

Historie Pony Expressu v USA



Svoje služby veřejnosti pošta mnohdy organizovala vskutku originálním způsobem. Přesněji řečeno, neobvyklá bývala především samotná doprava poštovních zásilek, v níž byla tradičně využívána zvířata. Nikoho patrně nepřekvapí poštovní velbloudi na Saħare a Blízkém východě, poštovní saně tažené soby ve Skandinávii a v nehostinných severních oblastech Ruska nebo poštovní psí spřezení na Aljašce, protože tato zvířata v našich představách jaksí patří ke koloritu místní krajiny. Horší již to je s velbloudy v Austrálii nebo USA, s voly zapřaženými do dvoukolových vozíků v Indii nebo dokonce s bernardýny táhnoucími nejzapadlejšími kraji Německa žlutý vozík vyzdobený na boku kresbou císařské orlice a poštovní trubky. Skoro by se chtělo říci, že zvířata toho udělala pro vlastní dopravu poštovních zásilek více než samotný člověk. A primát mezi nimi bezpochyby patří koni. S koněm je také spjata jedna z nejpodivuhodnějších a nejdobrodružnějších kapitol poštovní historie, která se odehrála na severoamerickém kontinentu pod legendárním názvem Pony express.

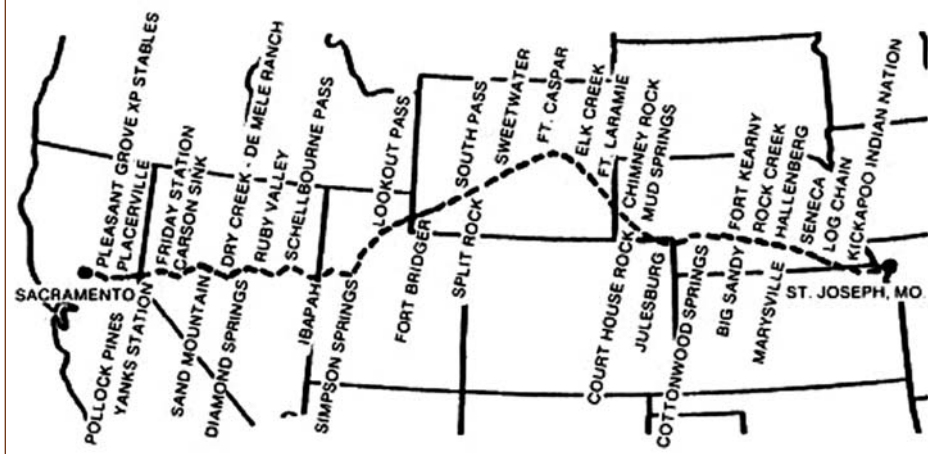
V 19. století USA zažily bouřlivý rozvoj; v důsledku průmyslového rozvoje a rozšiřování obchodu docházelo i k migraci obyvatelstva. Statisíce nadšenců se vydávalo na západ hledat neobsazenou půdu a když v polovině 19. století byla v Kalifornii objevena ložiska zlata a vypukla zlatá horečka, vyrazily na cestu další sta-

tisíce dobrodruhů. Na východě závrtným tempem vyrostla velkoměsta Los Angeles, San Francisco a Sacramento. Největším americkým problémem se rázem stalo spojení západního pobřeží se téměř čtyři tisíce kilometrů vzdáleným průmyslovým východem. Lidé, kteří osídlili západní oblasti země tuto vzdálenost jaksí nebrali na vědomí; touha mít spojení se starým domovem a firmami, které jim dodávaly vše nezbytné k životu - zbraně, konzervy, pracovní nářadí, oděvy, ale také noviny a poštu byla silnější. Úspěšné vyřešení problému spolehlivého spojení ale zatím leželo v nedohlednu. Panamský průplav byl hudbou budoucnosti, námořní cesta ze San Francisca do

New Yorku okolo pobřeží Jižní Ameriky a Ohňové země nebyla nejbezpečnější a trvala nekonečné měsíce, transkontinentální železnice byla nanejvýše ve fázi projektu a cesta napříč kontinentem ve voze taženém několika páry koní kvůli lukům a tomahavkům v rukách bojovníků kmenů Athabasků, Siouxů a Vraních noh, stejně jako kvůli koltům profesionálních bílých banditů, kteří pásli po penězích a zlatu, byla krajně nebezpečným dobrodružstvím, v němž život všech zúčastněných prakticky nepřetržitě visel na vlásku.

