New York, Dakota, Colorado, Minnesota, Montana, Severní Dakota, Oklahoma, Kansas a Wyoming.¹⁰ Toto znamenalo první velké rozšíření území USA.

Ve 40. letech 19. století došlo k velkému, a především velmi důležitému rozšíření hranic Spojených států amerických. Vše odstartovala anexe Texasu v roce 1845 a následný válečný konflikt s Mexikem. Spojené státy v této válce zvítězily a Mexiko jim tak odevzdalo rozsáhlé území: Kalifornii, Nevadu, Arizonu, část Wyomingu, Colorado, Utah a v neposlední řadě i Nové Mexiko. Dohoda s Velkou Británií z roku 1846 umožnila Spojeným státům pohltnout i území Oregonu (dnešní státy Washington a Oregon). Toto nově získané území bylo pro Američany tajemné a dosud neprobádané, protože většinu z něj obývali pouze původní obyvatelé Ameriky.¹¹

Vzhledem k rozšíření hranic pak byla v roce 1848 objevena fenomenální zlatá žíla, která se nacházela asi 40 mil (64 km) západně od Sacramento v Kalifornii. Příslib bohatství v podobě měkkého drahého kovu žluté barvy ukrytého na úpatí Sierra Nevady

¹⁰ HARASYMIW, Therese, *The Transcontinental Railroad Connecting the Nation*, New York 2017, s. 16.

¹¹ HOUGHTON, Gillian, *A Primary Source Investigation of the Transcontinental Railroad*, New York 2018, s. 8.

se naplnil. V těchto horách bylo nalezeno zlato, a to mělo během několika desítek let za důsledek vznik nových osad na západním pobřeží. Především mladí muži z východu riskovali své úspory a životy, aby okusili své štěstí v kalifornské divočině. Jen v roce 1850 se do Kalifornie na dlouhou cestu za zlatem vydalo 55 000 mužů. Do roku 1860 se pak na tuto cestu na západ vydalo více než 300 000 mužů a také menší skupinka žen, a to vše s jediným cílem zbohatnout.¹²

1.2 Vliv zlaté horečky na rozvoj železniční dopravy

Objev zlata při budování náhonu pro vodní pilu na statku Johna Augusta Suttera kolem desáté hodiny dopoledne 24. ledna 1848 odstartoval sled událostí, který je historiky nazýván jako Kalifornská Zlatá Horečka („*California Gold Rush*“). Tento nález a následné rozšíření zprávy po celém kontinentu uvedlo do provozu stovky lodí a zapřáhlo tisíce prérijních škunerů. Třístěžňové lodě vyplouvaly z přístavů v Bostonu, New Yorku a Filadelfii a dále také na jih z Wilmingtonu, Charlestonu a New Orleans.¹³ Lodní doprava představovala sice poměrně dobrou možnost, jak se přepravit do místa nálezů zlata pro menší počet zlatokopů, ovšem s velkým nárůstem cestujících se začala jevit jako nedostačující a nevyhovující.

Okolí Sutterova statku se tak brzy začalo zaplňovat chtivými zájemci o tento třpytivý kov. Mezi těmito zájemci samozřejmě nechyběli již zmiňovaní zlatokopové ze zámoří, ale také různí podvodníci. Čas od času tedy proběhl boj nejen o zlato, ale také o holý život, jelikož pro kousek zlata byli schopni i zabít. Mimo jiné pravidla nařizovala i to, že právo na pronajatou půdu pro rýžování zlata ztrácel každý, kdo nerýžoval tři dny.¹⁴ Jako první, kdo z tohoto nálezů zlata začal profitovat, byla různá tištěná média v čele s novinami a velice dobře se jim v tom dařilo. Informace o lokalitě a o tom, jak se tam lidé dostanou, se staly na mediálním trhu prvořadým zbožím.¹⁵

Dne 15. března 1848 o objevu zlata prvotně informovaly první anglicky psané noviny v Kalifornii „*The Californian*“. Proti těmto zprávám v médiích se zprvu ohradil jejich hlavní konkurent novinářství „*The California Star*“, vlastněné Samem Brannanem. Vyvracel totiž skutečnost, že je z koryt řeky Ameriky a jejich přítoků den ode dne

¹² Tamtéž s. 9.

¹³ ROHRBOUGH, Malcolm J., *Days of Gold The California Gold Rush And The Nation*, Oakland 1998, s. 23.

¹⁴ JAROLÍMKOVÁ, s. 40.

¹⁵ STILLSON, Richard T., *Spreading The Word, A History of Information in the California Gold Rush*, Nebraska 2008, s. 13.

vytahováno stále více zlata. To se postupem času ale ukázalo z jeho strany jako velice absurdní, protože právě Sam Brannan se brzy stal největším propagátorem těžby zlata v Kalifornii.¹⁶

W. R. Andrews vydával a tiskl letáky do novin a distribuoval je do měst (Příloha č. 2). Dychtiví lidé toužili po co největším množství informací o rozsáhlé západní divočině. Andrews veřejně tvrdil, že v jeho článcích nabízí čtenářům vše, co by každý dobrodruh při výpravě za zlatem potřeboval vědět. Sliboval jim detailní informace o přístavech, řekách, cestách, obchodech, dolech, minerálech, produkci, Indiánech a o mnoha dalších zajímavostech týkajících se Kalifornie a rýžování zlata.¹⁷

V díle autora Giliana Goughtona jsou definovány celkem tři základní trasy, jak se dostat z New Yorku a dalších průmyslových měst z východu do epicenter těžebních měst, kterými byly Kalifornie a Nevada. Jednou z možných cest bylo dopravit se vlakem do Omahy v Nebrasce a poté dostavnicem přes zrádné stezky hor Rocky Mountains a Sierra Nevada. Další trasa spočívala v plavbě kolem Cape Horn (nejjižnější bod Jižní Ameriky) na přeplněných škunerech. A aby se lidé dostali do cíle, po příjezdu do San Francisca nebo Sacramento si museli vzít dostavník. Eventuálně se pak nabízel a poslední trasa, a ta spočívala v plavbě do Panamy a následné přepravy dostavnicem nebo popřípadě pěšky na další loď, která plula ze západního břehu Panamy do Kalifornie. Vše ale záviselo na přírodních podmínkách. Za příznivého počasí by cesta po souši Spojených států mohla trvat i déle než šest měsíců. Každá z tras měla samozřejmě i svá úskalí. Například lodě, které pluly směrem na Cape Horn byly často okrádány piráty a zapáleny na moři. Naopak zase ti, kteří pluli směrem na Panamu, téměř vždy onemocněli různými chorobami.¹⁸ Takto komplikovaná doprava představovala velký problém jak pro zlatokopy, tak dopravu zboží i zlata dále, stále více se začínalo ukazovat, že dopravní síť bude zapotřebí vylepšit. Většina lidí, kteří cestovali do Kalifornie z různých částí USA se raději zdlouhavě plavila, než aby se vůbec pokoušeli cestovat kratší cestou po souši.¹⁹

Autor Christopher Herbert zastává názor, že objev drahého kovu byl přelomovým okamžikem v amerických dějinách kolonialismu. Náhlý a masivní příliv cizinců a jejich

¹⁶ MAXWELL, Thomas Long, *Daily Life During The California Gold Rush*, Kalifornie 2014, s. 44.

¹⁷ HOUGHTON, Gillian, *The Transcontinental Railroad, A Primary Source History of America's First Coast-to-Coast Railroad*, New York, s. 10.

¹⁸ Tamtéž s. 10.

¹⁹ RIVER, Charles, *The California Gold Rush and Klondike Gold Rushes*, Jižní Karolína 2015, s. 29.

intenzivní zaměření na získávání bohatství z do té doby neprozkoumané krajiny si vynutily rozsáhlé změny v již existujících koloniálních společnostech, které měly katastrofální důsledky zejména pro domorodé obyvatelstvo.²⁰

1.3 Hlavní důvody pro vybudování stavby železnice

Trasa, která se stala transkontinentální železnicí, nebyla zcela dílem zaměstnanců železnice. Většinu z ní již prozkoumali indiáni, tedy původní obyvatelé, ještě tisíce let předtím, než se ze země staly Spojené státy. Do Severní Ameriky nejprve přišli evropští osadníci směřující na západ. Jako další je následovala náboženská sekta Mormonů, kteří v roce 1847 dorazili do údolí Velkého Solného jezera v dnešním Utahu. Další osadníci zamířili rovněž na západ, a to do Kalifornie a Oregonu, kde hledali nové domovy, protože slyšeli vyprávět o hojnosti přírodních zdrojů, například o již výše zmíněném kalifornském zlatě. Bez ohledu na to, kudy se vydali, čekala všechny cestovatele dlouhá a úmorná cesta. Cesta na západní pobřeží trvala měsíce, ať už lidé jeli na koních nebo na voze tažené spřežením koní, mul či volů. Tito první cestovatelé se potýkali během cesty s různými nástrahami. Museli čelit drsnému a proměnlivému počasí, nedostatku potravin a pitné vody, různým nemocem a zraněním a v neposlední řadě také útokům ze stran zlodějů nebo indiánů. A právě transkontinentální železnice měla zkrátit tuto neuvěřitelně obtížnou cestu přes celou zemi na pouhých několik dní a eliminovat či případně zcela odstranit všechna nebezpečí, se kterými se museli cestovatelé kdysi potýkat. Nový způsob dopravy měl také mimo jiné urychlit proces osídlování početného a turbulentně se rozrůstajícího amerického národa.²¹

Tato rychlá expanze působila velké problémy. Pro východní polovinu země bylo velice obtížné komunikovat, obchodovat a cestovat na západní pobřeží na tak velké vzdálenosti. Například vzdálenost z New Yorku do San Francisca činila 2 572 mil (4 139 km). Cesta vozem nebo na koni trvala dlouhé čtyři až šest měsíců. Plavba po moři z východního na západní pobřeží kolem jižního cípu Jižní Ameriky byla mnohem delší 13 000 mil (20 921 km), ale navzdory tomu trvala mnohem kratší dobu. Druhou možnost dopravy lidé považovali za přijatelnější, nicméně byla několikanásobně dražší a z toho důvodu nebyla ze strany cestovatelů tolik využívána.²²

²⁰ HERBERT, Christopher, *Gold Rush Manliness Race And Gender On The Pacific Slope*, Washington 2018, s. 17.

²¹ HARASYMIW, s. 14–15.

²² Tamtéž, s. 19.

2 Plánování a příprava stavby železnice

Výstavba transkontinentální železnice nebyla žádná nová myšlenka. Řada vizionářů totiž navrhovala takový projekt již dlouhou řadu let.²³ Sny o transkontinentální železnici se začaly pozvolna naplňovat v roce 1830 s příchodem parní železnice ve Velké Británii. Zprvu se zdálo téměř nemožné, že by napříč Severní Amerikou mohlo být položeno více než 2 000 mil (přibližně 3 220 km) ocelových kolejí, které představovaly nejmodernější a nejlepší způsob dopravy.²⁴ Nicméně už v té době všichni Američané věřili, že se Americe nakonec podaří vybudovat trasu, která spojí její východní část (Atlantský oceán) se západní částí (Tichý oceán). Díky neustálému zdokonalování v oblasti železničních technologií, a také díky rozsáhlým územím, která Amerika získala nákupem a válkou, existovala naděje, že projekt transkontinentální železnice bude brzy zrealizován.²⁵

2.1 Navrhované varianty tras a vítězná trasa

Americkou vládu nejvíce znepokojoval fakt, kudy rozsáhlá transkontinentální železnice povede. Ve fázi plánování byly vládě předkládány různé projekty na vybudování tras, nicméně výběr se zúžil na pouhé tři základní varianty, a to na Severní, Centrální a Jižní. Nejvíce upřednostňovaná byla centrální trasa, a to především z toho důvodu, aby se při stavbě železnice vyhnuli těm nejhorším průsmykům Skalnatých hor. Centrální trasa měla kopírovat proud řeky Platte v Nebrasce a dále pak Jižní průsmyk přes Skalnaté hory ve Wyomingu po cestách Oregonské stezky. Někteří naopak preferovali jižní trasu, která by se rovněž vyhnula Skalnatým horám, ale oproti té centrální měla vést přes Texas, Nové Mexiko, poušť Sonoro až do Los Angeles. V neposlední řadě se nabízela i trasa severní, která měla vést podél řeky Missouri přes dnešní severní Montanu do Oregonu. Vzhledem k očekávanému velkému množství sněhu na této trase byla ale posuzována jako nejméně žádoucí.²⁶

Jedním z hlavních příznivců centrální trasy transkontinentální železnice byl Asa Whitney. Whitney, který byl vzdáleným bratrancem vynálezce bavlníkového stroje Eliho

²³ SPANGENBURG, s. 33.

