

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Hana Soudková

**Rasová segregace ve veřejné dopravě ve
Spojených státech amerických v letech 1820-
1914**

Bakalářská práce

Praha 2016

Autor práce: **Hana Soudková**

Vedoucí práce: **Dr. Tomáš Nigrin, Ph.D.**

Rok obhajoby: **2016**

Bibliografický záznam

SOUDKOVÁ, Hana. *Rasová segregace ve veřejné dopravě ve Spojených státech amerických v letech 1820-1914*. Praha, 2016. 36 s. Bakalářská práce (Bc.) Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut mezinárodních studií. Katedra německých a rakouských studií. Vedoucí diplomové práce Dr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Abstrakt

Tato bakalářská práce popisuje a vysvětluje důvody rasové segregace ve veřejné dopravě ve Spojených státech amerických od roku 1820, kdy se dají najít první záznamy o rasové segregaci v New Orleans. Poté nastíní boj černošského obyvatelstva proti rasové segregaci na železnici až do soudního procesu v roce 1896, který je obecně známý jako *Plessy v. Ferguson*. Následující kapitola popisuje tento proces, důvody a okolnosti tohoto případu a jeho průběh. Nakonec se tato práce zabývá změnou boje černošského obyvatelstva proti rasové diskriminaci a jejich zápasem proti konceptu „oddělení ale rovni“ ve veřejné dopravě. Na příkladu New Orleans má práce nastiňuje vznik černošských hnutí a jejich sebeuvědomění a rovněž ukazuje vývoj černošské emancipace od původního boje proti nerovnosti poskytovaných služeb v dopravě až k úsilí ukončit segregaci jako takovou. Na vybraných soudních případech a na schválených zákonech se má práce snažit tyto změny popsat a ukázat trend, kterým se Afroameričané vydali na své cestě za rovnoprávnost. Práce se snaží potvrdit či vyvrátit tezi, že bílé obyvatelstvo nemělo problém s černošskými pasažéry, pokud byla nadále udržována dominance bílé rasy nad černošskou.

Abstract

This bachelor thesis describes and explains the reasons for racial segregation in public transportation in the United States of America since 1820, when the first records of racial segregation in New Orleans can be found. Then it outlines the fight of African

Americans against racial segregation on railway until the court case of Plessy v. Ferguson in 1896. Afterwards my thesis employs itself with this case, reasons and circumstances of this case and its process. Lastly my thesis goes into the changes of the tactics of the fight of African Americans against racial discrimination and their fight against the concept of „separate but equal“ in public transportation. On the New Orleans example my thesis outlines the emergence of African American movements and their self-awareness. This thesis also shows the development of African American emancipation from the original fight against unequal accommodations till the struggle to end segregation itself. My thesis is trying to describe these changes on a chosen court cases and on certain laws to show a way, which the African Americans went in their struggle for equality. My thesis is trying to confirm or disconfirm hypothesis that white people had no problem with black passengers as long as the domination of white race over the black one was maintained.

Klíčová slova

Jim Crow, rasismus, segregace, černoši, veřejná doprava, soudní proces, bojkot, Plessy v. Ferguson

Keywords

Jim Crow, rasism, segregation, public transportation, Afro Americans, court decision, boycott, Plessy v. Ferguson

Rozsah práce: 54 225 znaků

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval/a samostatně a použil/a jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 10. Května 2016

Hana Soudková

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala doktoru Nigrinovi za trpělivost a podporu při psaní této práce.

TEZE BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno: Hana Soudková

E-mail: soudkovahana@gmail.com

Studijní obor: Mezinárodní teritoriální studia

Semestr a školní rok zahájení práce: zimní 2015

Semestr a školní rok ukončení práce: letní 2015

Vedoucí bakalářského semináře: PhDr. Vít Smetana, Ph.D.

Vedoucí práce: PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Název práce: Rasová segregace ve veřejné dopravě ve Spojených státech amerických v letech 1820-1914

Charakteristika tématu práce (max. 10 řádek): Železnice se využívá jako dopravní a nákladní prostředek zhruba od začátku 19. století. Do vynálezu automobilu to byl nejpoužívanější dopravní prostředek a i nadále je značně využíván k přepravě zboží. Spojené státy americké před a po občanské válce postupně začaly zavádět množství zákonů, které segregovaly černošské obyvatelstvo od zbytku společnosti. Na rozdíl od restaurací, divadel a jiných rekreačních zařízení, železnice byla něco, co obyvatelstvo potřebovalo a využívali jí bezmála všichni. Tudíž v této oblasti měla segregace daleko větší dopady, než v jiných oblastech. Doktrína „oddělení ale rovni“ byla prosazována až do poloviny 20. století a měla značný vliv na černošské obyvatelstvo ve všech oblastech jejich života.

Zdůvodnění úprav a změn tématu od zadání projektu do odevzdání práce (max. 10 řádek): Při zpracovávání tématu: Proměna skladby železničních cestujících uvědomila jsem si že je to příliš široké téma na zpracování a rozhodla jsem se zůstat u veřejné dopravy ale zaměřit se na rasovou segregaci ve veřejné dopravě. Vzhledem k této změně jsem proto upravila strukturu práce a soustředila své téma na období před a po rozhodnutí Plessy v. Ferguson, které je důležitým soudním rozhodnutím ve vývoji rasové diskriminace ve Spojených státech amerických.

Struktura práce (hlavní kapitoly obsahu):

1. Rasová segregace před Plessy v. Ferguson v roce 1896

2. Plessy v. Ferguson

3. Doktrína "oddělení, ale rovni" v praxi na začátku 20. století

Prameny a literatura (výběrová bibliografie, max. 30 hlavních titulů):

Bair, Barbara. „Though Justice Sleeps.“ V *To Make Our World Anew: A History of African Americans*, autor: D. G. Robin Kelley a Earl Lewis, 301-302. New York: Oxford University Press, Inc., 2000.

Du Bois, W. E. Burghardt. *Black reconstruction*. New York: Simon & Schuster Inc., 1995.

Dubois, W.E.B. *Darkwater: Voices from within the Veil*. New York: Harcourt, Brace and Company, 1920.

Ficker, Douglas J. „From Roberts to Plessy: Educational Segregation and the "Separate but Equal" Doctrine.“ *The Journal of Negro History* 84, č. 4 (1999): 301-314.

Folmsbee, Stanley J. „The Origin of the First "Jim Crow" Law.“ *The Journal of Southern History* 15, č. 2 (květen 1949): 235-247.

Hoffer, William James. „Plessy v. Ferguson: The Effects of Lawyering on a Challenge to Jim Crow.“ *Journal of Supreme Court History* 39, č. 1 (March 2014): 1-21.

Hutchison, Phillip. „The Harlan Renaissance: Colorblindness and White Domination in Justice John Marshall Harlan's Dissent in Plessy v. Ferguson.“ *Journal of African American Studies* 19, č. 4 (prosinec 2015): 426-447.

Kelley, Blair Murphy. *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2010.

**Institut mezinárodních studií
Projekt bakalářské práce**

Lemmon, Sarah M. „Transportation Segregation in the Federal Courts Since 1865.“ The Journal of Negro History (Association for the Study of African American Life and History, Inc.) 38, č. 2 (1953): 174-193.

Meier, August, a Elliot Rudwick. „The Boycott Movement Against Jim Crow Streetcars in the South, 1900-1906.“ The Journal of American History 55, č. 4 (březen 1969): 756-775.

Murray, Pauli. „The Historical Development of Race Laws in the United States.“ The Journal of Negro Education 22, č. 1 (1953): 4-15.

Ray Haggard, Dixie. African Americans in the Nineteenth Century: People and Perspectives. ABC-CLIO, 2010

Stephenson, Gilbert T. „Separation of Races in Public Conveyances.“ V Race Distinction in American Law, autor: Gilbert T. Stephenson, 207. New York: New York : Association Press, 1911.

Stephenson, Gilbert Thomas. „The Separation of the Races in Public Conveyances.“ The American Political Science Review 3, č. 2 (květen 1909): 180-204.

Woodward, C. Vann. The Strange Career of Jim Crow. New York: Oxford University Press, Inc., 1966.

Podpis studenta a datum

Hana Soudková 12.5. 2016

Schváleno	Datum	Podpis
Vedoucí práce		
Vedoucí bakalářského semináře		
Garant oboru		

Obsah

ÚVOD.....	2
1. RASOVÉ SEGREGACE PŘED PLESSY V. FERGUSON V ROCE 1896	4
1.1 <i>Rasová otázka v historii Spojených států.....</i>	4
1.2 <i>Projevy rasové diskriminace v dopravě.....</i>	6
1.3 <i>Segregace v dopravě na Severu před občanskou válkou</i>	7
1.3.1 <i>Antidiskriminační zákony a rušení segregace.....</i>	9
1.4 <i>Segregace v dopravě na Jihu před Plessy v. Ferguson v roce 1896</i>	10
1.4.1 <i>Železniční společnosti.....</i>	11
1.4.2 <i>Ida B. Wellsová</i>	12
2. PLESSY V. FERGUSON	13
2.1 <i>New Orleans.....</i>	14
2.2 <i>„test case“</i>	15
2.3 <i>Soudce Harlan.....</i>	19
2.4 <i>Dopady.....</i>	20
3. DOKTRÍNA „ODDĚLENÍ, ALE ROVNI“ V PRAXI NA ZAČÁTKU 20. STOLETÍ.....	20
3.1 <i>Pokrokové řešení.....</i>	21
3.2 <i>Bojkoty.....</i>	22
3.3 <i>Bojkot v New Orleans.....</i>	23
3.4 <i>Dopad bojkotu.....</i>	27
ZÁVĚR	28
SUMMARY	29
POUŽITÁ LITERATURA	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.2

Úvod

Historie afroamerického obyvatelstva na území severní Ameriky je starší než historie Spojených států amerických. Bohužel je to historie, na kterou lidstvo nemůže být moc pyšné, protože se vesměs týká otroctví a vlastnění „černých“ lidí bílými dobyteli amerického kontinentu. Proto se není čemu divit, že období zrušení otroctví a „osvobození“ černochů je plné případů, kdy bílí obyvatelé nebyli ochotni přijmout stejné práva, jako měli oni, i pro bývalé otroky. Domnívám se, že zde lze najít počátek rasové segregace. Segregace znamená oddělení, vyloučení, zabraňování styku bílých a barevných obyvatel.