Situaci změnit zásadním způsobem mohla jen výstavba železnice. Iničátorem a hlavním propagátorem stavby Pacifické

ORIGINAL PONY EXPRESS TRAIL



železnice se stal ještě před svým zvolením šestnáctým prezidentem USA železniční právník Abraham Lincoln ze státu Illinois, který dokázal v roce 1862 v Kongresu prosadit návrh zákona o její výstavbě. Kongres zároveň vybral dvě stavební společnosti. Z Kalifornie směrem na východ stavěla Centrální pacifická železnice, trasu v opačném směru, z Omahy na západ, železniční společnost Union Pacific. Úkolu se ujalý tisíce rukou železničních dělníků, převážně Irů na trati Union Pacificu a Číňanů ve službách Centrální pacifické. Desátého května 1869 se obě společnosti setkaly v Promontory Summit v Utahu. Novináři na vlastní oči sledovali a vzápětí zprostředkovali i celé Americe, jak se pokládal poslední pár kolejnic, poslední pražec z vavřínu a zatloukán poslední, zlatý hřeb. Tímto líčením jsme ovšem poněkud předběhli vývoj událostí.

Největší a nejproslulejší společnosti, která se zabývala přepravou poštovních zásilek v dobách, kdy železnice ještě neexistovala, byla společnost Wells, Fargo & Co. Ani ona ale nebyla schopná dopravit poštovní zásilku z východního na západní americké pobřeží za kratší dobu než tři měsíce. Snad právě proto se v roce 1860 ini-



PONY EXPRESS

Ze St. Joseph, Missouri do Kalifornie

za méně než deset dní

HLEDÁME

mladé, hubené, šlachovité chlapíky, mladší osmnácti let, kteří jsou dobrými jezdci

a ochotní denně riskovat svou smrt.

Přednost mají sirotci.

Týdenní plat 25 dolarů.

Odpovídejte na adresu

STÁJE PONY EXPRESS

ST. JOSEPH, MISSOURI

ciativní kalifornský senátor William Gwin dohodl se společností Russel, Major & Waddel zřízení expresní poštovní linky, která měla za úkol spojit divoký západ s východním civilizovaným světem. Nová společnost dostala název Pony express. Linka začínala ve Saint Joseph ve státě Missouri, procházela státy Kansasem, Nebraskou, Coloradem, Wyomingem, Utahem, Nevadou a končila v 3200 kilometru vzdáleném městě Sacramento v Kalifornii. Výjimečnost linky spočívala v tom, že dopravu poštovních zásilek neobstarávaly tradiční dostavníky, ale vynikající osamělí jezdci na koních, kteří dokázali celou trasu vedoucí nebezpečnou pustinou s nepřátelsky naladěnými indiány projet zpočátku za jedenáct, později za neuvěřitelných osm až devět dní.

Náborový leták společnosti Pony express nabízel dvakrát vyšší mzdu než kolik činil výdělek dělníka v továrně. Poslové vybavení na cestu střelnými zbraněmi, suchary, špekem a polní lahví převáželi čtyři kožené brašny, tzv. mochilly, upevněné u sedla koně a naplněné deseti až patnácti kilogramy poštovních zásilek. Jejich hlavním služebním úkolem bylo tryskem ujíždět k nejbližší stanici, která bývala vzdálená deset až patnáct mil (průměrně zhruba dvacet kilometrů), zde do dvou minut přehodit sedlo na čerstvého koně a ihned pokračovat v cestě. Samotní jezdci svoji službu společnosti chápali jako jakýsi druh sportu a snažili se překonávat rekordy. Legendární jezdec Robert Halsam ustanovil traťový rekord výkonem sedm dní a sedmáct hodin, který později už nikdy nebyl překonán. Addison Clark pro změnu vytvořil rekord ve „sprintu“. Trať mezi hraničními městy státu Missouri Hannibalem a Saint Josephem dlouhou 650 kilometrů ujel za čtyři hodiny a jednapadesát minut, přičemž stačil vyměnit jedenáct koní.

Nejslavnějším jezdce Pony expressu byl ovšem William Frederic Cody. Do služeb společnosti vstoupil jako patnáctiletý chlapec. Za války Severu proti Jihu sloužil v armádě severoamerické Unie jako vojenský průzkumník. Po válce se v roce 1867 zavázal za měsíční plat 500 dolarů dodávat buvolí maso pro stravování dělníků zaměstnaných na stavbě kansaské pacifické dráhy. Během šesti měsíců postřílel 4280 buvolů a tím způsobil nemalé komplikace místním indiánským kmenům, pro které bizoni byli jedním z hlavních zdrojů obživy. Tento reznický výkon hodný velkých jatek mu vynesl přezdívku Buffalo Bill. V roce 1869 přijel na západ spisovatel tehdy oblíbených krváků Edward Judson zvaný Ned Buntline (česky něco jako „Vejtaha“) a vybral si Buffalo Billa za hrdi-