²⁴ RIVER, Charles, *America's Greatest Engineering Projects. The Construction History of the Transcontinental Railroad, the Panama Canal, and the Hoover Dam*, Scotts Valley, 2017, s. 15.

²⁵ WHEATON, James K., *The First Transcontinental Railroad. A History of the Building of the Pacific Railroad*, Anaheim, 2011, s. 8.

²⁶ RIVER, *America's Greatest Engineering Projects*. s. 8.

Whitneyho, chtěl, aby trasa vedla z Chicaga a oblasti Velkých jezer do severní Kalifornie. Hlavním zdrojem financování výstavby železnice na této trase byl podle něj odprodej půdy podél trasy osadníkům.²⁷

V roce 1845 tedy předložil Asa Whitney Kongresu plán na výstavbu železnice vedoucí k pobřeží Tichého oceánu, ve kterém uváděl, že železnice by měla začínat v Prairie du Chien ve Wisconsinu, poté by vedla na západ směrem ke Skalnatým horám a pokračovala by až k ústí řeky Columbia v Oregonu. Whitney odhadoval náklady na stavbu této železniční trasy na 65 milionů dolar a byl také přesvědčen o tom, že kromě vytvoření jednoty mezi východní a západní částí země, by to Spojeným státům prospělo i ekonomicky. Whitneyův předložený plán ale bohužel nenašel podporu. V roce 1845 byl jedním z vlivných senátorů Thomasem Hartem odmítnut. V následujících letech pak byla jeho myšlenka na výstavbu železnice odmítnuta ještě několikrát. Bylo to především z toho důvodu, že lidé nevěřili v jeho znalosti potřebné pro vybudování tak rozsáhlé stavby. Whitney navíc nespolupracoval se stavebními odborníky a inženýry, kteří by mu byli nápomocni při plánování projektu a neměl ani vypracovanou podrobnou trasu železnice.²⁸

V důsledku velkých nejistot, které v sobě skýtala navrhovaná varianta jižní trasy, se otevřel prostor pro přehodnocení centrální trasy. Této záležitosti se začal věnovat Theodore Judah, americký stavební inženýr. Po průzkumu centrální trasy začal Judah pracovat na plánu, jak překonat největší překážku této trasy a najít tak způsob, jak železniční koleje postavit přes vysoké a zrádné pohoří Sierra Nevada.²⁹

Judah věřil, že musí existovat lepší způsob, jak se dostat na pobřeží Tichého oceánu. V roce 1854, po úspěšném dokončení první železniční trati v Kalifornii ze Sacramenta do Folsomu byl Judah ještě více přesvědčen, že transkontinentální železnice je pro USA a americký lid nejen potřebná, ale i možná. Problémy spojené s vybudováním železnice přes drsné pohoří Sierra Nevada mezi Kalifornií a Nevadou byly značné. Judahovi se však podařilo získat dostatek zájemců z Kalifornie, kteří v roce 1859 společně zorganizovali Pacifickou železniční konvenci³⁰. Vzhledem k neustále

²⁷ WHEATON, s. 8.

²⁸ HARASYMIW, s. 23.

²⁹ WHEATON, s. 10.

³⁰ Pacifická železniční konvence se snažila sjednotit tichomořské pobřeží na podporu centrální trasy a přesvědčit zákonodárné sbory Kalifornie, Oregonu a Washingtonského teritoria, aby tato opatření přijaly pro získání západní části navrhovaného úseku.

rostoucímu napětí mezi severem a jihem zapříčiněným kvůli problémům s otroctvím, s ním ale většina vlivných lidí odmítla spolupracovat. Po neúspěchu se v létě 1860 vydal do pohoří Sierra Nevada, aby osobně zmapoval a prozkoumal strmé pohoří, a také aby našel nejlepší a později i vítěznou trasu. Poté se vrátil do San Francisca, aby svým příznivcům a podporovatelům předložil svůj projekt Central Pacific Railroad. Avšak bohužel opět neúspěšně. Až rok poté, v roce 1861 se Theodore Judah konečně dočkal úspěchu. V Sacramentu v malém obchůdku železářství se sešli čtyři bohatí obchodníci- Leland Stanford, Charles Crocker, Collis P. Huntington a Mark Hopkins, kteří jsou známí pod názvem „Velká čtyřka“, a ti se společně rozhodli financovat Judahův projekt železnice.³¹

Na základě výše uvedeného lze tedy konstatovat, že jestliže se někdo zasloužil o zrod transkontinentální železnice, kterou Horace Greeley označil za "největší a nejvznešenější podnik naší doby", pak je to právě Theodore Dehone Judah.³²

2.2 Významné osobnosti spojené s výstavbou železnice, „Velká čtyřka“

V roce 1861 byla dne 28. června oficiálně založena společnost Central Pacific Railroad. Do jejího čela byl na pozici prezidenta vybrán Leland Stanford (1824–1893), jenž měl být také zvolen guvernérem Kalifornie.³³ V počátcích fungování společnosti, kdy měl samotný projekt podobu papírové železnice pochybné budoucnosti, Stanford zaujímal především roli zástupce společnosti před lidmi. Prezidentskou funkci v této společnosti zastával dlouhých dvacet osm let.³⁴

Leland Stanford se stal velmi významnou osobností místní i celostátní vlády, byl blízkým přítelem Abrahama Lincolna, měl pověst férového muže, a právě on byl nejslavnější osobností Velké čtyřky.³⁵ K jeho vzestupu a moci mu také velmi pomohlo, když se stal v roce 1862 guvernérem Kalifornie. Jeho zvolení do takto vysoce postavené funkce bylo pro společnost Central Pacific Railroad velmi přínosné, protože mít jejího

³¹ SPANGENBURG, s. 33–34.

V Příloze č. 3 je na mapě vyobrazena vítězná centrální trasa americké transkontinentální železnice.

³² AMBROSE, Stephen E., *Dlouhá Železná Stuha. Stavba Pacifické Železnice, která propojila Amerika 1863-1869*, New York 2011, s. 77.

³³ SPANGENBURG, s. 22.

³⁴ LEWIS, Oscar, *The Big Four*, New York 1946, s. 166.

³⁵ SPANGENBURG, s. 22.

prezidenta v guvernéřském křesle dodalo projektu polooficiální ráz.³⁶ Mezi Stanfordovy úkoly jakožto prezidenta společnosti patřilo mimo jiné i dvořit se veřejnosti a využívat svůj politický vliv k získání finančních prostředků od okresních, krajských a státních úřadů.³⁷ Všechny tyto výhody pramenily především ze skutečnosti, že Stanfordovo funkční období trvalo mezi roky 1862 až 1864, kdy válečná horečka posílila loajalitu a zmírnila opozici.³⁸

Collis Potter Huntington (1821–1900) vstoupil do odvětví dopravní infrastruktury jako majitel obchodu železářství a tento pohled a dosud získané zkušenosti z oblasti obchodu mu pomohly určit všechny jeho další kroky. Stavbu železnice vnímal výhradně jako zboží, které prodával v jeho obchodě. Od vzniku společnosti Central Pacific Railroad zde působil jako viceprezident.³⁹

V obchodním světě byl Huntington známý především pro svou lstivost, chladnost, nepoctivost a často byl k lidem velmi tvrdý a nepřátelský.⁴⁰ Jako obchodník prodával ze svých obchodů zásoby a nakupoval stavební materiál, včetně železných kolejnic, krumpáčů, lopat a dřevěných pražců, které se dopravovaly kolem mysu Horn na konec trati. Jakmile byla stavba železnice v plném proudu, zásobování materiálem pro pokládku trati se stalo jeho prací na plný úvazek. Z hlediska finančního zajištění výstavby transkontinentální železnice byl Huntington nucen nabídnout bankám a investorům centrální pacifické dluhopisy k zajištění půjček. K zajištění soukromých půjček použil také svůj vlastní kapitál investovaný do společnosti, svou pověst obchodníka a vládní podporu, kterou společnost dosud nezískala.⁴¹ Collis P. Huntington si sám na sobě nejvíce cenil schopnosti investovat vydělané peníze (zisk) a pro tuto jeho schopnost byl obdivován i širokou veřejností. Také se o něm mluvilo jako o mozku celého projektu. Avšak s tímto názorem se ale on sám neztotožňoval.⁴²

Charles Crocker (1822–1888) byl dalším členem správní rady Central Pacific Railroad, a také zakladatelem stavební firmy s názvem Charles Crocker Contract and Finance Company. Jako majitel této stavební firmy zadal zakázku na výstavbu prvního úseku železnice (ze Sacramento do Roseville). Crockerova firma měla na starost najímání

³⁶ LEWIS, s. 166.

³⁷ SPANGENBURG, s. 22.

³⁸ LEWIS, s. 166.

³⁹ SPANGENBURG, s. 24.

⁴⁰ LEWIS, s. 184.

⁴¹ SPANGENBURG, s. 24.

⁴² LEWIS, s. 192.

stavebních firem na stavbu železnice, zároveň zodpovídala za jejich stanice, sklady a za zásobování těchto stavebních firem veškerým potřebným stavebním materiálem a vybavením.⁴³

Mark Hopkins (1814–1878), čtvrtý člen tohoto mimořádně silného uskupení, byl také obchodníkem v Sacramentu a navíc i sousedem a blízkým osobním přítelem Huntingtona. Od svých přátel si vysloužil přezdívku „strýc Mark“. Jeho sklony a schopnosti směřovaly ke kancelářské práci; byl metodický, přesný a pečlivý, přirozený člověk pro řízení financí společnosti.⁴⁴ Právě z těchto důvodů byl Hopkins v roce 1861 zvolen pokladníkem společnosti Central Pacific Railroad. Byl nejstarší z Velké čtyřky a byl považován za nejmoudřejšího člena ze skupiny a všechna rozhodnutí musela být schvalována Hopkinsem.⁴⁵

⁴³ SPANGENBURG, s. 26.

⁴⁴ RENEHAN, Edward J, JR., *The Transcontinental Railroad. The Gateway to the West*, New York 2007, s. 87.

⁴⁵ SPANGENBURG, s. 26.