Na toto téma byla napsána spousta knih, článků, úvah a analýz, které se zabývaly jak rasovou segregací jako celkem, tak rasovou segregací v jednotlivých sociálních oblastech. Má práce bude pojednávat zejména o rasové segregaci v dopravě v 19. století a na začátku 20. století. Téma jsem si vybrala, protože mě historie americké společnosti velmi zajímá. Obzvláště pak rasová problematika, neboť dle mého názoru nikde jinde na světě otroctví neovlivnilo a stále neovlivňuje společnost jako tomu bylo a je ve Spojených státech amerických. Myslím si, že téma mé práce je aktuální, protože i když oficiálně byla segregace zrušena v padesátých letech 20. století, rasová problematika je nadále ve Spojených státech nevyřešené téma.

Cílem mé práce by mělo být zanalyzování, jak vypadala segregace v dopravě, jak se měnila a jakým způsobem se proti ní černošské obyvatelstvo bránilo. Soustředím se na vlakovou dopravu a později na tramvajovou dopravu, kde byla segregace nejvíce patrná. Popisovat budu pouze segregaci černošského obyvatelstva, neboť přestože existovala diskriminace i vůči ostatním rasám (Indiáni, Asiati, Hispánci), nebyla v žádném případě natolik institucionalizována, jako tomu bylo v případě černochů.

Moje hypotéza zní: Všeobecně se dá říci, že bílé obyvatelstvo nemělo problém s černošskými pasažéry, pokud byla nadále udržována dominance bílé rasy nad černošskou. V mé práci se pokusím najít odpovědi na otázky - jak se změnil přístup bělochů k černochům v dopravě, byly vytvořeny zákony, které upravovaly status černochů ve veřejné dopravě a především jak se změnil černošský boj proti segregaci v dopravě.

Existuje velké množství odborných knih na téma segregace ve Spojených státech amerických, přesto přes veškerou snahu jsem nebyla schopná najít knihu, jež by se zabývala pouze tématem segregace v dopravě. Za zmínku stojí snad jen *Right to Ride* od severokarolínské profesorky Blair M. Kelley, která popisuje jak rasovou segregaci před rozhodnutím Plessy v. Ferguson, tak bojkoty, které nastaly poté. Další autoři se pak obvykle věnují buď pouze případu Homera Plessyho, jako je například kniha William James Hulla Hoffer *Plessy v. Ferguson: Race and Inequality in Jim Crow America* nebo se soustředí na desegregaci ve 20. století. Gilbert Thomas Stephenson na přelomu 19. a 20. století ve své knize *Race Distinctions in American Law* věnuje celou jednu kapitolu rasové diskriminaci ve veřejných prostředcích. V padesátých letech, kdy byla segregace celonárodním tématem, bylo napsáno pár odborných textů popisující historii segregace v dopravě. Na konci 60. let pak historici August Meier a Elliott Rudwick sepsali pojednání *The Boycott Movement Against Jim Crow Streetcars in the South, 1900-1906*, ze kterého většina pozdějších historiků, píšících na dané téma, čerpá.

Vzhledem k tomu, že má práce se týká segregačních zákonů, a segregace vlastně vycházela z otrockých zákonů, budu v mé práci pro zjednodušení používat termín Sever a Jih. Odlišný vývoj obou území vedl k tomu, že v každé z obou částí byly určité společné znaky segregace pro všechny státy v rámci dělení Sever a Jih. Rovněž jsem pro ucelenost mé práce při překladu textů sjednotila různé anglické výrazy pro černošské obyvatelstvo do jednoho, a to černoši.

1. Rasové segregace před *Plessy v. Ferguson* v roce 1896

O rasové segregaci ve Spojených státech amerických bylo napsáno mnohé, nicméně o jedné z jejích podob se vždy mluvilo více, než o kterékoliv jiné. V knize *Race Distinction in American Law* poukazuje právník a spisovatel Gilbert T. Stephenson na to, že důvod, proč se o segregaci v dopravě psalo více, byl ten, že se dotýkala všech složek černošského obyvatelstva.¹ Dopravní prostředky totiž využívalo bezmála veškeré obyvatelstvo. Mladí i staří, černí i bílí občané se potřebovali přepravovat z místa na místo. Diskriminace na školách, zákaz sňatku mezi rasami, omezování práva volit – všechny tyto typy segregace ovlivňovali jenom část společnosti. I když určitá rasová omezení existovala i dříve, bylo to právě s rozšířením železničních tratí ve čtyřicátých a padesátých letech 19. století, kdy můžeme začít pozorovat konkrétní vlivy rasové segregace v dopravě na společnost.²

1.1 Rasová otázka v historii Spojených států

Práce se nezabývá historií černošské rasy ve Spojených státech a otázkou otroctví, ale ukazuje jednotlivé trendy segregace v dopravě v druhé polovině 19. století. Nicméně pro ucelenost problematiky je nutné se alespoň zmínit o rasové otázce.

Americká vláda je od začátku svého vzniku rozdělena na vládu federální a státní. Jejich moc se v průběhu let posouvala mezi oběma složkami. Všeobecně se však dá říci, že zatímco federální vláda má na starosti obranu státu, vybírání daní apod., státní vládní systém drží právo rozhodovat ve věci svých občanů a jejich práv. Přestože jistá míra rasová diskriminace se objevovala v celých Spojených státech amerických, bylo k ní přistupováno jako ke státnímu problému, jak popisuje Pauli Murray, reverendka a americká bojovnice za občanská práva. Teprve po desetiletích neutuchajícího boje černošských obyvatel proti rasové diskriminaci se federální vláda rozhodla začít podnikat kroky na federální úrovni.³ Nicméně jak bude vysvětleno později, ustanovení federálního práva nebylo z počátku tak jednoduché.

¹ Stephenson, Gilbert T, „Separation of Races in Public Conveyances,“ V *Race Distinction in American Law*, (New York: New York : Association Press, 1911), 207-236.

² Ibid, 207-236.

³ Murray, Pauli, „The Historical Development of Race Laws in the United States,“ *The Journal of Negro Education* 22, č. 1 (1953): 4-15.

Rasová diskriminace byla v americké historii povětšinou považována za lokální problém. I přesto, že se vyskytovala ve větší či menší míře ve všech státech federace, byla politiky brána jako jižanská záležitost. Rasové segregace a diskriminační zákony se obzvláště na Jihu vyvinuly z otrockých zákonů, které si každý stát určoval sám. Proti těmto otrockým zákonům bojovalo tzv. abolicionistické hnutí, což je označení lidí bojujících za zrušení nějakého práva. V americké historii je abolicionismus výhradně spojován s bojem za zrušení otroctví.⁴

Rasová problematika po většinu času byla ponechána na jednotlivých vládách daných států. Přestože otroctví nemělo na Severu země tak pevné kořeny, i zde byly „Jim Crow zákony“ schváleny a dodržovány. „Jim Crow zákony“ jsou označení, které se používá pro sérii státních segregáčních předpisů pouze v dopravě a tyto předpisy se objevovaly především na jihu Spojených států amerických. Na rozdíl od „Jim Crow systému“, což je pozdější označení pro celý segregáční systém, jenž se dotýkal všech oblastí života a který se uchoval až do padesátých let 20. století.

„Jim Crow zákony“ či „Jim Crow systém“ získal své označení podle osoby Jima Crowa – smyšlené stereotypní postavy, vytvořené ve třicátých letech 19. století bílým minstrelem (bard nebo trubadúr, který vyprávěl příběhy) Thomase D. Ricem, který si nabarvil tvář na černo a vydával se za přihlouplého, naivního černocho, čímž podporoval rasistickou ideu, že černocho je méněcenný než běloch.⁵

Poprvé byl pojem „Jim Crow“ ve spojitosti se segregací v dopravě použit ve čtyřicátých letech 19. století ve státě Massachusetts, který zavedl sérii segregáčních pravidel.⁶ Avšak oficiálně za první stát, jenž schválil tzv. „Jim Crow zákon“, se v dnešní době považuje stát Tennessee, který vydal zákon o oddělených vozech pro černošské cestující.⁷ Ke konci 19. století se „Jim Crow zákony“ staly synonymem pro segregáční právní normy v dopravě na jihu Spojených států amerických. Na přelomu 19. a 20. století, kdy se začala rasová segregace prosazovat na federální úrovni, se tyto

⁴ Murray, Pauli, „The Historical Development of Race Laws in the United States,“ 4-15.

⁵ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2010, 1-256.

⁶ Ibid, 1-256.

⁷ Folmsbee, Stanley J, „The Origin of the First "Jim Crow" Law.“ *The Journal of Southern History* 15, č. 2 (květen 1949): 235-247.

zákonitosti rozšířily i do jiných odnoží společnosti a daly vzniknout tzv. „Jim Crow systému“.⁸

1.2 Projevy rasové diskriminace v dopravě

Rasová diskriminace se objevovala ve společnosti v různých podobách a sociálních oblastech. Nicméně má práce se soustřeďuje pouze na její projevy v hromadné dopravě. Vzhledem k nerovnoprávnému postavení černošského obyvatelstva, se bílým cestujícím vždy dostávalo mnohem lepšího zacházení a služeb než jejich rasově „méněcennému“ protějšku.

Je důležité neopomenout, že po většinu 19. století měly vlaky běžně pouze dva vagóny. Jeden vůz byl vůz první třídy, často přezdívaný „*ladies car*“ neboli ženský vůz, vzhledem k vysoké etiketě a dekoru, které se ve vozu dodržovaly. Druhý vůz, tzv. „*smoking car*“ byl vozem druhé třídy a byl určen pro kuřáky. Nacházel se ihned za lokomotivou a byl tudíž velmi hlučný a zaprášený. V tomto vagonu jezdila nižší společnost a muži zde mohli kouřit, pít a oddávat se nejrůznějším, ryze mužským, činnostem, kteréžto dámy té doby pohoršovaly (nadávání, hraní hazardních her apod.). Černošští obyvatelé pak většinou neměli na výběr a bez ohledu na to, jestli si koupili lístek první či druhé třídy, museli cestovat v tomto zakouřeném voze.⁹

W. E. B. DuBois, jeden z prominentních černošských spisovatelů a aktivistů, ve své knize *Darkwater: Voices from within the Veil* popisuje, jak to vypadalo, když cestoval těmito vozy: „*'Jim Crow' vozy byly hned za zavazadlovým vozem a lokomotivou (...) často byly tyto kuřácké vozy rozděleny v půli a vy jste museli projít kolem bělošských kuřáků (...) Bělošský železniční personál ze zavazadlového vozu využíval 'Jim Crow' vozu k povalování a k vykonávání jejich potřeby.*“¹⁰ Následně DuBois zmiňuje, že bylo lepší se průvodčího na nic neptat, neboť jeho informace byly

⁸ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

⁹ Ibid, 1-256.