- *William Frederic Cody alias Buffalo Bill ve svém oblíbeném artistickém kostýmu, loveckém úboru se širákem na hlavě. Mimochodem: byl zároveň i neoficiálním agentem Winchestrových závodů a proto na svých vystoupeních střelil zásadně jen z Winchestrový opakováčky, vzor 1873.*

nu svých dobrodružných novel. Ze zabíječe buvolů Codyho se rázem stala romantická postava a hrdina, kterými USA jako mladý stát příliš neoplývaly. Byl ústřední postavou dobrodružných povídek, které od roku 1880 vydávala v sešitovém provedení s nápadnou obálkou newyorská firma Street & Smith. Cody v roli hlavního hrdiny nechyběl v žádném z 211 vydaných čísel těchto krváků, pro které se časem vžil název bufalobilky. Zasluhou Buntlina se stal i hrdinou mnoha divadelních her, např. Buffalo Bill v pasti, Buffalo Bill a Jesse James, Poslední jízda, Vrak prerie, Custerův první skalp, o jejichž hodnotě přesvědčivě vypovídá úryvek z kritiky na jednu z nich, na Zvěda prerie, kterou uveřejnil New York Herald: „... kus tak pitomý a tak špatně zahráný, že je až zajímavý...“ V polovině sedmdesátých let 19. století Cody začal vystupovat na divadle a v roce 1883 vytvořil se svým společníkem Johny Bakerem a partnerkou Annie Oakleyovou vlastní divadelní společnost, s níž předváděl scény ze života hraničářů a indiánů založené na střeleckém umění. Jeho střelecké produkce měly program shodný s jinými podobně zaměřenými artistickými představeními, které slavily u diváků úspěchy, protože obratně vycházely vstříc dobovému vkusu. Proto se vydal do



• Razítka používaná na poštovních zásilkách Pony expressu.

Londýna, kde svoji popularitu největšího hrdiny divokého západu ještě znásobil. Odtud podnikl turné po různých evropských městech a při této příležitosti zavítal v roce 1899 i do Prahy, kde vystupoval na

pozici (nejčastěji 500), stejně jako počty jezdců, kteří byli společnosti k dispozici (většinou 80). Ať tak či onak, legendární poštovní linka fungovala pouhých osmáct měsíců, od dubna 1860 do října 1861. Za

la 119, 160 a 190. Prvním jezdcem byl podle některých autorů Sam Hamilton, podle jiných William Richardson, na trať vyjel buď 8. dubna nebo již 3. dubna roku 1860.

Wells, Fargo & Co. vydala v březnu 1861 pro Pony express osm soukromých známek v hodnotách od 10 centů do čtyř dolarů. Motiv Pony expressu samozřejmě našel uplatnění i na známkách státní pošty USA; poprvé to bylo už v roce 1869, později ještě mnohokrát.

Společnost Pony expressu dokázala fungovat do té doby, dokud měla monopol na dodávání zpráv, na které čekaly noviny vydávané na západním i východním pobřeží USA. Zlom nastal 24. října 1861, kdy byla uvedena do provozu transamerická telegrafní linka. Samotným zakladatelům společnosti muselo být od počátku jasné, že jejich podnik bude balancovat na hranici ztrátovosti, protože ani nemalé poštovní



• Dopisy prošlé Pony expressem jsou skutečnými filatelistickými skvosty.

Štvanici. V pokročilém věku sám Cody přestal rozlišovat své skutečné a literární osudy, takže všechny jeho životopisy jsou ve větší či menší míře přikrášleny autorovou fantazií. Svůj život však nesporně prožil zajímavě a romanticky. Zemřel po selhání ledvin na počátku roku 1917 v coloradském Denveru.

O společnosti Pony expressu je v literatuře roztroušeno mnoho údajů, které si dokonale odporují. Tak například uváděný počet stanic rozmístěných na trati není zcela jednoznačný, nejčastěji se uvádějí čís-

tuto dobu jezdcí uskutečnili 305 jízd v obou směrech a doručili necelých 35 tisíc poštovních zásilek. Poštovné, které zákazníci společnosti platili nebylo zrovna malé. Za každý dopis do váhy půl unce, tj. 14,17 gramu, se platil základní poplatek pět dolarů, za každou další půlunci příplatek jeden dolar. Není bez zajímavosti, že již zmíněná společnost



• Známká USA s motivem Pony expressu.

nebylo schopné pokrývat provozní náklady, patrně ale věřili ve státní podporu. Tato naděje zásluhou příspěví nového vynálezu, telegrafu, definitivně zhasla. Po Pony expressu zůstala jen romantika a nesmrtelná sláva, které ani po desítkách let nevyčpěly.

František Hrbek