3 Realizace a průběh stavby transkontinentální železnice

První zákon o pacifické železnici z roku 1862 ovlivnil charakter a krajinu Spojených států amerických jako málokterý jiný právní předpis.⁴⁶ Jak již bylo v úvodu zmíněno, dne 1. července roku 1862 jej podepsal tehdejší prezident Abraham Lincoln, a na základě toho zřídil fyzickou a právnickou osobu jménem The Union Pacific Railroad Company.⁴⁷ V tomto zákoně bylo ustanoveno, jakým způsobem se propojí dvě tratě se značnou vládní podporou a spojí se tak v první transkontinentální železnici v zemi. Návrh zákona o Pacifické železnici byl poměrně složitý a téměř nepochopitelný, nicméně i přes nespočet změn a sporů obsahoval vše, co Theodore Judah požadoval. Primárně tedy vyzýval k založení nové společnosti Union Pacific, která měla budovat trať na západ od řeky Missouri směrem k Utahu, oproti Centrální pacifické, jež měla začít stavět východně od Sacramenta. Obě tratě se pak měly potkat někde uprostřed. Základním kapitálem Union Pacific mělo být sto tisíc akciových podílů po tisíci dolarech nebo sto milionů dolarů. Obě železnice měly zdarma disponovat právem na přednostní využívání šedesáti metrů veřejných pozemků po obou stranách každé míle, což odpovídalo celkové ploše přibližně 2 600 hektarů. Takto darovaná půda pro vládu neznamenala vysoké náklady, nýbrž naopak. V případě, že by stavba tratí pokračovala, a nakonec by se obě tratě spojily dle plánu, ceny vládních pozemků by dramaticky vzrostly. Železniční společnosti mohly obdržet finanční injekci ve formě vládních úpisů ve výši 16 000 dolarů za jednu míli na rovinném terénu, 32 000 dolarů v podhůří a až 48 000 dolarů za míli v horách, a to vše, až by vládní komisaři schválili 40 mil (64 km) vybudované tratě. Mimo jiné měly také dostat pozemky pro dílny, nádraží, seřazovací koleje a další potřebné struktury, stejně jako veškeré další potřebné materiály k výstavbě (zemina, dřevo, kámen atd.).⁴⁸

Společnosti mohly obdržet zálohu ve formě 6 % vládních úpisů, což již bylo považováno za půjčku, nikoliv dar. Tyto úpisy představovaly vůbec první půjčku na železnici. Ve smlouvě bylo uvedeno, že vláda bude platit úrok ve výši 6 % na úpisy v pololetních splátkách, avšak celková částka půjčky (základní částka i s úroky) bude

⁴⁶ Tamtéž, s. 25.

⁴⁷ RIVER, *America's Greatest Engineering Projects*. 2017, s. 27.

⁴⁸ AMBROSE, s. 76.

splacena nejdéle během 30 let po odečtení částky za poskytnuté služby vládě, jako je například přeprava vojsk, pošty, vládních zásob atd.⁴⁹

Téměř okamžitě po ujednání podmínek se společnost Union Pacific dostala do potíží. Společnost, která nakonec postavila dvě třetiny transkontinentální železnice, trpěla kontroverzemi a skandály, zatímco její viceprezident Thomas Durant⁵⁰ bohatl. Thomas Durant přišel s plánem, jak vytěžit ze stavby co nejvíce. V zákoně byla stanovena podmínka, která přikazovala všem partnerům společnosti Union Pacific, že nesmějí vlastnit více než 10 % akcií společnosti. Union Pacific však ale měla velké problémy s prodejem svých akcií investorům, proto jim Durant za akcie nabídl peníze, přičemž investoři by při prodeji uvedli své jméno. Durantovi se tímto nekalým způsobem podařilo získat kontrolu nad téměř polovinou společnosti, což bylo zapříčiněno laxním přístupem tehdejší vlády a také problémy, kterým unie čelila při řešení během občanské války (to bylo v kontrastu s tím, co se dělo na Západě). Maury Klein, autor dvousvazkových dějin o Pacifiku napsal „*Union Pacific tak byl obdařen špatným vedením, ještě, než položili jedinou kolej*“.⁵¹ A tak i když se konfederace spojených států amerických dne 9. dubna 1865 vzdala, aby ukončila občanskou válku, Union Pacific ještě ani nezapočala se stavbou trati.⁵²

Mezi hlavní problémy spojené s opožděnou realizací stavby železnice za strany Union Pacific patřil bezesporu nedostatek pracovní síly. Bylo to zapříčiněno především tím, že potenciální pracovníci bojovali v občanské válce. A vzhledem k tehdejší době, kdy nebylo k dispozici moderní motorové vybavení pro vykonávání stavebních prací, bylo na takto rozlehlelou železniční stavbu zapotřebí tisíce pracovníků (k přepravě stavebního materiálu, stavění mostů, rovnání terénu a pokládání železných kolejnic, kdy každá vážila téměř 320 kg). Tento problém však nepřetrvával nikterak dlouho. Nedostatek pracovní síly zmizel spolu s ukončením občanské války. To se potom na největší stavebním projektu v historii země mohly podílet desítky tisíc vojáků ze Severu i Jihu, stejně tak jako osvobození otroci nebo noví přistěhovalci. Další oprávněný problém tkvěl v nedostatku finančních prostředků. Podle zákona o Pacifické železnici musely dvě stavební skupiny nejprve postavit určitou část kolejí, než jim byly poskytnuty vládní půjčky a dotace. Union Pacific se proto velmi obtížně snažila získat 1 milion

⁴⁹ Tamtéž.

⁵⁰ Železniční inženýr Union Pacific a také viceprezident.

⁵¹ KLEIN, Maury, *Union Pacific. Vol I. The Birth of a Railroad, 1862-93*, New York 1987, s. 29.

⁵² HARASYMIW, s. 55.

dolarů, který potřebovala k vybudování prvních 64 km kolejí. Nebylo to jednoduché, jelikož většina podniků a bank v té době raději investovala své peníze do ziskových odvětví souvisejících s válkou (např. výroba uniforem a zbraní). V roce 1865 se proto na scéně objevili dva bratři, Oakes a Oliver Ames, kteří zbohatli zejména díky prodeji lopat kalifornským těžářům zlata. Ti se rozhodli, že pomohou s financováním Union Pacific. Oakes Ames, americký zástupce z Massachusetts, se zapojil do procesu výstavby železnice poté, co se setkal s Abrahamem Lincolnem. Lincoln se finančních problémů, se kterými se potýkala Union Pacific, velmi obával, jelikož to ohrožovalo celý projekt transkontinentální železnice. Z toho důvodu prezident Lincoln řekl – „*Amesi, chopte se toho. Trať musí být postavena a vy jste ten, kdo to dokáže. Máte to ve svých rukou.*“⁵³ Oakes a jeho bratr Oliver tedy odkoupili akcie Union Pacific v hodnotě 1 milionu dolarů a poskytli jí půjčku 600 000 dolarů, aby mohla být započata pokládka koleje. Třetí a zároveň asi největší problém, kterému Union Pacific čelila, spočíval v trase vedoucí přes území Velké pláně, které obývali původní obyvatelé Ameriky. Zvyšující se počet bílých osadníků cestujících přes jejich mateřskou zemi byl zdrojem hněvu a velkého rozhořčení, které mnohdy vyústilo k nespočtu potyček mezi indiánskými kmeny a dělníky.⁵⁴

Oproti výše uvedenému se ale občanská válka druhé společnosti Central Pacific prakticky nedotkla, a tak mohla pokračovat v poměrně jednoduchých opatřeních.⁵⁵ Společnost Central Pacific slavnostně zahájila stavbu transkontinentální železnice dne 8. ledna 1863 v Sacramentu. V tento slavnostní den stanul kalifornský guvernér Leland Stanford v centru Sacramenta a slavnostně zabořil novou nablýskanou lopatu do chladné černé půdy, čímž zahájil stavbu železnice.⁵⁶

Vedení Union Pacific se snažilo udělat totéž co nejdříve, aby ve srovnání s Central Pacific nevypadalo hloupě a aby Central Pacific nezískalo na své straně projektu příliš velký náskok.⁵⁷ Dne 1. prosince 1863 zahájila stavbu železnice i společnost Union Pacific a slavnostně položila základy. Tuto slavnostní akci zorganizoval hlavní inženýr Peter Dey. Nicméně Union Pacific nepoložila jedinou kolej až do července 1865. Důvodů

⁵³ Oakes Ames. In: pbs.org [online], [cit. 2024-04-29]. Dostupné z: <https://www.pbs.org/wgbh/americanexperience/features/tcrr-ames/>.

⁵⁴ HARASYMIW, s. 55.

⁵⁵ WHEATON, s. 19–20.

⁵⁶ RIVER, Charles, *The Union Pacific, The History of America's Most Famous Railroad Company and Its Role in the Transcontinental Railroad*, Chicago 2019, s. 36.

⁵⁷ RENEHAN, Edward J, JR., *The Transcontinental Railroad. The Gateway to the West*, New York 2007, s.26.

pro zpoždění bylo hned několik. Jako jeden z hlavních byl právě viceprezident společnosti Union Pacific Thomas Durant. Ten chtěl na základě prezidentského dekretu, aby byl konečný bod v Omaze. Po oficiálním zahájení stavby tak strávil několik měsíců vyjednáváním s podnikateli z okolních komunit, aby zjistil, kdo nabídne Union Pacific "nejlepší obchod". Dalším důvodem byly velké spory. Šlo o spory mezi stranami výkonných představitelů jak Central Pacific, tak Union Pacific ohledně financování, jak je definováno zákonem z roku 1862.⁵⁸

3.1 Pacific Railroad Act - jednotlivé kroky a fáze budování Transkontinentální železnice

V prvotní fázi projektu bylo důležité nejprve prozkoumat a zmapovat přesnou trasu, kudy železnice povede, přičemž se musel brát zřetel na veškeré přírodní překážky, které mohly celý projekt ohrozit. Až poté se mohlo rozhodovat o neekonomičtějších a nejschůdnějších cestách.⁵⁹ Tuto velice záslužnou činnost vykonávali zeměměřiči, protože právě oni si libovali v přírodě mnohem více než ostatní lidé. Vzhledem k jejich zkušenostem a dobrodružné povaze byli připraveni poradit si se všemi nástrahami, které jim divočina přinese.⁶⁰ Po zeměměřičích (geodetech) přišli na řadu takzvaní rovnači, muži, kteří vytvořili železniční násep⁶¹ napříč krajinou, na který se nakonec pokládaly koleje.⁶² Rovnači tak byli prvními skupinami, které za pomoci krumpáčů a lopat následovaly trasu, kterou geodeti vyznačili dřevěnými kolíky. Rovnači vytvářeli zářezy, zaplňovali rokle a čistili cestu od různé vegetace, stromů a kamenů. Stovky tisíc metrů krychlových zeminy byly v rámci této fáze přemístěny nebo odvezeny prostřednictvím armády, ručních vozíků tlačných muži nebo tažených koňmi.⁶³

Bez zeměměřičů a jejich přesného určení a vyznačení trasy se do té doby nemohlo dělat vůbec nic. Na rovině, kde nerostly stromy, byla práce s vytyčením poměrně snadná, protože to je vzácná malá oblast, kde nejsou hory, kopce, vodní toky či rokle. Nicméně vzhledem k faktu, že vlak devatenáctého století nedokázal zdolávat stoupání nebo klesání větší než 2 % nebo projíždět ostrou zatáčku, musela se prokopat pohoří, aby koleje vedly

⁵⁸ RENEHAN, s. 26.

⁵⁹ Tamtéž, s. 28.

⁶⁰ AMBROSE, s. 119–121

⁶¹ Železniční násep je vyvýšená stavba postavená převážně ze zeminy nebo kombinace zeminy a kamene. Je navržen tak, aby poskytoval stabilní a vyvýšenou plochu pro železniční tratě, což umožňuje vlakům projíždět oblastí s proměnlivým terénem a topografií

⁶² RENEHAN, s. 28.