Ray Haggard, Dixie, *African Americans in the Nineteenth Century: People and Perspectives*, ABC-CLIO, 2010, 125.

¹⁰ Dubois, W.E.B, *Darkwater: Voices from within the Veil*, New York: Harcourt, Brace and Company, 1920, 228.

určené jen pro bílé pasažéry.¹¹ Tato kniha vyšla až v roce 1920, nicméně to pouze dokazuje, že situace se během předchozích 30 let moc nezměnila.

V případech, kdy černošským ženám bylo zakázáno vstoupit do vagónu pro ženy kvůli barvě jejich pleti, byly tyto ženy nuceny cestovat ve vagónu pro kuřáky. Sojourner Truth, černošská abolicionistka, sdělila, že „byla do vozu pro kuřáky posílána tak často, že kouřila v obraně – raději by polykala kouř vlastní, než něčí jiný“.¹² V roce 1877 texaský soud řešil případ, který se snažil napadnout toto diskriminační zacházení. Rozhodnutí soudce bylo, že je sice protiprávní nepovolit ženě vstup do vozu pro ženy, ale zároveň naznačil, že by bylo spravedlivé mít jeden vůz pro černošské ženy a jeden pro ty bílé.¹³ Kdyby železniční společnosti chtěly uspokojit zájem a zajistit rovnocenný systém, měly by tedy mít vždy dva vozy pro každou třídu. Avšak železniční společnosti se snažily vyhnout utrácení a nic takového neučinily.¹⁴

1.3 Segregace v dopravě na Severu před občanskou válkou

Na segregaci v dopravě, jak píše Pauli Murray, se většinou nahlíželo jako na jižanský problém, který mají řešit pouze jižanské státy a nemá smysl se jím zabývat na federální úrovni.¹⁵ Nicméně, jak již bylo řečeno, rasová diskriminace se netýkala pouze Jihu, ale začala se objevovat už ve čtyřicátých a padesátých letech 19. století na Severu Spojených států amerických. Severské vlády se tak snažily vypořádat s osvobozovanými či uprchlými otroky, kteří utíkali na Sever.

Jak již bylo zmíněno, zákony o segregaci si každý stát určoval sám proto se jakékoliv zevšeobecňování dělá velmi těžko. Jsou však určité trendy, které se dají najít napříč státy a já se je pokusím pomocí série případů ukázat.

¹¹ Dubois, W.E.B, *Darkwater: Voices from within the Veil*, 228-230.

¹² Stanton, Elizabeth Cady, Susan B. Anthony, a Matilda Joslyn Gage, *History of Woman Suffrage*, Sv. II. 1881, 928.

¹³ Lemmon, Sarah M. „Transportation Segregation in the Federal Courts Since 1865.“ *The Journal of Negro History* (Association for the Study of African American Life and History, Inc.) 38, č. 2 (1953): 174-193.

¹⁴ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

¹⁵ *Ibid*, 1-256.

Akademik a bojovník za občanská práva Vincent Harding popisuje ve své knize *There is a River* potíže, které Frederick Douglass (1818-1895), známý vůdce abolicionistického hnutí a uprchlý otrok, na svých cestách po Severu zažil: „V železničních vozech, v kočárech, na parnicích či kanálových lodích neustále doslova bojoval za své právo si sednout, jet, stát, zabírat tu stejnou oblast jako bílý spolucestující“.¹⁶ Dále se Harding zmiňuje o případech, při kterých byl Frederick Douglass vyhozen z veřejných prostor, o situacích, kdy při proslovech na něj byly házeny kameny či zkažená vejce, a kdy mu bylo vyhrožováno často i vraždou.¹⁷ Frederick Douglass, přestože byl velmi uznávaným vzdělaným mužem své doby a jednou z vůdčích osobností abolicionistického hnutí a dokonce v jednu chvíli i kandidát na viceprezidenta, byl dennodenně vystavován diskriminačním projevům svých spoluobčanů. Rasová předpojatost byla tak silně zakořeněná, že ať už byl černoch jakkoliv vzdělaný, bohatý či známý, dostávalo se mu stejné diskriminace jako jeho černošským spoluobčanům, ženy nevyjímaje.

Jedním z příkladů segregace žen mužů uvést například Elizabeth Jenningsovou (1827-1901), v New Yorku narozenou černošskou učitelku. Dne 16. července 1854 byla slečna Jenningsová na cestě do kostela a jelikož měla zpoždění, rozhodla se nastoupit do prvního povozu, který uviděla neuvědomujíc si, že vůz na sobě nemá nápis „*Negro persons allowed in this Car*“ – nápis, který určoval, zda-li černoch smí vůz použít či nikoliv. New York, zbaven sice otroctví již v roce 1827, byl v té době rasově velmi rozdělený a segregace, či exkluze v pouličních povozech byla velmi častá. Průvodčí vozu si slečny Jenningsové okamžitě všiml a začal požadovat, aby si vystoupila. Podobně jako Rosa Parksová o sto let později, Elizabeth Jenningsová odmítla vůz opustit, za což se jí dostalo velmi hrubého zacházení ze strany průvodčího a posléze i přivolaného strážníka, který jí násilně z vozu vyvedl. Elizabeth Jenningsová si toto jednání nenechala líbit a s podporou své církevní kongregace a s pomocí konexí svého otce Thomase L. Jenningse se rozhodla společnost, jež tyto povozy provozovala, žalovat. Elizabeth Jenningsové se podařilo vysoudit od společnosti finanční nápravu, a newyorský soud rozhodl, že pouliční povozy nemohou odmítat přepravovat osoby na

¹⁶ Harding, Vincent, *There is a River*, New York: Harcourt Brace & Company, 1992,145.

¹⁷ Ibid, 145.

základě barvy pleti, pokud se dobře chovají, nejsou opilí či nemocní.¹⁸ Tento případ je ukázkou, že černošské obyvatelstvo se od samého počátku proti diskriminačním praktikám v dopravě bránilo, ale byly to ženy, jak se ostatně budu zmiňovat dále, které stály v popředí a nejhlasitěji se vyjadřovaly proti „Jim Crow zákonům“ a požadovaly své právo na jízdu.¹⁹ Proces s Elizabeth Jenningsovou se dá označit za hybnou sílu, která spustila rušení segregáčnických zákonů a praktik na Severu.

1.3.1 Antidiskriminační zákony a rušení segregace

Od šedesátých let 19. století začal Sever Spojených států postupně upouštět od segregáčnických praktik a jednotlivé státy začaly schvalovat antidiskriminační zákony. Ve státě Massachusetts platil zákon zakazující segregaci na železnici už od roku 1843, nicméně s rozšířením tramvají a jiných dopravních prostředků musel stát v roce 1866 přijmout zákon, který zabraňoval segregaci ve všech veřejných prostředcích. Následující rok zrušila Pensylvánie zákon o segregaci v tramvajích, v roce 1873 pak následoval New York, který zakázal diskriminaci ve veřejných službách.²⁰ Po skončení občanské války se Sever soustředil více na národní sjednocení s Jihem, a i když byly přijímány antidiskriminační zákony, myšlenka prosazování obrany černošských práv nebyla severskými vládními činiteli po Jihu tak silně požadována.²¹

V době, kdy Pensylvánie hlasovala o antidiskriminačním zákonu, zmíněném v předchozím odstavci, se před jejím Nejvyšším soudem rozhodoval případ *West Chester and Philadelphia Railway Company v. Mills*. Rozhodnutí Nejvyššího soudu státu Pensylvánie přišlo pouhé dny po odsouhlasení zákona, který zakazoval segregaci v tramvajích. Vyhodnocení soudu bylo, navzdory schválenému zákonu, že železniční společnost má právo oddělovat pasažéry pro větší pohodlí ostatních. Jedná se o první

¹⁸ Williams, J.K., „Elizabeth Jennings Graham, Forgotten Warrior,“ *New York Amsterdam News*, 13. prosinec 2012.

¹⁹ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

²⁰ Stephenson, Gilbert Thomas, „The Separation of the Races in Public Conveyances,“ *The American Political Science Review* 3, č. 2 (květen 1909): 180-204.

Foner, Eric, *Reconstruction 1863-1877*, New York: Harper & Row, Publishers, 1989, 471.

²¹ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

z případů, ve kterém Nejvyšší soud státu rozhodl ve prospěch železniční společnosti. Nicméně podobných případů byla následně celá řada.²²

1.4 Segregace v dopravě na Jihu před Plessy v. Ferguson v roce 1896

Americká občanská válka značí předěl v cestování amerického obyvatelstva na Jihu. V době před občanskou válkou byli otroci, jež tvořili převážnou většinu černošského obyvatelstva, nuceni cestovat ve vozech určených pro zavazadla a otroky, a pouze výjimečně jim bylo povoleno cestovat ve voze společně s bělochy.²³

Po skončení občanské války jižanské státy ihned začaly vytvářet zákony, které požadovaly oddělené pobočky pro černošské a bílé obyvatelstvo. Americký akademik a expert na Americký Jih a rasové vztahy C. Vann Woodward ve své knize *The Strange Career of Jim Crow* píše, co přišlo ihned po ukončení konfliktu: „První rok se mnoha myslí zmocnil velký strach z černošské vzpoury...“²⁴ Jižanské bílé obyvatelstvo se po skončení občanské války bálo černošského povstání proti nim a prosazovalo zákony, kterým se říká *Black Codes* a jež se snažily nastolit systém připomínající otroctví.²⁵ Státy Florida a Mississippi schválily takové zákony, jež zabraňovaly černošským pasažérům jezdit ve vozech první třídy společně s bělochy, hned v roce 1865. Texas je rok poté následoval se zákonem, jenž přímo nařizoval, aby každá vlaková souprava měla vůz vyhrazený pro černošské pasažéry.²⁶ Nicméně, se skončením občanské války začala ve federaci rekonstrukce a s ní přicházely zákony, které zakazovaly diskriminaci. Proto se zbylým jižanským státům nepodařilo tyto segregáčnické zákony prosadit. Texas dokonce v roce 1871 svůj zákon stáhnul. Rekonstrukční vlády států Georgie (1870), Louisiany (1873) a Arkansasu (1874) v první polovině sedmdesátých let 19. století pak schválily antidiskriminační zákony, jež zakazovaly jakoukoliv diskriminaci založenou

²² Stephenson, Gilbert Thomas, „The Separation of the Races in Public Conveyances,“ 180-204.

²³ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

²⁴ Woodward, C. Vann, *The Strange Career of Jim Crow*, New York: Oxford University Press, Inc., 1966, 272.

²⁵ Ibid, 272.

²⁶ Ibid, 272.

na rase či barvě pleti.²⁷ V Louisianě navíc schválili zákon, jenž zakazoval dopravním prostředkům z jiných států, aby na území Louisiany prosazovaly takovéto diskriminační zákony, což bylo později v roce 1877 napadnuto ve sporu Hall v. DeCuir a prohlášeno za protiústavní.²⁸ Z výše popsaného je patrná snaha o vytvoření zákonů, které upravovaly status černošských cestujících ve veřejné dopravě.

1.4.1 Železniční společnosti

Po dobu deseti let, které následovaly po občanské válce, se před soudy objevovaly případy jako byl Hall v. DeCuir, které se antidiskriminačním zákonům v dopravě bránily.²⁹ V jednotlivých případech se majitelé železnic, parníků a jiných hromadných prostředků ohrazovali tzv. obchodní doložkou, která se nachází v Článku I, odstavci 8 americké ústavy a jež, zjednodušené řečeno, dává Kongresu moc zasahovat do mezistátního obchodu. Obchodníci argumentovali, že jim státní antisegregační zákony negativně ovlivňují obchod, a proto musí ve svých prostředcích pasažéry separovat, a dle této obchodní doložky má pouze Kongres právo zasahovat do mezistátního obchodu.³⁰ O dopravních společnostech v té době se dá říct, že upřednostňovaly pohodlí svých bílých pasažérů a jak píše ve své knize *Right To Ride* Blair M. Kelley, „Společnosti měnily svou taktiku podle rozmarů bílých pasažérů a obvykle projevovaly malý zájem o uspokojení černých cestujících“.³¹ Docházelo tak k tomu, že černošské obyvatelstvo nikdy nemělo přístup ke stejné kvalitě a ke stejnému množství služeb, jako jejich bílí spoluobčané. Kongres se v roce 1875 snažil těmto nerovnocenným praktikám zabránit tím, že schválil tzv. Civil Rights Act, jenž uváděl, že každý občan má právo na rovnocenné využívání služeb a jiných výhod.

Dopravní společnosti se proti státním antisegregačním zákonům bránily argumentací, že čtrnáctý dodatek Ústavy zakazuje státům schvalovat zákony o omezování a federální vláda zase nemá žádnou jurisdikci. Každopádně nic nebrání

²⁷ Stephenson, Gilbert Thomas, „The Separation of the Races in Public Conveyances,“ *The American Political Science Review* 3, č. 2 (květen 1909): 180-204.

Lemmon, Sarah M, „Transportation Segregation in the Federal Courts Since 1865,“ 174-193.

²⁸ Woodward, C. Vann. *The Strange Career of Jim Crow*, 272.

²⁹ Lemmon, Sarah M. „Transportation Segregation in the Federal Courts Since 1865,“ 174-193.

³⁰ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

³¹ Ibid, 37.

tomu, aby si povozy dělaly vlastní regulace. V roce 1883 se před Nejvyšší soud dostal případ, který se snažil napadnout ústavnost Civil Rights Act. V tomto případě bylo výsledkem Nejvyššího soudu, že Kongres sice může schvalovat zákony, které zakazují jednotlivým státům omezovat privilegia svých občanů, ale nemůže v tom bránit vlastníkům železnic, hotelů apod. Tímto rozhodnutím byl Civil Rights Act z roku 1875 prohlášen protiústavním.³²

Po anulování tohoto zákona už nic nebránilo tomu, aby jednotlivé státy schválily sérii diskriminačních zákonů. Prominentní černošské obyvatelstvo se proti různým formálním a neformálním ustanovením bránilo, ale segregáčnické praktiky se stávaly stále častějšími.³³ V průběhu osmdesátých let 19. století pak dalších devět jižanských států schválilo segregáčnické zákony.

Co je však zajímavé, je způsob, jakým tato segregace fungovala. Nešlo totiž ani tak o úplné izolování obou ras, jako spíše o rasové rozdělení, a o pocit nadřazenosti jedné rasy nad tou druhou. Proto také v Pullmanových luxusních lůžkových vozech bylo černošům povoleno pracovat jako portýři, kuchaři a číšníci, zatímco v pozicích průvodčích a stevardů se objevovala výhradně bílá rasa. Nedocházelo tedy k úplnému oddělení ras, ale bylo zajištěno, aby černošské obyvatelstvo bylo vždy v podřadném postavení.³⁴

1.4.2 Ida B. Wellsová

Velmi podobný případ tomu jenž se stal Elizabeth Jenningsové v padesátých letech 19. století se udál Idě B. Wellsové ve státě Tennessee. Obdobně jako Elizabeth Jenningsová i Ida B. Wellsová se pokusila nastoupit do vozu určeném pro bílé, ale byla průvodčím okamžitě poslána do druhého vozu. Taktéž, jako Jenningsová, proti takovému přístupu protestovala a následně byla z vozu násilně odnesena. Stejně jako její předchůdkyně, se i Ida B. Wellsová rozhodla soudit se společností, která vozy provozovala. Kde se však příběh liší, je rozhodnutí soudu státu Tennessee. Místní soud

³² Lemmon, Sarah M, „Transportation Segregation in the Federal Courts Since 1865,“ 174-193.

³³ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

³⁴ Ibid, 256.

sice původně dal za pravdu Idě B. Wellsové, jež měla právo se svým lístkem první třídy na vůz první třídy, ale železniční společnost se odvolala a Nejvyšší soud státu Tennessee rozhodnutí zvrátil ve prospěch železniční společnosti. Zatímco Elizabeth Jenningsová stála na začátku rušení segregáčních zákonů a její případ se dá považovat za výhru černošských aktivistů, případ Idy B. Wellsové značí předěl v politice států a začátek neúspěšného černošského snažení ponechat si práva, jež jim byla za doby Rekonstrukce udělena.³⁵ Případ Idy B. Wellsové byl rovněž první z případů, jež se pokusil napadnout rozhodnutí Nejvyššího soudu z roku 1883 o protiústavnosti Civil Rights Act, které bylo zmíněno výše.

To vše vedlo k tomu, že rozhodnutí Plessy v. Ferguson v roce 1896 pak již jenom potvrdilo praktiky, které ve Spojených státech amerických existovaly od konce občanské války, a které začalo sloužit jako precedent a doktrína, která je známá pod názvem „oddělení, ale rovni“.

2. Plessy v. Ferguson

Plessy v. Ferguson je jeden z nejdůležitějších soudních případů v dějinách rasové segregace ve Spojených státech amerických. Po skončení občanské války byly v šedesátých letech 19. století přijaty 13., 14. a 15. dodatek Ústavy, které rušily otroctví, zaváděly rovnost před zákonem pro všechny občany a zaručovaly volební právo bez ohledu na rasu. Nicméně rasové předsudky a stereotypy byly tak hluboce zakořeněny, že ani tyto dodatky k zrovnoprávnění nevedly. Černošští občané proto museli nadále bojovat proti této rasové diskriminaci a vymýšlet nové metody, kterými by se dovolávali svých práv. Stejně tak tomu bylo v případě Homera A. Plessyho. Pro pochopení souvislostí je však nejprve potřeba nastínit zvláštní okolnosti ve státě Louisiana, které k tomuto rozhodnutí vedly, v čem se rozhodnutí lišilo od ostatních případů zmíněných dříve a v čem spočívá jeho důležitost.

³⁵ Bair, Barbara, „Though Justice Sleeps,“ V *To Make Our World Anew: A History of African Americans*, autor: D. G. Robin Kelley a Earl Lewis (New York: Oxford University Press, Inc., 2000), 301-302.

2.1 New Orleans

Důvod, proč byl tento případ započat právě v Louisianě, konkrétně v New Orleans, a nikoliv v nějakém jiném státě v Americe, je díky specifickému historickému vývoji Louisiany, která až do roku 1803 patřila Francii. Před připojením ke Spojeným státům americkým bylo v Louisianě dovoleno, aby se děti kolonistů a černošských otrokyň vzdělávaly a byly svobodné. Stát byl díky tomu domovem tisíce svobodných míšených potomků. Ti se stávali součástí pracovní třídy, někteří se dokonce stali bohatými a dostali se mezi neworleanskou smetánku. Nicméně, po připojení ke Spojeným státům americkým jim začala být tato svoboda omezována.³⁶

Černošské obyvatelstvo v New Orleans se se segregací v dopravě potýkalo již od dvacátých let 19. století, v dobách, kdy hromadnou dopravu ve městě zajišťovaly tramvaje tažené mulami. Poté co si vybojovalo právo na to, se v prostředcích vozit, muselo se potýkat s takzvaným „hvězdočným“ systémem zavedeným v roce 1864, při kterém byly vozy určené pro barevné obyvatelstvo označeny hvězdou.³⁷

Kreolové, jak se tito potomci francouzských a španělských kolonistů často černošského nebo míšeného původu nazývali, byli až do připojení ke Spojeným státům vesměs integrovaná skupina v New Orleans. Bydleli v míšených čtvrtích, bohatí kreolové posílali své děti do škol společně s bílými dětmi, navštěvovali společné katolické kostely a jezdili ve společných povozech. Náhlé omezování těchto práv proto nepřijímali a proti rasovému oddělení se bránili. S postupným osvobozením otroků se míšení kreolové spojili s nově osvobozenými černochoy a společně se snažili proti segregačním praktikám bojovat. Nicméně vzhledem k odlišné historii byl jejich pohled na segregaci vždy velmi odlišný. Osvobození otroci byli zbaveni svého dědictví a veškeré jejich snahy tak byly soustředěny do budoucna. Kdežto kreolská komunita měla svou identitu zakořeněnou v minulosti a mohla se opírat o dříve existující integraci, která jim byla odebrána.³⁸

³⁶ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

³⁷ Ibid, 1-256.

Woodward, C. Vann. *The Strange Career of Jim Crow*, 272.