⁶³ GOUGHTON, s. 29.

zhruba v této úrovni. Ze stejného důvodu se musely zasypávat rokle případně jej překlenout mosty, což byl v hornatých krajinách nebo podhůří daleko obtížnější úkol. Hlavní zeměměřiči, Dodge, Judah a Dey, museli určit všeobecný směr, který bude vyhovovat všem aspektům. Jejich náplní práce bylo především najít různé horské průsmyky dostupné daným 2% stoupáním z nížiny, a také se vyhnout velkým jezerům a říčním tokům. Rovněž doufali, že se jim podaří omezit prokopávání zářezů a zásypy na co nejmenší míru a vyhnout se chtěli i oblastem sněhových bouří, protože by mohlo docházet k zásypům tratí nebo k úplnému znemožnění průjezdu vlaků. Ideální bylo vést trať v těsné blízkosti vodních toků nebo alespoň tam, kde se dá vyvrtat voda. Tím by se vyřešil problém s parní lokomotivou, která k jejímu fungování potřebovala neustálý přísun vody, stejně tak jako zvířata a lidé. Další neméně důležité úkoly byly udržovat bezpečnou vzdálenost od původních obyvatel Ameriky, a také být na blízku divoké zvěři a bizonům. Nejzásadnějším však byl fakt, že Central Pacific chtěla najít co nejvhodnější trasu na východ, zatímco Union Pacific ve svých plánech mířil přímo na západ.⁶⁴

Železnice zaměstnávaly tisíce mužů, kteří se prodírali nezmapovanou divočinou a pokládali železné a dřevěné koleje rychlostí koňské chůze. Každý den byli dělníci rozmístěni po obou stranách 200 mil (322 km) dlouhé trasy. Železnice byla stavěna ve vlnách, přičemž každá skupina vždy prováděla zadaný úkol s požadovanou přesností a rychlostí. Po trati jezdily vozy tažené koňmi, každý vezl přibližně čtyřicet kolejnic a příslušný počet spojovacího materiálu (hřebů, židlí). Značná část práce spočívala v pokládání kolejí, a jelikož každá kolejnice vážila okolo 700 liber (317 kilogramů), jednalo se o velmi náročnou práci.⁶⁵ Práce na železnici byla rozdělena do různých částí, z nichž každou vedla jiná skupina. Pokládání kolejnic probíhalo tak, že vozy zastavily těsně před koncem linie a na každé straně se shromáždilo pět mužů. Jedna skupina pokládala pražce (dřevěné trámy). Druhá pokládala kolejnice na tyto pražce. Třetí skupina zatloukala hřeby a upevňovala spojovací tyče. Čtvrtá skupina ve stejnou dobu rozmísťovala podél trati telegrafní sloupy a dráty. Dělníci při svých pracích nepoužívali žádné stroje, takže téměř veškerá práce byla prováděna ručně. Dělníci používali lopaty, krumpáče a sekery na rozbíjení kamene. Černý prach byl použit tam, kde manuální práce nestačila. Hlína a kameny byly odváženy dvoukolovými sklápěcími vozíky a kolečky. Jediné, co dělníkům mohlo alespoň z části nahrazovat stroje, byli mezci a koně, kteří

⁶⁴ AMBROSE, s 119–121.

⁶⁵ GOUGHTON, s. 29–30.

odtahovali těžší materiály nebo přivázeli potřebné zásoby. Zásobovací vlaky jezdily po nově položených kolejích, aby přivezly veškerý potřebný materiál pro stavbu železnice, včetně pražců, kolejí, šroubů, hřebů, židlí, telegrafních sloupů a drátů.⁶⁶

Dělníci se stali jakousi pohyblivou komunitou. Proto musely železniční společnosti zaměstnat i značné množství pracovníků v přidružených službách. Například byli přijati kuchaři, aby cestovali spolu s dělníky a každý den pro ně připravovali jídlo. Nedílnou součástí pracovního týmu také bezesporu byli zaměstnanci v administrativě. Společnost zaměstnávala úředníky a sekretáře, kteří průběžně evidovali a sledovali zásoby, účty a záznamy. Také v rámci své práci využívali čerstvě položené telegrafní dráty k ohlášení postupu, stejně jako k zjišťování aktuální potřeby materiálů a zásob. Pokládání kolejí zabralo asi 25 % pracovních sil zaměstnaných při stavbě transkontinentální železnice. Ukázalo se, že pokládání kolejí byla ta snadnější část. Vytvoření této rozsáhlé železnice totiž vyžadovalo i práci jiných specialistů v oboru. Během stavby transkontinentální železnice bylo zaměstnáno stovky tunelářů, odborníků na výbušniny, stavitelů mostů, kovářů, tesařů, inženýrů, zedníků, zeměměřičů a tak dále.⁶⁷

Union Pacific najala několik stovek dělníků, z nichž největší procento tvořili irští imigranti a několik Východoevropanů, kteří byli rekrutováni z měst jako Baltimore, Boston a New York. Tyto města se potýkala s nedostatkem práce, a také zde byla vysoká míra proti-irských nálad. V době, kdy mnoho dělníků vydělávalo pouze 1 dolar denně, železniční společnost mužům slibovala 2 až 3 dolary na den. Tato vyšší odměna byla nutností, a to hlavně z toho důvodu, aby přiměla nové pracovníky z východu, aby opustili města a vydali se do drsné západní krajiny, kde bylo málo zábavy a hrozba útoku od amerických indiánů nebo banditů byla vždy velmi reálná. Mezitím Central Pacific najala čínské dělníky na většinu těžké práce při rovnání a pokládání kolejí. Čínské dělníky společnost Central Pacific odměňovala výrazně méně oproti irským protějškům (někdy jen 50 centů na den). Jediný rozdíl mezi Iry a Číňany byla barva jejich kůže, ale takové rozdíly znamenaly mnoho v 60. letech 19. století.⁶⁸

Mnoho vlivných mužů poskytlo společnosti Union Pacific jakýsi impuls, který potřebovala k úspěchu. Jedním z hlavních „vůdců“ byl Grenville Mellen Dodge.

⁶⁶ WHEATON, s. 22–23.

⁶⁷ Tamtéž.

⁶⁸ RENEHAN, s. 28.

Dodge byl zeměměřič najatý provozním ředitelem Union Pacific, Thomasem Clarkem Durantem. Dodge musel vytyčit železniční trasu do Skalnatých hor. Jeho průzkumné cesty ho přesvědčily, že je možné vybudovat železnici, která bude procházet celou zemí. To přesvědčilo Duranta, že potřebuje právě Dodgeho, tohoto geniálního muže, jako svého hlavního inženýra projektu transkontinentální železnice. Zodpovídal především za kvalitní prozkoumání terénu a následné navrhování trasy Union Pacific. V době, kdy se Dodge ujal kormidla, Union Pacific již začala pokládat koleje po trase, kterou doporučil. Prvních 600 mil (966 km) přineslo mnoho fyzických výzev, protože železnice vedla údolím řeky Platte. Další výzvou pak byly i hrozivé Černé vrchy a poté stejně náročné pohoří Skalnatých hor. Ale i s tímto si dokázali poradit, jelikož sám Dodge objevil průsmyk přes Černé vrchy a vojenské expedice zase objevily průsmyk přes Skalnaté hory. Na trase tedy nebylo nic, co by Union Pacific zastavilo.⁶⁹ A zatímco trasa Union Pacific vedla převážně přes krásný rovinatý terén, inženýři a pracovníci Central Pacific přemýšleli o tom, jak vytvořit inženýrský zázrak, jelikož se museli potýkat se zcela odlišnou krajinou z geografického hlediska. Namísto snadné travnaté prairie a občasný výskyt řek, přes které bylo zapotřebí postavit mosty, čelili pracovníci Central Pacific drsnému horskému prostředí (pohoří Sierra Nevada).⁷⁰

Jak již bylo uvedeno, zákon Pacific Railroad Act vyžadoval, aby každá z obou společností položila 50 mil kolejí ročně. Pro splnění tohoto stanoveného pracovního plánu, který mohl být v některých případech značně komplikovaný a velmi nebezpečný, byli využíváni výhradně přistěhovalci (imigranti). Většinu prací pod organizací Union Pacific odvedli irští dělníci a po skončení občanské války se značně zapojili i veteráni z obou armád (Unijní i Konfедераční).⁷¹ Železnice Union Pacific položila 1 086 mil (to je přibližně 1 750 km) kolejí směrem na západ z Omahy na své cestě k propojení s Central Pacific. Tato vzdálenost byla téměř o 400 mil (644 km) delší než u Central Pacific. Ale zatímco trasa Union Pacific měla méně geografických překážek než trasa Central Pacific, začala s výstavbou o několik měsíců později.⁷²

⁶⁹ HARASYMIW, s. 53–54.

⁷⁰ RENEHAN, s. 31–32.

⁷¹ WHEATON, s. 22.

⁷² HARASYMIW, s.53.

Během dvou let měla společnost Central Pacific dokončit prvních 80 kilometrů a následně každý rok dalších osmdesát mil. Celá trať měla být dokončena do 1. července 1876, pod hrozbou propadnutí.⁷³

3.2 Central Pacific Railroad – průběh a stinné stránky stavby železnice

Zatímco na východě probíhaly stavební práce bez větších zádrhelů, na západním pobřeží měla linka Central Pacific problémy s náborem pracovníků. Crocker tedy najal odhodlaného šéfa jménem James Harvey Stobridge, aby vedl pracovníky, z nichž většina byli nedávní přistěhovalci z Irska. To ale nebylo tak snadné, protože nemohli zaměstnat lidi, které nikdo nenajal. Z toho důvodu se rozhodli vyzkoušet něco nového, a to najmout pracovníky z řad čínských přistěhovalců. Tento krok silně prosazoval Crocker, který oponoval na Stobridgeovy námitky slovy: „*Nezbudovali snad Čínskou zed', největší kus zdiva na světě?*“⁷⁴

Společnosti Central Pacific se nedařilo sehnat dostatek pracovní síly především pro stavbu železničního úseku, který vedl horskou krajinou. Problémy s nedostatkem pracovníků pramenily z faktu, že většina mužů chtěla zůstat v blízkosti měst, kde byl život mnohem jednodušší. Jiní se zase chtěli kvůli vidině zbohatnutí pohybovat poblíž stříbrných a zlatých dolů v okolí Kalifornie. Právě Kalifornie byla domovem mnoha čínských imigrantů, kteří hledali práci. Společnost tedy začala nabírat čínské přistěhovalce po celé Kalifornii, a dokonce i v Číně. Čínští dělníci byli vynikajícími pracovníky, a to i přestože čelili neustálé diskriminaci a dostávali markantně nižší plat než běloši.⁷⁵

A i když byli čínští dělníci považováni za slabé a nedostatečně mužné, Stobridge nakonec ustoupil, a dal čínským pracovníkům relativně snadný úkol – nakládat suť do vozů tažených koňmi. Číňané se rychle učili, překvapivě rychle plnili všechny zadané úkoly a pracovali tak pilně, že na nich společnost Central Pacific začala záviset. Jejich doménou byly ty nejnebezpečnější a nejnáročnější práce, zatímco kvalifikované práce, jako je například zednictví, tesařství a pokládání kolejí, byly vyhrazeny bílým dělníkům. Čínští dělníci, obvykle pod vedením irských předáků, byli najímáni k těžším pracím,

⁷³ KRAUS, George, *High Road to Promontory. Building the Central Pacific*, Minnesota 1969, s. 47–48.

⁷⁴ RIVER, *America's Greatest Engineering Projects*. s 35.