³⁸ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

Je důležité zmínit, že zde se lidé snažili bojovat nikoliv pomocí jednotlivých případů, nýbrž pomocí navrnutí nové legislativy, jež by zakázala celý diskriminační systém ve státě a díky rekonstrukční vládě v sedmdesátých letech 19. století se jim to chvílemi, jak už bylo v předešlé kapitole zmíněno, dařilo.³⁹

Kreolové se odmítali do separovaných vozů posadit a v šedesátých letech 19. století začali pořádat „sit-in“ protesty a odmítali z dopravních prostředků určených pouze pro bělochy vystoupit, dokud vozy nezačnou být opět integrované. V květnu 1867 dosáhli malého vítězství, když se jim podařilo desegregovat neworleanské tramvaje. Avšak s koncem Rekonstrukční éry začaly přicházet nové zákony, které obnovovaly segregaci ve společnosti. Jedním z takovýchto navrhovaných zákonů byl i tzv. *Louisiana Separate Car Act* z roku 1890, který požadoval rovnocenné, ale oddělené železniční vozy pro bílé a nebílé pasažéry. Z dřívějšího textu víme, že vozy byly málokdy rovnocenné a černošské obyvatelstvo Louisiany sjednocené pod seskupením ACERA (*American Citizens' Equal Rights Association*) se proti tomuto navrhovanému zákonu začalo ihned bránit, ale bezvýsledně. V červenci 1890 byl zákon přijat. Po přijetí tohoto zákona ACERA ztratila svou moc a do vedoucího postavení černošské komunity se dostal Dr. Louis A. Martinet a Rodolphe L. Desdunes. Oba muži patřili ke kreolské komunitě a využívali *New Orleans Crusader*, noviny jež Martinet vlastnil, k tomu, aby napadali louisianský zákon o oddělených vozech a vybízeli k otestování ústavnosti tohoto zákona.⁴⁰

2.2 „test case“

Plessy v. Ferguson nebyla obyčejná kauza, ale měla sloužit jako testovací, tedy předem připravený případ, který byl dopředu promyšlen černošskou kreolskou skupinou *Citizens' Committee*, aby se s ním mohli dostat k Nejvyššímu soudu. *Citizen' Committee* byla založena v roce 1891, poté co ACERA neuspěla, a v jejím čele stáli výše zmínění Martinet a Desdunes. Cílem skupiny bylo pokusit se napadnout louisianský zákon o segregovaných vozech. Martinet věřil, že je potřeba upozornit

³⁹ Ibid, 1-256.

⁴⁰ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.
Bair, Barbara, „Though Justice Sleeps,“ 301-302.

Sever na segregační praktiky na Jihu. Pokud by byli severané s těmito praktikami obeznámeni, byla by větší šance na severskou solidaritu a pomoc při ochraně černošského obyvatelstva.⁴¹

Proto, aby byl případ úspěšný, bylo zapotřebí získat si na svou stranu značnou podporu ze strany bílých i černých občanů. Společnost začala tudíž sbírat finance, aby si mohla dovolit dobrého právníka na vybudování silného případu. *Citizens' Committee* dokonce oslovila i dříve zmíněného Fredericka Douglassa a požádala ho o podporu, ale ten odmítl s tím, že nevěřil, že by takový případ byl úspěšný. Po vybrání více jak 14 000 dolarů *Citizens' Committee* povolala bílého advokáta Albiona Tourgéeho pro sestavení případu. Tourgéee byl obhájcem černošských práv a jeho ustanovení do čela případu pomohlo získat solidární hlasy bílých severanů. *Citizens' Committee* však čelila problémům roztříštěnosti uvnitř černošské komunity. Jak již bylo zmíněno, černošská kreolská komunita a komunita osvobozených černochů či potomků osvobozených černochů měla odlišné přístupy a přesvědčení. To je ve výsledku často stavělo proti sobě a oslabovalo to jejich společný boj proti segregaci. *Citizens' Committee* tak sice získala podporu v rámci jejich kreolské komunity, ale podpora zvenčí byla minimální.⁴²

Zatčení bylo potřeba předem naplánovat. Musela se promyslet správná situace, daný dobrovolník (v době přípravy ještě nebylo rozhodnuto kdo to bude) musel být zatčen pro pokus nastoupit do vozu, který je určen pro bílé. Důvodem zatčení nemělo být veřejné pobuřování či vzpírání se autoritě. Rovněž bylo zapotřebí domluvit se s některou z louisianských železničních společností, aby bylo možno situaci provést. V té době se často spory řešily tak, že se jedna strana předem domluvila s druhou na případu, který přednesou před soud, aby získaly rozuzlení nad nejasnou situací. Aby byl případ co nejjednoznačnější, mělo se cestovat čistě po vnitrostátní lince, a to z toho důvodu, aby společnost nemohla využít dříve zmíněné „obchodní doložky“. *Citizens' Committee* doufala ve využití toho, že louisianské železniční společnosti viděly v segregaci drahou komplikaci. *Louisiana Separate Car Act* totiž stanovovala, že každý vlak má mít dva vagóny první třídy, jeden pro bílé pasažéry a jeden pro černé. To samozřejmě značně zvyšovalo denní náklady louisianské železniční společnosti. K tomu

⁴¹ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

⁴² *Ibid*, 1-256.

všemu zde pak byla ta skutečnost, že v městě plném obyvatelstva míšené pleti bylo obtížné rozpoznat, kdo je považován za bílého a kdo za černého pasažéra. Nakonec se jim podařilo domluvit se s Louisville and Nashville Railroad společností, aby zatčení proběhlo na její železnici.⁴³

Jako dobrovolník byl vybrán Homer A. Plessy, mladý muž z dělnické třídy míšeného původu. Plessy byl dle Tourgéea ideálním kandidátem, neboť byl černochem pouze z 1/8 a na pohled vypadal jako běloch. Právě tato skutečnost měla zdůraznit obtížnost rozpoznání rasy, obzvláště ve městě natolik míšeném, jako bylo New Orleans. Ačkoliv nebyl černošského vzhledu a podle svědků vypadal jako běloch, byl Plessy podle Louisianského zákona povinen cestovat ve voze určeném pro barevné obyvatelstvo. Tourgée doufal, že by se mu mohlo podařit obnovit zákony z doby před občanskou válkou, kdy bylo možno obyvatele míšené rasy v určitých případech (pokud nemají černošského předka dvě generace zpátky) legálně definovat jako bělochy. Je však důležité zmínit, že Tourgée nebyl původem z New Orleans či z Louisiany a neměl tak možná schopnost všechny unikátní nuance tohoto státu pochopit a využít.⁴⁴

Dne 7. června 1892 si Homer Plessy koupil lístek první třídy, pokusil se nastoupit do vozu určeném pro bílé pasažéry a podle svědectví průvodčímu sdělil předem připravenou větu: „*Musím Vám sdělit, že podle louisianského zákon, jsem černochoch*“.⁴⁵ Okamžitě byl odkázán do vozu pro nebílé pasažéry. Homer Plessy odmítl z vozu odejít, za což byl posléze zatčen.⁴⁶

Tourgée se u neworleanského soudu bránil a odvolával na porušení Plessyho občanských práv zaručovaných třináctým a čtrnáctým dodatkem Ústavy. Soudce Ferguson, podle kterého se pak spor u Nejvyššího soudu jmenoval, Plessyho případ

⁴³ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

Lemmon, Sarah M, „Transportation Segregation in the Federal Courts Since 1865,“ 174-193.

Hoffer, WilliamJames, „Plessy v. Ferguson: The Effects of Lawyering on a Challenge to Jim Crow,“ *Journal of Supreme Court History* 39, č. 1 (March 2014): 1-21.

⁴⁴ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

Hoffer, WilliamJames, „Plessy v. Ferguson“, 1-21.

⁴⁵ Hoffer, WilliamJames, „Plessy v. Ferguson“, 1-21.

⁴⁶ Ibid, 1-21.

Ficker, Douglas J, „From Roberts to Plessy: Educational Segregation and the "Separate but Equal" Doctrine,“ *The Journal of Negro History* 84, č. 4 (1999): 301-314.

zamítl. Tourgée se obratem odvolal k louisianskému Nejvyššímu soudu, ale tam se mu dostalo rozsudku odvolávající se na rozsudek Nejvyššího Soudu o protiústavnosti Civil Rights Act z roku 1875. V něm se zjednodušeně řečeno píše, že čtrnáctý dodatek se týká pouze otroctví a nikoliv oddělených služeb. Tourgée se opět odvolal s úmyslem se se sporem dostat až k Nejvyššímu soudu Spojených států.⁴⁷

K Nejvyššímu soudu se spor dostal až v roce 1895. Tourgée s Martinetem doufali, že pozdržení případu jim pomůže dostat soudce na jejich stranu. Pokud by se jim podařilo získat si na svou stranu veřejnost, byla možnost, že se konzervativní soudci spíše přikloní na jejich stranu. Avšak politické klima se mezitím zhoršilo. Jejich podporovatelé mezitím umřeli či začali svůj zájem soustřeďovat na jiné oblasti.⁴⁸

Tourgée svůj případ postavil na dvou základech. Za prvé se odkazoval, jak již bylo zmíněno, na třináctý a čtrnáctý dodatek Ústavy, které zakazovaly otroctví a zaručovaly občanství. Tourgée se bránil, že posílání černochoů s jízdenkou první třídy do segregovaných vozů, zatímco černošští zřizenci obsluhují ve vozech první třídy, v podstatě nadále zachovává rasovou rozdělenost a nadřazenost bělochů ustanovenou během otroctví. Jeho druhý argument byl postaven na oddílu 1 čtrnáctého dodatku Ústavy, ve kterém se píše: *„Žádný stát nemá právo vydat nebo provádět zákon, který by omezoval svobody nebo výsady občanů Spojených států; žádný stát nemá právo zbavit jakoukoli osobu života, osobní svobody nebo majetku bez řádného soudního procesu; nemá také právo zbavit jakoukoli osobu, podléhající jeho pravomoci, stejné ochrany zákona“*.⁴⁹ Tourgée však místo toho, aby argumentoval, že segregace jako taková omezovala svobodu černošského obyvatelstva, se rozhodl využít Plessyho míšeného původu. Tourgée se snažil dokázat, že Plessy, jelikož vypadal jako běloch, měl právo si vybrat svou vlastní identitu. Býti bělochem byla podle Tourgéeho jakási forma vlastnictví, která se dala vyhodnotit a tudíž i využít. Plessy a podobně „světle“ vypadající občané mohli využít zákona a sdělit či zatajit svou rasu průvodčímu. Neboť právě průvodčí byl ten, kdo rozhodne, zda bude pasažér přidělen do vozu pro bílé či pro černé pasažéry. Plně zde využil louisianské unikátní vysoké rasové smíšenosti. Na

⁴⁷ Ficker, Douglas J, „From Roberts to Plessy: Educational Segregation and the "Separate but Equal" Doctrine,“ 301-314.

Hoffer, WilliamJames, „Plessy v. Ferguson“, 1-21.

⁴⁸ Hoffer, WilliamJames, „Plessy v. Ferguson“, 1-21.

⁴⁹ „Ustava USA,“ <http://www.zboriljosef.cz/files/Ustava%20USA.pdf> (přístup získán 2. květen 2016).

druhou stranu soustředěním se na tuto rasovu nejasnost se mu nepodařilo poskytnout argumenty proti segregaci jako takové.⁵⁰

V květnu 1896 Nejvyšší soud konečně došel k rozsudku v poměru sedm ku jednomu, že oddělené veřejné služby nejsou v rozporu s Ústavou. Soudce Brown, který rozsudek vypracoval, rovněž došel k názoru, že sociální rovnost se liší od legální rovnosti a tudíž, že občanská práva, která jsou garantována čtrnáctým dodatkem se nevztahují na veřejná práva. Soud rozhodl, že vzhledem k tomu, že oddělené vozy mají být podle zákona „rovnocenné“, nedochází k porušování ústavního práva. Dále soud argumentoval, že segregace je „pochopitelná“ vzhledem ke „zvykům a tradicím obyvatelstva“. Soudce Harlan byl jediný, kdo vyjádřil nesouhlas s tímto rozhodnutím a prohlásil, že ústava je dle něj „barvoslepá“ a státy by neměly dělat rozdíl mezi jednotlivými rasami. *Citizens' Committee* byla rozhodnutím poražena a její představitelé se stáhli do ústraní.⁵¹

2.3 Soudce Harlan

V americké historiografii existuje diskurs, zda-li soudce Harlan byl „osvíceným“ mužem své doby, či zda se za jeho činy skrývá stejná rasová předpojatost jako u zbylých soudců. V padesátých letech 20. století dochází k desegregaci a tehdejší autoři považují soudce Harlana za jediného muže, který bojoval proti rasové nenávisti a jakéhosi „osvícence“ své doby.⁵² Ovšem v současné době profesor Phillip Hutchison z Kalifornské univerzity přišel s odlišnou interpretací, která toto idealizování soudce Harlana vyvrací.⁵³

Profesor Hutchison argumentuje, že Harlanův výrok o barvosleposti Ústavy, nebyl míněn jako jeho přesvědčení rasové rovnocennosti, nýbrž, že soudce Harlan

⁵⁰ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

Hoffer, WilliamJames, „Plessy v. Ferguson“, 1-21.

⁵¹ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

Hoffer, WilliamJames, „Plessy v. Ferguson“, 1-21.

⁵² Lemmon, Sarah M, „Transportation Segregation in the Federal Courts Since 1865,“ 174-193.

pevně zastával názor o rasové nadřazenosti bílé rasy. Nicméně, dle jeho interpretace Ústavy jsou si před zákonem všichni rovni. Jinak řečeno, Harlan, dle Hutchisona, považoval černochoy za rasu podřadnou, ale před zákonem rovnou. Soudce Harlan doufal, že rovný přístup před zákonem uspokojí černochoy a zakonzervuje segregáční sociální normy jednou pro vždy. Soudce Harlan tak tedy pravděpodobně netvoří výjimku ve smýšlení o rasové nadřazenosti. Pouze jeho přístup k zachování rasové nadřazenosti se lišil od myšlení jeho kolegů.⁵⁴

2.4 Dopady

Černošské obyvatelstvo sice bylo zklamáno výsledkem případu, ale jejich boj proti segregaci to nezastavilo. Poté, co vidělo, že právně si svá práva nevymohou, rozhodlo se pro jinou taktiku a na začátku 20. století začalo pořádat masové bojkoty. Tak jako v Louisianě, tak i v jiných jižanských státech se zákonodárci příliš netrápili s definováním černochoy. Jedinou výjimku tvoří státy Texas a Arkansas, které při tvoření segregáčních zákonů popisovaly černochoy jako viditelně patřící k černošské rase.⁵⁵ Ve své době nebylo rozhodnutí *Plessy v. Ferguson* považováno za zlomové. Byl to pouze jeden z mnoha prohraných sporů. Teprve časem se ukázalo, že toto rozhodnutí dalo stoupencům segregace možnost jejich segregáční zákony naplno prosadit.⁵⁶

3. Doktrína „oddělení, ale rovni“ v praxi na začátku 20. století

W. E. B. DuBois ve své knize *Black Reconstruction in America 1860-1880* popisuje, že oddělení ras bylo ve skutečnosti jedním z prostředků, jak mohla bílá rasa dominovat nad tou černošskou, a za příklad uváděl školy pro černochoy, které byly

⁵³ Hutchison, Phillip, „The Harlan Renaissance: Colorblindness and White Domination in Justice John Marshall Harlan’s Dissent in *Plessy v. Ferguson* .“ *Journal of African American Studies* 19, č. 4 (prosinec 2015): 426-447.

⁵⁴ Hutchison, Phillip, „The Harlan Renaissance: Colorblindness and White Domination in Justice John Marshall Harlan’s Dissent in *Plessy v. Ferguson* ,“ *Journal of African American Studies* 19, č. 4 (prosinec 2015): 426-447.

⁵⁵ Stephenson, Gilbert T, „Separation of Races in Public Conveyances,“ 207.

nadále vedeny bělošskými funkcionáři, a jak „*v cestování segregace nutila barevné pasažéry platit cenu první třídy za služby druhé, či třetí třídy a přetrpět v tramvajích a vlacích všelijakou diskriminaci*“.⁵⁷

Je pravda, že na konci 19. století černošské obyvatelstvo protestovalo ani ne tak proti segregaci jako spíše proti tomu, že služby jim poskytované jsou málokdy skutečně rovnocenné službám poskytované bílému obyvatelstvu. Na začátku 20. století si černošské obyvatelstvo uvědomilo, že soudní spory jejich problém nevyřeší a začali hledat nové způsoby boje proti segregaci. Vzhledem k dříve popsané situaci ve státě Louisiana, je pravděpodobně nejnázornějším příkladem tohoto boje bojkot v New Orleans.

3.1 Pokrokové řešení

Plessy v. Ferguson bylo bílými obyvateli všeobecně vnímáno jako „vyřešení“ černošského problému. Soud rozhodl, že rasová segregace je v pořádku, dokud jsou služby nabízené oběma rasám „rovnocenné.“ Avšak je důležité zde poznamenat, že rovnocenné neznameno stejné. Rovnocennost dané služby byla případně posuzována soudem a bylo na něm, aby určil, zda daná služba je rovná službě poskytované bílým občanům. Pro většinu bílých občanů byl tak případ uzavřen. Přestože v této práci se rasovou segregací jinde než v dopravě nezabýváme, je potřeba zmínit, že rozhodnutí *Plessy v. Ferguson* ovlivnilo segregaci ve všech oblastech společnosti. Segregační „Jim Crow systém“, který se začal vytvářet po tomto rozhodnutí, byl založen na jeho části o „oddělených, ale rovných“ službách. Veřejností byl vnímán jako pokrokové opatření, které má černošské obyvatelstvo ochránit před rasovou nenávisí.⁵⁸

Černoši se nadále pokoušeli soudně proti segregačním zákonům bojovat, ale většina soudů se nechtěla rozhodnutí *Plessy v. Ferguson* vzpírat. Již hned v roce 1896 se dají najít soudní spory snažící se napadnout segregaci. Jako příklad můžeme uvést případ, kdy byla učitelka v Birminghamu napadena průvodčím a vyvečena z tramvaje,

⁵⁶ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

⁵⁷ Du Bois, W. E. Burghardt, *Black reconstruction*, New York: Simon & Schuster Inc., 1995, 695.

protože porušila místní segregáčnické zvyky (v té době ještě neuzákoněné). Přestože se z její strany nejednalo o porušení zákona, soud její stížnost zamítl. Černošské obyvatelstvo si bylo stále více vědomo toho, že soudní cestou se jim „Jim Crow zákony“ zrušit nepodaří.⁵⁹

3.2 Bojkoty

Na začátku 20. století se směr boje proti segregaci v dopravě přesunul z vlaků do tramvají. Především to bylo z důvodu, že segregace na železnici byla v té době vesměs sjednocená a pevně zakotvená. Proto se úsilí černošských hnutí přesunula jinam. V prvním desetiletí 20. století lze napříč Spojenými státy vidět rozmach tramvajové dopravy. Nové společnosti navzájem si konkurující byly ideálním cílem pro konfrontování segregáčnických praktik. Segregační zákony většiny států se do té doby nevztahovaly na tramvajovou dopravu, a teprve v tu chvíli začali zákonodárci schvalovat lokální zákony o segregaci v tramvajích. Černošské organizace nečekaly až tyto zákony budou schváleny a rozhodly se, že nejlepším způsobem, jak se segregaci v dopravě vzepřít, budou masové bojkoty. Bojkotů nevyužili černoši poprvé, jak dokazují například bojkoty ve státě Georgia v devadesátých letech 19. století.⁶⁰

Hlavním mluvčím tramvajových bojkotů, které se na počátku 20. století pořádaly na Jihu, se stal mladý J. Max Barber. Tento editor měsíčníku *Voice of Negro* sídlícím v Atlantě podával zprávy o tramvajových bojkotech po celé Americe. Přestože se v této kapitole budu blíže zabývat pouze bojkotem v New Orleans, zmíním se, že bojkoty proti tramvajové segregaci se zhruba ve stejnou dobu odehrávaly rovněž v Alabamě, Arkansasu, Jižní Karolíně, Georgii, Texasu, Tennessee, Mississippi, Virginii, na Floridě a pravděpodobně i v dalších státech. Jedním z problémů pro současné historiky, jak později ukážu, je, že bělošské noviny se tyto bojkoty snažily vesměs ignorovat a často tak o nich existují jen velmi strohé dobové záznamy. Avšak lze všeobecně říci, že tento typ protestu byl v té době na Jihu častým a oblíbeným jevem. V černošských novinách

⁵⁸ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

⁵⁹ *Ibid.*, 256.

⁶⁰ Stephenson, Gilbert T, „Separation of Races in Public Conveyances,“ 207.