⁷⁵ ZUCHORA-WALSKE, Christine, *The Transcontinental Railroad*, Atlanta 2016, s. 21.

jako například ke kopání příkopů a vyplňování děr, kácení stromů nebo ručnímu ražení tunelů. Jejich odměna původně činila 28 dolarů měsíčně, ale brzy dostávali 31 dolarů měsíčně (asi 336 dolarů v dnešní době). Na konci roku 1865 zaměstnávala Central Pacific více než sedm tisíc čínských dělníků a pouze dva tisíce bílých dělníků.⁷⁶

To se samozřejmě odrazilo i na sociální a ekonomické situaci v zemi. Mnoho Američanů v té době pohlíželo na Číňany jako na méněcenné kvůli barvě kůže, menší postavě a odlišným tradicím a zvykům, včetně nekřesťanských náboženství. Mnoho bílých zaměstnanců železnice vytvářelo rasistické přezdívkové na účet čínských spolupracovníků. Číňané také byli značně omezováni v tom, kde mohli žít, nakupovat a jíst. Mnohdy jim bylo ze strany bílých spoluobyvatel odpíráno občanství a někdy byli dokonce i bití nebo zabíjeni bez obavy z potrestání.⁷⁷

Příliv čínských přistěhovalců na západní pobřeží začal naplno již před více než desetiletím a z velké části byl vyvolaný neúrodou v jižní Číně, která způsobila, že se celní sklady v San Franciscu naplnily 20 026 čínskými příchozími. Ještě více Číňanů dorazilo, jakmile se do Číny rozšířila zpráva o zdánlivě snadné těžbě zlata v Kalifornii. Do konce desetiletí tvořili čínští horníci jednu pětinu populace jižních dolů a společnost je začala vnímat jako nejpracovitější, nejvytrvalejší a neúnavné horníky, kteří nacházeli zlato i v podmínkách jež předchozí majitelé považovali za již vyčerpané. V roce 1866 tvořili čínští přistěhovalci 80 % železniční pracovní síly na západním pobřeží.⁷⁸

Společnost Central Pacific Railroad Company disponovala proti svému východnímu konkurentovi řadou výhod, zejména svojí těsnou blízkostí k operační základně, což umožňovalo snazší přepravu zásob a vybavení do čela budované trati. Za výhodu se považovalo také to, že společnost Central Pacific Railroad Company měla tvárnou a snadno ovladatelnou pracovní sílu, složenou z přibližně 12 000 Číňanů, hovorově nazývaných jako "*Nebešťané*". To výrazně kontrastovalo s individualistickou a nezávisle smýšlející pracovní silou, kterou zaměstnával Union Pacific.⁷⁹

Armáda čínských pracovníků čelila svému nejtěžšímu úkolu na podzim roku 1866, kdy zahájila práce na Summit Tunnel. Tento 1 695 stop (506 m) dlouhý tunel byl šestým tunelem na cestě ze Sacramento. Procházel vrcholem pohoří Sierra Nevady

⁷⁶ GOUGHTON, s. 35–36.

⁷⁷ HARASYMIW, s. 70.

⁷⁸ RIVER, *America's Greatest Engineering Projects*. s. 35–37.

⁷⁹ RIVER, *The Union Pacific*. s. 44.

ve výšce 7 017 stop (2 139 metrů) nad mořem. Nejprve se dělníci pustili do žulové horniny z obou stran, ale nakonec do skály vysekali 90 stop (27 m) dlouhou šachtu shora dolů. Dělníci se do takto vytvořené šachty spouštěli v koších a pracovali na tunelu zevnitř ven v obou směrech, zatímco další skupina dělníků pracovala zvenčí dovnitř.⁸⁰ Aby společnost Central Pacific mohla pokládat koleje i skrz některé vrcholky hor, musela vybudovat hned několik tunelů. Celkově byla železnice tvořena 15 tunely o celkové délce 6 213 stop (1 894 m), přičemž nejdelším byl již výše zmíněný Summit Tunnel.⁸¹

Za budování tunelů u Central Pacific byl zodpovědný James Harvey Strobridge, známý pro svou brutalitu a hrubé zacházení s čínskými dělníky. Prosazoval vysoké pracovní tempo a byl také zodpovědný za neúnavné používání ruční práce namísto nových metod mechanizace při stavbě tunelů. Muži s dláty a kladivy ručně tesali cestu přes hory. V zimě 1866–1867 pracovalo nepřetržitě 8 000 mužů na tunelu č. 6 na čtyřech frontách, přičemž k odstřelování nejprve používali černých prach a o něco později nitroglycerin. Ruční ražba tunelu postupovala velmi pomalu, v průměru o 1,18 - 1,82 stop za den (35–55 cm).⁸² Právě vzhledem k neefektivitě ruční ražby začali pracovníci používat nebezpečné výbušniny k prorážení pevných hornin. Čínští pracovníci projevíli výborné znalosti a zkušenosti při této činnosti, protože věděli, jak zacházet s výbušninami, a nebáli se riskovat. Nicméně i přes tento fakt byly chemické výbušniny extrémně nestabilní a občas, když při manipulaci náhodně explodovala, docházelo ke zranění či dokonce úmrtí dělníků.⁸³

Na stavbě tunelů pracovaly skupiny mužů nepřetržitě 24 hodin denně v osmihodinových směnách. Pracovníci vždy nejprve vyvrtali díry do skály, pak je zaplnili výbušným černým práškem, připojili pojistky, zapálili je a pak utekli, aby unikli výbuchu. Tato velmi nebezpečná práce měla za výsledek necelou 1 stopu (přibližně 0,30 m) vyhloubeného tunelu za den. Až poté, kdy byla k dispozici silnější výbušina zvaná dynamit, se denní vykopaná délka zdvojnásobila a práce šla rychleji.⁸⁴

V letech 1866–1867 se s blížící zimou začal hromadit sníh v závějích až do výše 30 stop (9 m). Ve stejném období se ve vrcholcích Sierra Nevady přehnal 44 bouří. Číňané ale byli i přes nepřízeň počasí nuceni razit tunely ve sněhu, které vedly z jejich

⁸⁰ GOUGHTON, s. 37.

⁸¹ HARASYMIW, s. 73.

⁸² RIVER, *The Union Pacific*. s. 45–46.

⁸³ HARASYMIW, s. 73.

⁸⁴ ZUCHORA-WALSKE, s. 20.

táborů až na pracoviště. Do stěn sněhu si vyřezávali komíny a okna, které umožňovaly pohled na oblohu a takto, v labyrintech tunelů, pod sněhem žili po mnoho měsíců. Krutá zima v horském prostředí znamenala pro Central Pacific velké ztráty. V zimních měsících docházelo k nepravdělným dodávkám jídla a dalších zásob, a proto řada dělníků musela čelit hladovění.⁸⁵ Také enormní výskyt lavin měl fatální důsledky pro spousty čínských dělníků. Pod masami sněhu a kamení vyhasínaly jejich životy, docházelo k poničení kozlíků⁸⁶ apod. Z toho důvodu se v létě 1867 rozhodli postavit sněhové boudy. Ty měly podobu dlouhých dřevěných přístřešků připomínající tunely se střechami svažujícími se nad kolejemi. V období let 1867–1869 pracovníci Central Pacific vystavěli kilometry těchto sněhových přístřešků.⁸⁷

3.3 Union Pacific Railroad – průběh a stinné stránky stavby železnice

Stavební práce, nad kterými vykonával dohled jmenovaný Grenville Dodge, započaly na východním konci, konkrétně ve městě Omaha ve státě Nebraska. A když práce byla prováděna seriózně a neovlivňovala ji žádná korupce, společnost začala postupovat velmi rychle v otevřené krajině Velkých plání.⁸⁸

Železnice Union Pacific se ubírala rychlým tempem přes roviny, Evansovým průsmykem a ve Wyomingu se vyhnula Skalnatým horám. Skupiny dělníků, ve kterých pracovní sílu tvořily především vysloužilí vojáci z Občanské války, irští přistěhovalci a osvobození otroci, musely překonávat špatně přístupné cesty, nedostatek vody, drsné podnebí a v neposlední řadě i indiánské útoky.⁸⁹

Irští dělníci byli, jak již bylo výše poznamenáno, menšinou v projektu Central Pacific. Ale v projektu Union Pacific tvořili většinu.⁹⁰ A i přestože byli Irové více respektováni a zacházelo se s nimi lépe než s čínskými dělníky, na železnici jimi obvykle opovrhovali a měli je za chudé, negramotné, hrubé a špinavé jedince. Ve většině případech se jednalo o chudé venkovany, kteří ale dokázali tvrdě a usilovně pracovat, a možná právě proto ochotně přijali ty nejhorší a nejtěžší práce na trati Union Pacific.

⁸⁵ GOUGHTON, s. 38.

⁸⁶ Dřevěná nebo ocelová konstrukce pro vedení železnice přes údolí.

⁸⁷ ZUCHORA-WALSKE, s. 20.

⁸⁸ WHEATON, s. 25–26.

⁸⁹ TINDALL, s. 253.

⁹⁰ RENEHAN, s. 42.

Irové také byli stigmatizováni pro svou hádavost, neustálou opilost a snadnou ochotu stávkovat.⁹¹

Irové v té době zaujímalí nejnížší příčky na trhu práce. Výstavba železnic totiž byla vnímána jako práce "hodná zlomit mužská záda," podle slov autora a historika Stephena Ambrose, byla vyhrazena právě irským mužům. Jejich odměna činila 3 dolary na den, plus stravování, což bylo na tehdejší podmínky poměrně slušné. Jen pro možnost porovnání-Podle Historických statistik Spojených států a sborníku vydaného Úřadem pro sčítání lidu Spojených států do roku 1975, v roce 1860 vydělal zedník průměrně 1,53 dolaru, hasič 1,33 dolaru a zemědělský dělník 82 centů za den.⁹²

Jednou z nejtěžších prací pro pracovníky železnice bylo přepravit několik tun jídla, železných hřebů a dalších zásob, které dělníci potřebovali pro stavbu nebo přežití v divočině. Jak dělníci postupovali na západ, vlaky dodávaly většinu potřebných zásob na konec trati, kde položené koleje končily a začínala stavba nová. Na přepravu požadovaného množství stavebního materiálu na výstavbu 1 míle (1,6 km) kolejí bylo zapotřebí čtyřicet vagónů. Tyto zásoby se pak musely ještě převážet několik kilometrů za pomoci vozů. Odhaduje se, že pro přepravu těchto vozů Union Pacific využíval nejméně 10 000 koní, volů a mezků.⁹³

V létě 1866 pracovníci každý den položili 2–3 míle (3–5 km) kolejí. A jak se železnice neustále táhla na západ, dělníci ji následovali. Spali ve vagónech nebo stanech a za každých 100 mil (161 km) postavili stanici. A jak přibývaly stanice, stejnou rostoucí tendencí rostla i města, která pracujícím mužům nabízela kulturní i společenské vyžití (obchody, salóny, taneční sály, herny apod.)⁹⁴

Pozemní stezky a práce na tratích Union Pacific vytvářeli na určených místech (většinou na konci trati) podél trasy města a osady, takzvané "*Hell on Wheels*". Tato města byla tvořena muži a hrstkou žen z mnoha různých koutů světa.⁹⁵ Pracovní čety následovala skupina několika tisíc kočovných hazardních hráčů, barmanů, prostitutek, zlodějů a podvodníků. Každou noc stavěli dočasná městečka ze stanů a domků z prken na otevřených prostranstvích v blízkosti železnice. Tato města sloužila hlučným železničním dělníkům, zejména mladým mužům, kteří byli daleko od domova a měli stálý

⁹¹ RIVER, *The Union Pacific*. s. 54–55.

⁹² RIVER, *The Union Pacific*. s. 54–55.

⁹³ HARASYMIW, s. 62.

⁹⁴ ZUCHORA-WALSKE, s. 29–30.

⁹⁵ RIVER, *The Union Pacific*. s. 40.

příjem. Průměrně v nich docházelo k jedné vraždě za den a jejich obyvatelé byli obecně titulováni jako „*shromáždění spodiny*“. Mnoho z těchto měst, jako například Benton ve Wyomingu, zmizelo poté, co se železnice přesunula dál. Jiná, jako Cheyenne ve Wyomingu, které generál Grenville Dodge považoval za jedno z nejhorších míst, jaká kdy viděl, přežila a vzkvétala. Dřevěné domy nahradily plátěné stany a poctiví podnikatelé se zde usadili.⁹⁶ Železnice pomalu, ale jistě přitahovala lidi na západ a na prašných pláních Wyomingu vyrostla města a obce.⁹⁷

Jak se v průběhu stavby železnice postupovalo napříč zemí, docházelo tak k jejímu rozdělení na sever a jih. Tím také došlo k přerušení sezónní migrace bizonů, kteří nemohli překročit koleje. Kromě toho se železniční dělníci bavili tím, že bizony stříleli a nechávali jejich mršiny hnit. Na konci devatenáctého století byli proto bizoni, kteří po generace tvořili základ indiánské ekonomiky, téměř vyhubeni.⁹⁸ Indiáni z Velkých plání, včetně kmenů Sioux a Cheyenne, se pokoušeli svou zemi a způsob života před tímto počínáním bělochů a „*železnému koni*“, jak říkali budované transkontinentální železnici, bránit. Siouxové byli neúprosní ve svém odporu, útočili, bojovali a protiútočili při každé příležitosti.⁹⁹ Indiánské válečné skupiny útočily na železniční tábory, kradly jim koně a voly, ničily zásoby a zabíjely dělníky a cestující ve vlaku. Také demolovaly telegrafní sloupy, dřevěné pražce, rozebíraly koleje a v důsledku takto zničených tratí, vlaky často vykolejily.¹⁰⁰

V říjnu 1867 podepsala vláda Spojených států a několik domorodých kmenů na území Kansasu a Oklahomy (Cheyenne, Arapaho, Kiowa a Comanche) tři dohody známé jako „*Treaty of Medicine Lodge*“. Dohody spočívaly v tom, že domorodým kmenům Spojené státy ponechají většinu území dnešní Oklahomy, výměnou za půdu, o kterou usilovaly. To vše s jediným cílem, aby mohla Union Pacific pokračovat v budování železnice bez toho, aniž by na ně indiánské kmeny útočily. Další smlouvu podepsali Siouxové. Na základě této smlouvy jim bylo prisouzeno celé území dnešní Jižní Dakoty, stejně jako velká část Severní Dakoty a Nebrasky západně od řeky Missouri. Vláda jim také přislíbila, že jim poskytne jídlo, školy a další pomoc.¹⁰¹

⁹⁶ GOUGHTON, s. 30–31.

⁹⁷ RIVER, *The Union Pacific*. s. 41.

⁹⁸ GOUGHTON, s. 32.

⁹⁹ SPANGENBURG, s. 46.

¹⁰⁰ GOUGHTON, s. 32

¹⁰¹ HARASYMIW, s. 57.

Ačkoli smlouvy nakonec eliminovaly počet útoků, Union Pacific stále čelil hrozbám ze strany malých skupin indiánských kmenů. Americká armáda proto začala chránit dělníky za pomoci 5 000 vojáků, kteří drželi hlídky podél železničních tratí. Přetrvávající útoky však nezastavily Duranta, Dodgeho ani Casementa. Union Pacific pokračovala dále přes západní Nebrasku a jižní Wyoming a brzy vstoupila také do Utahu.¹⁰²

3.4 Great Race neboli závody železnic do Utahu

Velký závod začal na jaře roku 1867 v North Platte ve státě Nebraska, ale nejednalo se tak úplně o soutěž až do jara 1868, kdy čínští dělníci Central Pacific sestoupili z východního svahu pohoří Sierra Nevady a začali pokládat tratě přes vyprahlé planiny směrem k Velké pánvi v Utahu. Tato zelená a úrodná země pracovitých Mormonů byla cennou trofejí, a Velká čtyřka byla odhodlána ji získat. Proto vyslala týmy zeměměřičů až na východ do Wyomingu, kde narazili na červené vlajky a teodolity¹⁰³ stejně nadšených zeměměřičů ze společnosti Union Pacific.¹⁰⁴

Nikdo nevěděl lépe, než T. Durant, že terén v Utahu, který je kopcovitý a skalnatý, bude pro stavební práce obtížný a časově náročný. A úplně poprvé by museli pracovníci Union Pacific stavět tunely v těch nejnáročnějších oblastech. Pokud ale měla závod vyhrát právě společnost Union Pacific, musela najmout velký počet nových pracovníků. A byl to právě Durant, který věděl, kde najít takto početnou armádu dělníků. V Utahu žilo asi osmdesát tisíc členů Církve Ježíše Krista Svatých Posledních Dnů, lépe známých jako Mormoni. Mormoni, pod vedením charismatického muže jménem Brigham Young byli známí svou pracovitostí. A to byl přesně ten typ lidí, které Durant tolik potřeboval.¹⁰⁵

Pomocí telegramu kontaktoval Durant Younga. Ten ihned po obdržení Youngovy přívětivé odpovědi poslal jednoho ze svých inženýrů, aby s ním dojednal smlouvu. Podepsaná smlouva zajistila, že Young poskytne tisíc pracovníků, jejichž hlavním úkolem budou zemní práce, ražba a odstřelování tunelů a stavba mostů. Součástí dohody bylo také to, že mormoni (zejména ti, kteří imigrují do jejich osad) budou moci cestovat ve vlacích Union Pacific za zvýhodněné ceny. Durant tedy našel další pracovníky, které

¹⁰² HARASYMIW, s. 59.

¹⁰³ Přístroje na přesné měření a vytyčování vodorovných a výškových úhlů.

¹⁰⁴ BROWN, Dee, *Hear That Lonesome Whistleblow. The Epic Story of the Transcontinental Railroads*, New York 2012, s. 115.

¹⁰⁵ SANDLER, Martin, *Iron Rails, Iron Men and the Race to Link the Nation. The Story of the Transcontinental Railroad*, Somerville 2015, s. 137.

tak nutně potřeboval. A získal s nimi i značnou výhodu. Kromě toho, že výrazně zvýšil počet pracovníků Union Pacific, ukázalo se, že mormonští dělníci patřili mezi nejpracovitější a nejoddanější, jaké kdy viděl. A navíc od ostatních pracovníků Union Pacific, mormoni, kteří nesměli kouřit, pít ani hrát hazardní hry, neměli absolutně žádný sklon trávit čas v kterémkoli městě "*Hell on Wheels*", které by mohlo vzniknout na trase.¹⁰⁶ Brigham Young také doufal, že železnice podpoří emigraci obyvatel do města Ogden a Salt Lake City v Utahu.¹⁰⁷

Ne všichni byli spokojeni s tím, že mormoni přispívali k úsilí Union Pacific. Ředitelé Central Pacific pohlíželi na novou, avšak ne zcela tajnou zbraň svého soupeře, s obavami. Central Pacific musela získat vlastní armádu mormonských pracovníků, aby se stala konkurenceschopnou. Prezident L. Stanford podnikl cestu do Salt Lake City za účelem přesvědčit Brighama Younga, aby poskytl společnosti Central Pacific dostatek pracovníků na úpravu trati od hranic s Nevadou do údolí kaňonu Weber v Utahu. Když Young souhlasil, pilní mormoni pracovali pro obě společnosti!¹⁰⁸

Společnost Union Pacific ale nemohla prodat dostatek akcií a úpisů nebo vybrat dostatek půjček ve formě 6% vládních úpisů a dokonce ani neměla možnost uhradit splatné dluhy. Vůbec neměla naději, že dlouhodobé dluhy splatí. Dlužila téměř 10 milionů dolarů. Youngovi Durantův přístup vadil, jelikož mormoni nedostávali pravidelně zapláceno.¹⁰⁹

Dodatek k pozdější verzi Zákona o pacifické železnici umožňoval jak společnosti Union Pacific, tak Central Pacific vytyčit trať v délce 300 mil ještě před položením kolejí a získat část vládních dluhopisů přidělených na základě hotových kilometrů. Grenville Dodge a Thomas Durant tak vstoupili do roku 1868 s nadějí, že položí své koleje do vzdálenosti 100 mil od Ogdenu v Utahu před koncem roku, což by jim strategicky umožnilo poslat své pracovní týmy až do Humboldt Wells v Nevadě. Huntington a ostatní manažeři společnosti Central Pacific na druhou stranu doufali, že se rovněž dostanou do Ogdenu ve stejný čas: strategické pozice, která by jim umožnila směřovat ku předu své tratě až do Wyomingu.¹¹⁰

¹⁰⁶ Tamtéž, s. 140.

¹⁰⁷ WHEATON, s. 22.

¹⁰⁸ SANDLER, s. 142.

¹⁰⁹ AMBROSE, s. 306.

¹¹⁰ RENEHAN, s. 89.

Vzhledem k povaze smluv, které obdržely společnosti Union Pacific a Central Pacific, a na základě kterých jim byly vypláceny vládní odměny za množství položených kolejí, se obě společnosti uchýlily k vzájemné sabotáži. Kradly si zásoby, vzájemně si na územích odpalovaly střelný prach, a to vše s nadějí, že získají více půdy, respektive více kolejí pro sebe. Když poprvé nastal okamžik přiblížení se, obě společnosti změnilly dráhy tak, aby byly téměř rovnoběžné. To vše konaly s jasným záměrem požadovat více peněz od vlády za stejně velký kus půdy.¹¹¹

Obě železnice pokračovaly ve výstavbě i potom, co se účelně minuly, protože federální vláda ještě nestanovila konečné místo protnutí tratí. S neutuchající touhou položit co nejvíce mil kolejí, aby získaly více půdy a financí, začaly železnice provádět vyměřovací práce a stavět překrývající se tratě. Když se ale Kongres dozvěděl o tom, že železnice záměrně plýtvají penězi a oddalují dokončení projektu, sešli se představitelé obou železnic a členové Kongresu, aby určili místo, kde se konečně propojí transkontinentální železnice. V dubnu 1869 byla uzavřena dohoda o propojení tratí na Promontory Summit, který se nachází 56 mil (90 km) západně od města Ogden v Utahu. Na to musely železnice zareagovat tím, že své trasy začaly směřovat ke stanovenému cíli.¹¹²

Kongres chtěl vidět, že se práce na projektu transkontinentální železnice konečně blíží ke zdárnému konci. Proto vláda vyslala průzkumné týmy, aby pozorně monitorovaly skupiny dělníků obou železničních společností. To přineslo kýžené ovoce, protože každá z nich nyní spěchala k cílové čáře. Vyburcovalo to i dělníky k doslova rekordním výkonům. Vedoucí pracovní skupina společnosti Central Pacific stanovila rekord tím, že položila 10 mil (16 km) kolejí za jediný den. Tuto úspěšnou událost si připomínali tím, že podél trati umístili ukazatel, aby ho projíždějící vlaky viděly.¹¹³

¹¹¹ WHEATON 25.

¹¹² HARASYMIW, s. 79.