Meier, August, a Elliot Rudwick, „The Boycott Movement Against Jim Crow Streetcars in the South, 1900-1906,“ *The Journal of American History* 55, č. 4 (březen 1969): 756-775.

napříč Jihem se lze dočíst o úplnosti těchto bojkotů. V mnoha případech klesla používanost tramvají až o 90%.⁶¹

3.3 Bojkot v New Orleans

Na přelomu století dospívala první generace černochoů narozená osvobozeným otrokům. Z jižních států, ve kterých jim hrozilo lynčování a rasové násilí, se stahovali do měst jako bylo New Orleans, kde měli podporu v černošských kostelech, ochranu v odborech a podporu bratrských organizací. Povzbuzeni bohatým a rozvinutým společenským životem v tomto městě se poté zapojili do boje proti segregaci v jedné z největších tramvajových sítí ve Spojených státech. Obzvláště tramvaje se totiž staly primární formou přepravy ve městech a na přelomu století začaly být nesmírně populární. Pro dělnickou a střední třídu se stala tramvajová doprava nutností.⁶²

V roce 1900 Harry D. Wilson, poslanec z malé oblasti poblíž New Orleans, přišel s návrhem na zavedení segregace v neworleanských tramvajích. Přičemž v té době se město pyšnilo integrovanými tramvajemi bez rasového napětí. Obyvatelstvu z louisianské agrární oblasti se nelíbilo rasově uvolněnější New Orleans. Sám Harry D. Wilson dokonce připustil, že tento zákon má potvrdit nadřazenost bílé rasy.⁶³

Černošské obyvatelstvo New Orleans však zůstávalo optimistické, neboť takovýto zákon se nezdál být ostatním obyvatelstvem New Orleans vyžadován. Duchovenstvo bylo velmi často nejučinnější v burcování černošského obyvatelstva k protestu. Reverend Isaiah B. Scott byl nejsilnějším hlasem podněcujícím k bojkotu proti takovému zákonu. Scott argumentoval, že žádný takový zákon není potřeba, neboť většina černošského obyvatelstva se vždy chová patřičně a slušně. Stejně jako *Citizens' Committee* zdůrazňuje, jak obtížné by bylo takový zákon v New Orleans prosazovat.⁶⁴

⁶¹ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

Meier, August, a Elliot Rudwick, „The Boycott Movement Against Jim Crow Streetcars in the South, 1900-1906,“ 756-775.

⁶² Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

⁶³ Ibid, 1-256.

⁶⁴ Ibid, 1-256.

Incident, jenž se odehrál večer 23. července 1900, vyvolal na pár týdnů rozruch v neworleanské společnosti. Robert Charles, třiceti čtyřletý černocho, se při čekání na svou přítelkyni dostal do potyčky s policií a poté utekl. Co následovalo, byl týdenní hon, při kterém se dav bílých mužů vrhal na každého černocho, ať už to byl muž, žena či dítě. Jakmile dav uviděl v některé z mnoha neworleanských tramvají černocho, tramvaj zastavil a buď daného černošského spoluobčana vytáhl ven a nebo ho zbil přímo uvnitř tramvaje. I poté, co byl Robert Charles konečně dopaden, bylo těžké mentalitu tohoto krvelačného davu uklidnit.⁶⁵

Taková davová psychóza nebyla na Jihu nic výjimečného. Avšak právě fakt, že i v relativně rasově smíšeném a integrovaném městě, jako bylo New Orleans, k něčemu takovému došlo, vzal naděje mnoha černochoům. V týdnech, které následovaly, bylo vidět tisíce černochoů jedoucích vlaky na Sever, kde doufali, že uniknou této rasové nenávisti. Stát Illinois dokonce nechal vypravit speciální vlaky pro více jak patnáct set pasažérů. Tyto násilné nepokoje vyvolaly strach v mnoha černošských obyvatelích New Orleans a odradily je od vyjadřování se k segregaci. Přesto černošští obyvatelé zaznamenali krátký úspěch, když byl poprvé zákon o segregovaných tramvajích zamítnut. Částečně z důvodu toho, že se tramvajové společnosti bály finanční ztráty, kterou by podstoupily v případě černošského protestu a bojkotu.⁶⁶

V roce 1902 se návrh zákona znovu dostal na stůl zákonodárců. Neworleanští černoši věřili, že návrh se opět neprosadí avšak neuvědomili si, že politické klima se mezitím, vzhledem k omezení černošského práva volit (volit mohl pouze ten černocho, který byl gramotný či se prokázal majetkem), značně změnilo. Do louisianské státní legislativy nyní volili převážné bílí voliči a tak se mezi louisianskými zákonodárci nacházelo jen malé množství zastánců černochoů. Navzdory černošským nadějím byl zákon v červenci 1902 uzákoněn a Louisiana se stala prvním státem, jenž celostátně uzákonil segregaci v tramvajových prostředcích.⁶⁷

Meier, August, a Elliot Rudwick. „The Boycott Movement Against Jim Crow Streetcars in the South, 1900-1906,“ 756-775.

⁶⁵ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

⁶⁶ Ibid, 1-256.

⁶⁷ Ibid, 1-256.

Město investovalo do nových větších luxusnějších vozů, ale ty byly vybaveny skleněnou přepážkou, která oddělovala obě rasy. Černošští pasažéři tak doslova seděli za skly jako nějaká zvířata v prostoru tak malém že se v něm těžko dalo hýbat. Zatímco černošští pasažéři nemohli za žádných okolností sedět na sedadlech vepředu, a to i v případech, kdy byl vůz prázdný, bílí pasažéři si mohli bez problémů kdykoliv sednout do sekce určené pro černochoy pokud byl například vůz plný. To je jen jedna z ukázek, která potvrzuje, že segregace sloužila především k tomu, aby zachovala bílou dominanci. Jedinou výjimkou byly černošské ošetřovatelky a chůvy, které v doprovodu svých bílých pacientů či bílých dětí mohly sedět s nimi v přední části vozu určeném pro bílé pasažéry. Nicméně jakýkoliv respekt (pomoc při nastoupení do vozu, vstát, aby si žena mohla sednout apod.), který dostávaly bílé ženy, neplatil pro ženy černošské.⁶⁸

Už dříve jsem zmiňovala, že v boji proti segregaci hrály významnou roli ženy. Zde v New Orleans se opět ukázalo, že byla chyba ženy opomíjet. Vzhledem k historii města se v New Orleans nacházelo velké množství černošských organizací a kroužků, některé z nich přímo určené pro ženy. Poté, co zákon o tramvajích vyšel v platnost, se na moment do popředí boje proti segregaci v tramvajích dostaly ženy z řádu *Eastern Star*. Tato ženská černošská odnož svobodných zednářů vyzvala černošské neworleanské představitele rozličných organizací, aby se spojili a společně vymysleli konkrétní činy v boji proti tomuto zákonu. Toho se jim podařilo docílit a následně se shodli, že nejlepším způsobem bude snažit se neworleanskou segregaci v dopravě přemoci ekonomicky pomocí bojkotu a protestu. Tento trend, kdy černošské organizace a uskupení stály v čele bojkotů můžeme pozorovat na začátku 20. století v celých Spojených státech amerických. Nicméně pouze v New Orleans se černošským protestujícím podařilo získat na svou stranu bílé noviny *The Daily Picayune*, které jako jediné bojkot podporovaly a psaly o něm.⁶⁹

S rozšířením tramvajových sítí zároveň došlo k jejich sjednocení pod jednu společnost. To postavilo černošské aktivisty do nevýhodné pozice. Bojovat proti vícero společnostem bylo snazší než proti jedné velké korporaci, která byla schopná protesty a

Meier, August, a Elliot Rudwick, „The Boycott Movement Against Jim Crow Streetcars in the South, 1900-1906,“ 756-775.

⁶⁸ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

⁶⁹ *Ibid*, 1-256.

bojkoty finančně ustát. Nicméně zajímavé je, že neworleanská železniční společnost sama nebyla z tohoto zákona nadšená, neboť to dostávalo průvodčího pod příliš velký tlak a vedoucí představitelé společnosti byli dokonce zatčeni, neboť včas nepostavili skleněné bariéry ve svých vozech.⁷⁰

Tento trend je možné pozorovat napříč Jihem u většiny tramvajových společností (stejně jako tomu bylo u železničních společností o pár desítek let dříve), kterým se nelíbilo platit nadbytečné peníze na vybudování těchto oddělených částí vozů. Vezmeme-li v potaz, že velká část těchto společností bylo nových a v praxi nezažitých, není se čemu divit, že nechtěly vydávat nadbytečné úsilí a platit značné množství peněz jenom proto, aby ve výsledku přišly o zákazníky. Některým společnostem se dokonce podařilo pozdržet přijetí zákona. Po čase ale byly nuceny segregáční předpisy aplikovat.⁷¹

Kromě toho, že černošské obyvatelstvo jezdilo tramvajemi do práce, využívalo neworleanské tramvaje rovněž k dopravování se na různé akce pořádané právě černošskými uskupeními a organizacemi. Ty proto tedy v rámci bojkotu svá setkání buďto přímo zrušily či je konaly v místech, která by dojezd tramvají nevyžadovala. Po zavedení tohoto zákona bylo podle reverenda Scotta možno vidět nárůst nákupu bryček, jízdních kol a podobných alternativních způsobů dopravy. Záznamy z jiných měst dokonce vypovídají o černoších, kteří postávali u tramvají a pokřikovali na černošské pasažéry, kteří využili tramvajové dopravy a tudíž se neúčastnili bojkotu. Pasažéři, kteří se chystali využít tramvajovou dopravu, byli těmito pokřikujícími černochy od tohoto způsobu dopravy zrazováni s tím, aby si raději vzali drožku.⁷²

Neworleanská tramvajová společnost na tyto bojkoty reagovala snížením počtu tramvají v oběhu a vyčkáváním. V následujících měsících se bojkotující hnutí postupně rozpadlo. Černošské obyvatelstvo přece jenom muselo jezdit tramvajemi, pokud chtěli mít ve městě nějaký život. Rozepře uvnitř komunity oslabily jednotu bojkotu a ten se

⁷⁰ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

⁷¹ Meier, August, a Elliot Rudwick, „The Boycott Movement Against Jim Crow Streetcars in the South, 1900-1906“, 756-775.

⁷² Ibid, 756-775.

Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

rozpadl.⁷³ Na tomto popsaném případě je jasné patrné, jak se změnil černošský boj proti segregaci ve veřejné dopravě, kdy od soudních procesů, u kterých nebylo možné předvídat jak dopadnou, černošské obyvatelstvo postupně přecházelo k jiným formám zápasů o zrovnoprávnění svého postavení ve společnosti.