¹¹³ WHEATON, s. 25–26

4 Zlatý hřeb „Golden Spike“

Když závod železničních společností skončil na solných utažských pláních u Promontory poblíž Ogdenu, měla společnost Union Pacific postaveno 1 086 mil (1 738 km) oproti 689 mílím (1 102 km) společnosti Central Pacific.¹¹⁴ V roce 1869, šest let poté, co práce na transkontinentální železnici započaly, se železnice z východu konečně potkala se železnicí ze západu. A jak bylo určeno Kongresem, železnice Central Pacific se setkala s železniční tratí Union Pacific na Promontory Summit v Utahu.¹¹⁵ Na místě, které bylo svérázné a bezvýznamné. Nikdo tady předtím nežil a ani po bujarých oslavách tam opět nikdo žít nebude. Bod, ve kterém se obě železnice střetly je znázorněn v Příloze č. 4.¹¹⁶

Tato historická událost přilákala davy nadšených lidí, které byly doprovázeny vojáky a kapelou. Speciálně pro tuto příležitost byl také odlit zlatý hřeb, který železnicím věnoval dodavatel ze San Franciska. Masivní zlatý hřeb, jakožto symbol dokončení stavby, byl umístěn na spojnici kolejí a ceremoniálně jej zatloukl prezident společnosti Central Pacific Leland Stanford. Stalo se tak v poledne 10. května 1869 a zvuk, jak Stanford zatlouká zlatý hřeb, byl přenášet prostřednictvím telegrafním drátům po celé zemi.¹¹⁷

Dokončení trati se stalo mediální senzací pro celou zemi. Jednalo se o první světovou událost živě přenášenou masmédií, protože kladiva a hřeb byly připojeny k telegrafní lince, která vedla podél železniční trati. Po nově položené telegrafní lince byla odeslána zpráva o dokončení transkontinentální železnice na východní i západní pobřeží Ameriky. Zpráva jednoduše zněla "Hotovo!" Celá země se zaradovala. Cestování po souši z východního pobřeží Ameriky na západní pobřeží se zkrátilo z původních šesti a více měsíců na pouhý jeden týden.¹¹⁸

Po dokončení stavby transkontinentální železnice se rozhostily oslavy. Když byl zatlučen Zlatý hřeb do posledního pražce, aby připojil poslední kolejnici, byla propojená trať z východu na západ. A i přesto, že americký národ zažil mnoho významných či kontroverzních událostí jako například Vyhlášení nezávislosti, Oslavy vítězství v revoluční válce, přijetí ústavy nebo Leeovu kapitulaci, která naopak rozdělovala

¹¹⁴ TINDALL, s. 253.

¹¹⁵ WHEATON, s. 26.

¹¹⁶ AMBROSE, s. 345.

¹¹⁷ GOUGHTON, s.43.

¹¹⁸ WHEATON, s. 26.

americký lid. Při zatlučení Zlatého hřebu byli všichni pospolu a tato oslava zkrátka spojila všechny Američany.¹¹⁹

Ze všeho, co přinesla transkontinentální železnice, mělo největší význam zkrácení času a snížení nákladů lidem, kteří cestovali napříč kontinentem. Za necelý týden po zatlučení zlatého hřebu mohli lidé cestovat z New Yorku do San Franciska za pouhých sedm dní (včetně zastávek). Ceny za jízdu vlakem byly neuvěřitelně nízké. Byly nižší než volské nebo koňské povozy, a dokonce nižší než parníky. O železnici všichni hovořili jako o osmém divu světa, a také se o ní říkalo, že ruší vzdálenosti a skoro předbíhá čas.¹²⁰

Samozřejmě, že ten květnový den neznamenal konec, nýbrž začátek. Pro obě železniční společnosti to byl začátek ve znamení údržby a vylepšování tratí, které si za nedlouho vyžádaly opravy či rekonstrukci. Pro obyvatele východního pobřeží to zase znamenalo možnosti, jak se bezpečně dostat do nových domovů a zahájit tak nový život na západě. Manželky se mohly po dlouhém odloučení připojit ke svým manželům a děti tak znovu střetnout své otce. Rovněž mnoho svobodných žen, které ztrácely naději na nalezení manželů na východě, mohlo odjet na západ a najít si rodiny nebo alespoň kariéru učitele ve školách. A naopak těm, kteří již žili na západním pobřeží, se otevřely nové možnosti dovozu zásob a návštěv rodinných příslušníků ve vzdáleném Kansasu.¹²¹

Američané byli z dokončené železnice nadšení, protože věřili, že transkontinentální železnice je důležitá pro budoucnost jejich národa. Země nebyla ani pět let po občanské válce, která hrozila trvalým rozdělením Spojených států. Železné koleje spojující východní a západní pobřeží proto znamenaly jakýsi symbol nové jednoty. Transkontinentální železnice splnila toto přání a v mnoha ohledech transformovala národ. Autor a historik Stephen E. Ambrose věřil, že Američané v druhé polovině 19. století zažili drastické změny ve svém životě více než jakákoli jiná generace v historii Spojených států. Kromě zrušení otroctví Ambrose uvedl další technologické pokroky (elektřina, telegraf, telefon), které změnily životy amerického lidu. Tvrdil, že transkontinentální železnice byla technologickým úspěchem, který způsobil změnu největší.¹²²

¹¹⁹ AMBROSE, s. 343.

¹²⁰ AMBROSE, s.356.

¹²¹ RIVER, *The Union Pacific*. s. 68–69.

¹²² HARASYMIW, s. 82–83.

Závěr

Na základě výše uvedené analýzy procesu výstavby transkontinentální železnice v 60. letech 19. století lze konstatovat, že se USA staly z velké míry průmyslovou velmocí právě i díky zlepšující se dopravní železniční síti. Bez železnice by se Spojené státy nestaly Spojenými státy. Železnice sjednotily zemi a následně nastartovaly ekonomický rozvoj, díky kterému se tato země stala nejbohatším národem na světě. Také dokázaly přeměnit americkou společnost z primárně agrární ekonomiky na průmyslovou velmoc.

Jak již bylo v této práci popsáno, pracovní proces na straně Union Pacific při stavbě Transkontinentální železnice probíhal pomalu. Bylo to způsobeno stěžejními událostmi ve společnosti, a to probíhající Občanskou válkou, a také korupcí ze strany Thomase Clarka Duranta. Navzdory skandálům pramenícím zejména z korupce a honbě za osobním bohatstvím, dnes historikové uznávají, a i autor této práce se k tomuto názoru přiklání, že stavba transkontinentální železnice byla dobrým rozhodnutím, ať už byly skutečné náklady jakékoliv. Nakonec obě společnosti Union i Central Pacific dokázaly splatit své dluhy federální vládě a vláda z toho měla velký prospěch, protože mohla přepravovat náklad a vojáky za nižší náklady. Někteří ekonomové se shodují, že železnice pomohla pozvednout postavení Spojených států Amerických ve světě.

Transkontinentální železnice se stala symbolem americké inovace, odvahy, odhodlání a velkých ambicí. Ovlivnila společenský a ekonomický život amerického lidu poměrně zásadními způsoby. Doprava zboží i lidí byla mnohem, spolehlivější, rychlejší a levnější. Železniční přeprava také umožňovala přepravu objemnějšího zboží, jako jsou například nerostné suroviny (uhlí) a zemědělské produkty napříč celou zemí. Přesto i tato zdánlivě obdivuhodná stavba odhalila své temné detaily chamtivosti, rasismu a ničení přírodních zdrojů.

Z dalších zdrojů také vyplývá, že ohromnou část práce odvedli za společnost Central Pacific Číňané. Ti prvotně přišli do Kalifornie s cílem vydělat si velké peníze, ale nakonec se nechali najmout na výstavbu železnice. S naprostou přesností můžeme říct, že nebyť Číňanů, tak kdo ví, zdali by tato železnice „dorazila“ do vítězného konce. A ačkoliv se prokázali jako velmi pracovití, houževnatí pracovníci, kterým nebyla lhostejná žádná práce, tak s nimi bylo zacházeno velmi nehumánně (to mělo za následek vysokou míru úrazovosti a úmrtí). Politováníhodné na tom všem bylo, že i přesto, že stáli za zrodem transkontinentální železnice, tak po ukončení stavby se na ně postupně úplně zapomnělo.

Seznam použitých zdrojů

LITERATURA

AMBROSE, Stephen E., Dlouhá Železná Stuha. Stavba Pacifické Železnice, která propojila Amerika 1863-1869, New York 2011.

BROWN, Dee, Hear That Lonesome Whistleblow. The Epic Story of the Transcontinental Railroads, New York 2012.

DOLNICK, Edward, The Rush Americas Fevered Quest For Fortune 1848-1853, Boston 2014.

HARASYMIW, Therese, The Transcontinental Railroad Connecting the Nation, New York 2017.

HERBERT, Christopher, Gold Rush Manliness Race And Gender On The Pacific Slope, Washington 2018.

HOUGHTON, Gillian, A Primary Source Investigation of the Transcontinental Railroad, New York 2018.

JAROLÍMKOVÁ, Stanislava, Zajímavosti ze světových dějin 2, Praha 2016.

JOHNSON, Paul, Dějiny Amerického národa, Praha 2000.

KLEIN, Maury, Union Pacific. Vol I. The Birth of a Railroad, 1862-93, New York 1987.

KRAUS, George, High Road to Promontory. Building the Central Pacific, Minnesota 1969.

LEWIS, Oscar, The Big Four, New York 1946.

MAXWELL, Thomas Long, Daily Life During The California Gold Rush, Kalifornie 2014.

RENEHAN, Edward J, JR., The Transcontinentel Railroad. The Gateway to the West, New York 2007.

RIVER, Charles Editors, America's Greatest Engineering Projects. The Construction History of the Transcontinental Railroad, the Panama Canal, and the Hoover Dam, Scotts Valley 2017.

RIVER, Charles Editors, The California Gold Rush and Klondike Gold Rushes, Jižní Karolína 2015.

RIVER, Charles Editors, The Union Paciffic. The History of America's Most Famous Railroad Company and Its Role in the Transcontinental Railroad, Chicago 2019.

ROHRBOUGH, Malcolm J., Days of Gold The California Gold Rush And The Nation, Kalifornie 1998.

SANDLER, Martin, Iron Rails, Iron Men and the Race to Link the Nation. The Story of the Transcontinental Railroad, Somerville 2015.

SPANGENBURG, Ray, MOSER, Diane, The Story of Americas Railroads, New York 1991.

STILLSON, Richard T. Spreading The Word, A History of Information in the California Gold Rush, Nebraska 2008.

TINDALL, George B., SHI, David E., Dějiny spojených států Amerických, Praha 1994.

WHEATON, James K., The First Transcontinental Railroad. A History of the Building of the Pacific Railroad, Anaheim, 2011.

WOLMAR, Christian, The Iron Road An Ilustrated History of the Railroad, Londýn 2014.

ZUCHORA-WALSKE, Christine, The Transontinental Railroad, Atlanta 2016.

STUDIE/ČLÁNEK V ČASOPISE

GLADSTONE, John, The Romance of the Iron Horse. In: The Journal of Decorative and Propaganda Arts 15, 1990, s. 7.

INTERNETOVÉ ZDROJE

<https://www.pbs.org/wgbh/americanexperience/features/tcrr-ames/>

Seznam příloh

Historický vývoj nárůstu délky tratí.

Leták v novinách od autora W. R. Andrews.

Vítězná centrální trasa americké transkontinentální železnice.

Promontory Summit - místo propojení železnic.

Resumé

This thesis whose title is "The Construction of the Transcontinental Railroad in the USA in the 1860s" focuses on a historical account of the Transcontinental railroad construction process in one of the world's greatest industrial powers, the United States of America. It also devotes space to an analysis of all its bright and shady sides. The main objective of this bachelor's work is to analyze the building process and based on this, to determine its relevance and resulting benefits for the US. The author's main objective is to provide a comprehensive view of how it was possible to connect the American continent from the Atlantic Ocean to the Pacific Ocean and to build here, this structure so important for the development of the USA.