3.4 Dopad bojkotu

Černošské obyvatelstvo doufalo, že rozporuplnost dodržování těchto zákonů napříč Jihem naznačuje možné budoucí změny zákonů o segregaci v dopravě. A skutečně, v prvotních fázích se jim dařilo zákony pozdržet. Bojkot v Montgomery v Alabamě v roce 1902 například na chvíli vyústil v úspěšné upuštění od zákona, neboť společnosti přicházely o velké peníze. Nicméně taková vítězství měla pouze krátké trvání. Ve většině případů, stejně jako v Montgomery, byl tlak veřejnosti nakonec tak velký, že zákony byly ve výsledku přijaty, a to i když bylo očividné, že tyto zákony škodí jak bílým tak černým pasažérům. Jako příklad uveďme dceru generála Leeho, která byla ve Virginii zatčena za porušení segregáčního zákona.⁷⁴

Pokud se podíváme na federální případy týkající se segregace v dopravě v období po Plessy v. Ferguson až do první světové války, můžeme najít jeden společný rys. Ve všech případech, kdy si černošský pasažér stěžoval na nerovnocennost služby mu soud dal za pravdu a případně daný pasažér dostal odškodné. Což ukazuje, že doložka o rovnosti služeb v Plessy v. Ferguson byla dodržována v případech, kdy si pasažér mohl dovolit se soudit.⁷⁵

Pokud bych měla shrnout, jak se boj proti rasové segregaci změnil po rozhodnutí ve sporu Plessy v. Ferguson, řekla bych, že zatímco v době před rozhodnutím černošské obyvatelstvo bojovalo především za to, aby se jim dostávalo služeb stejných jako jejich bílým spoluobčanům, po tomto rozhodnutí stále větší roli začíná hrát segregace samotná. Jelikož Plessy v. Ferguson v podstatě zavedl doktrínu „oddělení, ale rovni“,

⁷³ Kelley, Blair Murphy, *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*, 1-256.

⁷⁴ Ibid, 1-256.

Meier, August, a Elliot Rudwick, „The Boycott Movement Against Jim Crow Streetcars in the South, 1900-1906,“ 756-775.

⁷⁵ Lemmon, Sarah M, „Transportation Segregation in the Federal Courts Since 1865,“ 174-193.

byla rovnost služeb řekněme „zákonně zaručena“. V případech, kdy se černocho setkal s neodpovídající službou a byl schopen to u soudu dokázat, byl soud na jeho straně. Segregace však nadále omezovala a degradovala černošské obyvatele a proto logicky další fáze boje byla proti segregaci jako takové. Segregace nadále podporovala myšlenku rasové nadřazenosti a nikde víc to nebylo patrné, jako v dopravě.

Závěr

V mé práci bylo nastíněno, jak se vyvíjela segregace v dopravě ve Spojených státech amerických. V první kapitole jsem zdůraznila, jak problematické bylo, vzhledem k federativnímu uspořádání země, najít celostátní řešení. Dále jsem rozebírala, že k rasové segregaci docházelo nejdříve na Severu, kde se však podařilo schválit antidiskriminační a antisegregační zákony, protože zde otroctví a myšlenka dominance nebyla tak pevně zakotvena. Následně jsem se však soustředila na Jih, kde se po občanské válce vyměnily otrocké zákony za segregační. Pomocí soudních případů jsem ukázala, jak se černošské obyvatelstvo bránilo a snažilo se tyto segregace zákony anulovat. Přestože za doby Rekonstrukce se podařilo na Jihu zákony většinou zrušit, po jejím skončení se segregace praktiky na Jih naplno vrátily.

Druhá kapitola se celá týkala zásadního rozhodnutí *Plessy v. Ferguson*, které naprosto změnilo taktiku černošského boje. Abych mohla tento případ popisovat, musela jsem nastínit zvláštní okolnosti New Orleans a její kreolské společnosti. Díky rozvinuté černošské komunitě bylo New Orleans velmi dobře připravené na to, pokusit se dokázat u Nejvyššího soudu protiprávnost segregace zákonů. Politické klima však kreolské komunitě ve výsledku nepřálo a jejich snaha skončila neúspěchem. Vzhledem k tomu, že nejvyšší soudce Harlan byl jediný, kdo systematicky odmítal segregaci, snažila jsem se rovněž v této kapitole popsat, proč tomu tak bylo. Zdá se, že to nebylo z důvodů jeho solidarity s černošským obyvatelstvem, ale protože se domníval, že právní zrovnoprávnění je odlišné od zrovnoprávnění společenského.

Ve třetí kapitole jsem dopodrobna popsala situaci, která nastala po rozhodnutí ve sporu *Plessy v. Ferguson*. Zaměřila jsem se především na rozdíly v taktice černošského boje proti rasové segregaci v dopravě oproti dřívějšímu postupu. V této fázi jsem se

z vlakové dopravy přesunula na dopravu tramvajovou, neboť černošský boj proti segregaci se od té doby soustředil právě na tramvajovou dopravu. Po prohraném případě Plessy v. Ferguson byly soudní spory nadále vesměs neúčinné. Proto se černošští občané rozhodli pořádat protesty a bojkoty. Vzhledem k popisu situace v New Orleans v předešlé kapitole jsem se rozhodla u něj zůstat a na bojkotu v New Orleans ukázat jednotlivé fáze a taktiky, které černošské obyvatelstvo využívalo.

Závěrem se dá konstatovat, že má hypotéza, že bílé obyvatelstvo nemělo problém s černošskými pasažéry, pokud byla nadále udržována dominance bílé rasy nad černošskou, se dá považovat za pravdivou. Velký vliv na pravdivost mé hypotézy má skutečnost, že segregáční zákony, které byly přijaty ve Spojených státech amerických, vycházely z otrockých zákonů a jejich cílem bylo nadále udržovat černošské občany v podřadném postavení. Dále pravdivost své hypotézy opírám skutečnost, že v době, kdy byl stát Louisiana pod vládou Francie, nebyl zde problém rasové segregace. Tento problém zde nastal v okamžiku, kdy stát Louisiana přišel pod správu Spojených států amerických. Čímž i odpovídám na otázku položenou v úvodu práce, zda a jak se změnil přístup bělochů k černochům v dopravě.

Summary

In my thesis it was outlined how the segregation in public transportation in the United States of America developed. In the first chapter was analysed how hard it was to find national solution because of the federative arrangement of the country. Then I emphasised how the racial segregation originated in the North, where they managed to approve anti-discriminatory laws because slavery and the thought of domination was not so embedded there. Afterwards I concentrated on the South where the slavery laws were replaced by segregation laws after the Civil War. I showed via court case how the African Americans fought back and tried to have these segregation laws annihilated. Although during the Reconstruction Era these laws were mostly abolished after its end the segregation practices came back in the South.

The second chapter was entirely related to the fundamental decision *Plessy v. Ferguson*, which completely changed the tactics of the African American fight. In order for me to describe this case I had to outline the special circumstances of New Orleans and its Creole society. Thanks to its developed black community New Orleans prepared to try to prove to the Supreme Court the unconstitutionality of these segregation laws. The political climate changed in the end and their efforts ended with failure. Considering the fact that the Supreme Justice Harlan was the only one, who was repeatedly against segregation I tried also explaining why. It looks like it was not because he sympathised with African Americans but because he felt that equality before court is different from socioeconomic equality.

In the third chapter I thoroughly explained the situation that occurred after the decision *Plessy v. Ferguson*. I concentrated on the differences in the tactics of African American fight against racial segregation in transportation. In this stage I moved from railway transportation to streetcar transportation because the African American fight was mostly concentrated on the streetcars from now on. After the lost case *Plessy v. Ferguson* the court cases has become ineffective. That is why the African Americans decided to start protesting and organise boycotts. Since I described the situation in New Orleans in the previous chapter I decided to stay there and show on their boycott the various stages and tactics, which the African Americans used.

In conclusion it can be said that the hypothesis that white people had no problem with the black passengers as long as the domination of white race over black on was maintained, is true. The big impact on the truthfulness of this hypothesis is the fact that the segregation laws result from the slave laws and their goal is to keep African Americans in the inferior position.

Použitá literatura

- Bair, Barbara. „Though Justice Sleeps.“ V *To Make Our World Anew: A History of African Americans*, autor: D. G. Robin Kelley a Earl Lewis, 301-302. New York: Oxford University Press, Inc., 2000.
- Du Bois, W. E. Burghardt. *Black reconstruction*. New York: Simon & Schuster Inc., 1995.
- Dubois, W.E.B. *Darkwater: Voices from within the Veil*. New York: Harcourt, Brace and Company, 1920.
- Ficker, Douglas J. „From Roberts to Plessy: Educational Segregation and the "Separate but Equal" Doctrine.“ *The Journal of Negro History* 84, č. 4 (1999): 301-314.
- Folmsbee, Stanley J. „The Origin of the First "Jim Crow" Law.“ *The Journal of Southern History* 15, č. 2 (květen 1949): 235-247.
- Foner, Eric. *Reconstruction 1863-1877*. New York: Harper & Row, Publishers, 1989.
- Harding, Vincent. *There is a River*. New York: Harcourt Brace & Company, 1992.
- Hoffer, WilliamJames. „Plessy v. Ferguson: The Effects of Lawyering on a Challenge to Jim Crow.“ *Journal of Supreme Court History* 39, č. 1 (March 2014): 1-21.
- Hutchison, Phillip. „The Harlan Renaissance: Colorblindness and White Domination in Justice John Marshall Harlan’s Dissent in Plessy v. Ferguson .“ *Journal of African American Studies* 19, č. 4 (prosinec 2015): 426-447.
- Kelley, Blair Murphy. *Right To Ride: Streetcar Boycotts And African American Citizenship In The Era Of Plessy V. Ferguson*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2010.
- Lemmon, Sarah M. „Transportation Segregation in the Federal Courts Since 1865.“ *The Journal of Negro History* (Association for the Study of African American Life and History, Inc.) 38, č. 2 (1953): 174-193.
- Meier, August, a Elliot Rudwick. „The Boycott Movement Against Jim Crow Streetcars in the South, 1900-1906.“ *The Journal of American History* 55, č. 4 (březen 1969): 756-775.
- Murray, Pauli. „The Historical Development of Race Laws in the United States.“ *The Journal of Negro Education* 22, č. 1 (1953): 4-15.
- Ray Haggard, Dixie. *African Americans in the Nineteenth Century: People and Perspectives*. ABC-CLIO, 2010.
- Stanton, Elizabeth Cady, Susan B. Anthony, a Matilda Joslyn Gage. *History of Woman Suffrage*. Sv. II. 1881.
- Stephenson, Gilbert T. „Separation of Races in Public Conveyances.“ V *Race Distinction in American Law*, autor: Gilbert T. Stephenson, 207. New York: New York : Association Press, 1911.
- Stephenson, Gilbert Thomas. „The Separation of the Races in Public Conveyances.“ *The American Political Science Review* 3, č. 2 (květen 1909): 180-204.
- „Ustava USA.“ <http://www.zboriljosef.cz/files/Ustava%20USA.pdf> (přístup získán 2. květen 2016).
- Williams, J.K. „Elizabeth Jennings Graham, Forgotten Warrior.“ *New York Amsterdam News*, 13. prosinec 2012.
- Woodward, C. Vann. *The Strange Career of Jim Crow*. New York: Oxford University Press, Inc., 1966.