The thesis begins by presenting the historical development of transportation infrastructure in the 19th century in general terms, with a focus on rail transportation. The next part of the thesis deals with an important issue, which is the definition of the main reasons for building the railroad. And it also devotes space to one of the major events of the time that greatly influenced the railway infrastructure, and here the Gold Rush that broke out in 1848 is discussed. In the next, the main part of the thesis, attention is paid to the implementation and progress of the construction. Here the two main companies, The Central Pacific Railroad and The Union Pacific Railroad, involved in the construction of the transcontinental railroad are characterized. Also presented within the thesis are the various prominent officials who contributed their knowledge and experience to the completion of this project. The two companies competed with each other and raced towards a set goal that was finally determined in Ogden, Utah, where the Golden Spike was symbolically hammered.

The work also emphasizes the socio-economic effect that made this line built. The Central Pacific Railroad was led by Chinese men who performed very hard and dangerous work for minimum wage, often not even surviving themselves. On the other side of the Union Pacific Railroad the main driving force was the Irish.

Despite the scandals stemming mainly from corruption and the pursuit of personal wealth, historians now recognize, and the author of this paper subscribes to this view, that building the transcontinental railroad was a good decision, whatever the actual costs. In conclusion, without the railroad, the United States would not have become the United States.

Přílohy

Příloha č. 1, Historický vývoj nárůstu délky tratí.¹²³

Historický vývoj nárůstu délky tratí		
Rok	Délka tratí v mílech	Délka tratí v km
1862	30 600	49 000
1870	53 000	84 800
1880	94 000	150 400
1890	167 000	267 200
1900	199 000	318 400

¹²³ TINDALL, s. 252.

**GOLD MINES
OF
CALIFORNIA!!**

W. R. ANDREWS,

Having just returned from California, after having spent several months in the mines and mountains of that interesting country, will deliver a

LECTURE,

at _____ day of _____ on _____ 1849,

upon the **GOLD MINES OF CALIFORNIA**, and give a narrative of his journey to California, a description of the route and of the different places on the route to San Francisco, interesting incidents, &c. together with a full and accurate description of San Francisco, San Rafael, Benetia, Pacific New York, Mission Doloros, San Jose, Sutters' Fort, Suttersville, Sacramento City, Stockton, and many other places in California, of the bays, rivers, navigation, trade, mines, minerals, animals, vegetable productions, manners and customs of the miners and traders, government and laws, the Indians, &c.; manner of digging and washing gold, amount procured by different individuals and many other interesting facts relative to California. He will also exhibit

GOLD DUST,

as found by the washers, and lumps as found, weighing from half an ounce to a half pound, with a model of the machines manufactured and used by miners to separate the gold from the soil and rock.

LETTER.

The undersigned, passengers in the steamer Panama, from San Francisco, Alta California, to Panama, having been informed that it is the intention of their fellow passenger, Capt. W. R. ANDREWS, of the state of New York, to deliver a lecture or lectures, upon the Gold Mines of California, on his arrival in the United States, take pleasure in recommending him, (from our acquaintance with him and his business while in California,) to our Fellow Citizens, as a person well acquainted with the Country and Mines, and is probably better able to give correct information in relation to them than any other person of our acquaintance.

ANSON HOUSE, of N. Y. city, late of San Francisco,
WHIT D. CARLLET, Milton, Ga. do. do.
J. HOWARD ACKERMAN, Brooklyn, N. Y., late of San Francisco,
JOHN MONROE, Wood's Dig's & Sacramento city,

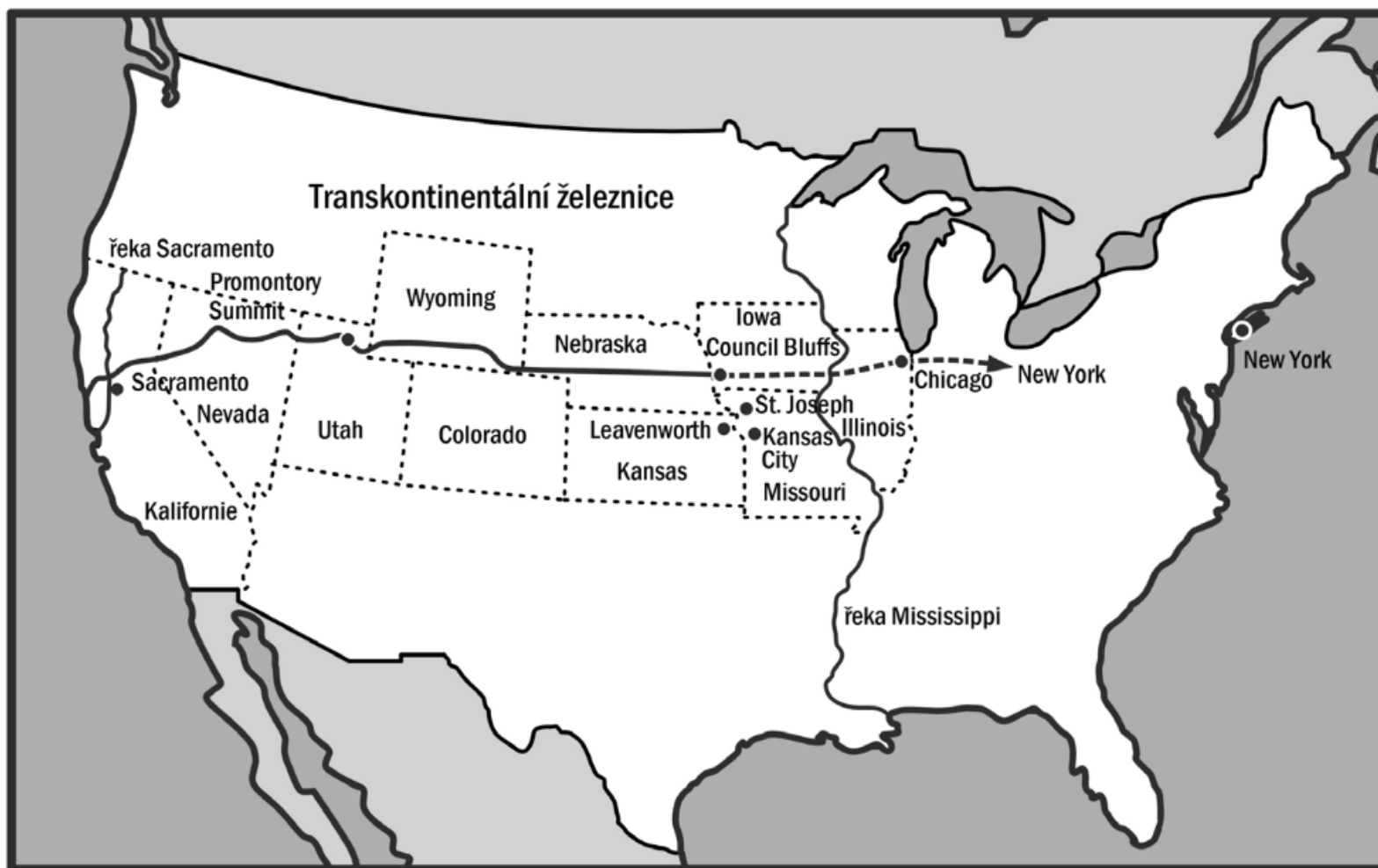
ARCHIBALD SINCLAIR, late of San Francisco,
JOHN VOORHEES, Wood's Diggins, California,
GEORGE CROGAN, Mormon Diggins,
GRIFFITH ROWE, New York city, late of Carson's Creek Diggins.

On Board Steamer Panama, June 28, 1849.

ROCHESTER DAILY ADVERTISER PRINT.

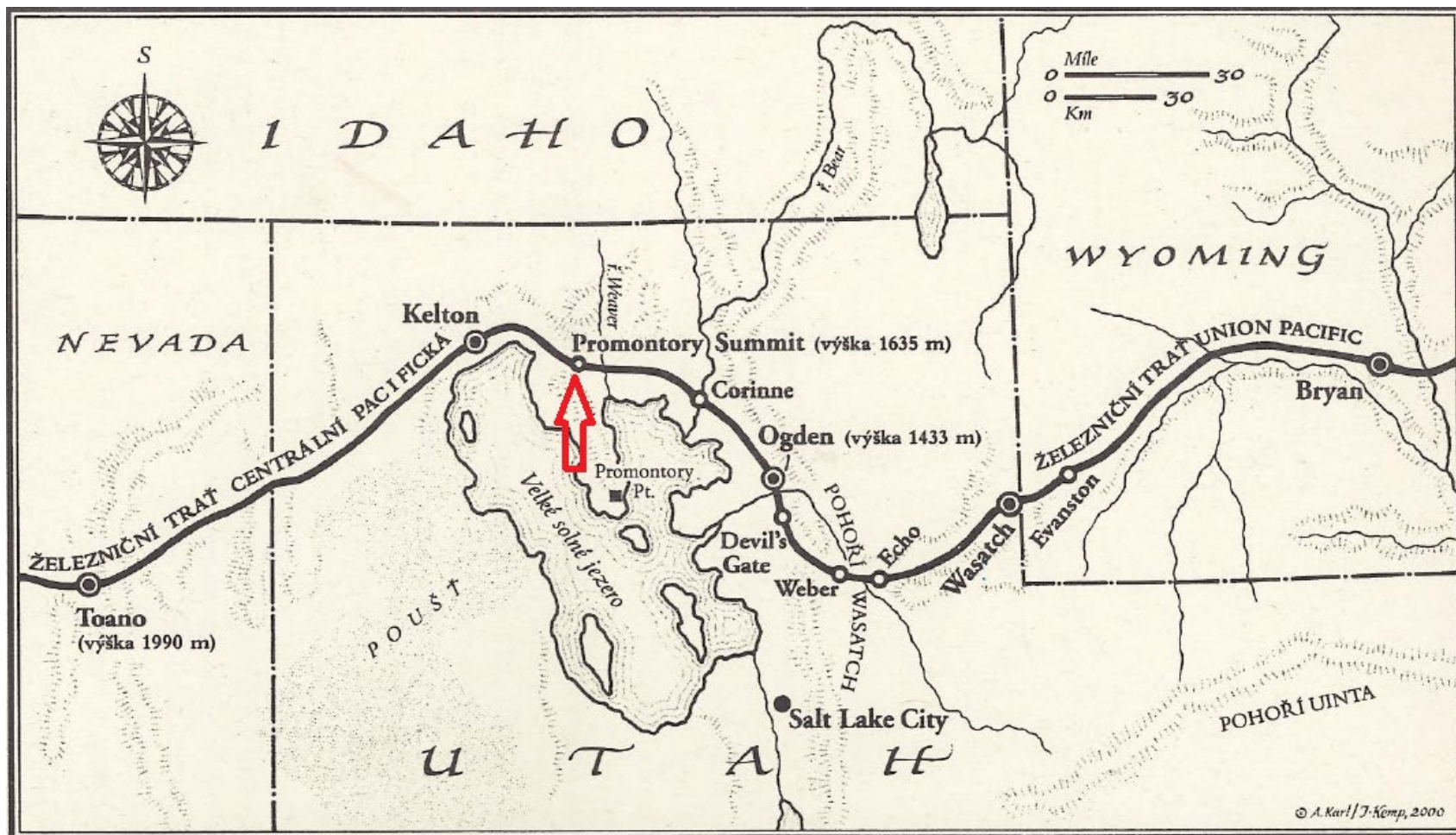
¹²⁴ HOUGHTON, s. 18.

Příloha č. 3, Vítězná centrální trasa americké transkontinentální železnice.¹²⁵



¹²⁵ JAROLÍMKOVÁ, s. 41.

Příloha č. 4, Promontory Summit - místo propojení železnic.¹²⁶



¹²⁶ AMBROSE, s. 307.