

Když tramvaje řídí vojáci – dopravní stávka ve Filadelfii v roce 1944

04.03 2017 08:04, Redakce, Nezařazené

„Pokládáme za samozřejmé pravdy, že všichni lidé jsou stvořeni sobě rovni a jsou nadáni svým stvořitelem jistými nezcizitelnými právy, mezi něž patří právo na život, svobodu a budování osobního štěstí.“ Kdo by neznal tato slova z Prohlášení nezávislosti Spojených států z roku 1775? Jak ale nastínil George Orwell ve své Farmě zvířat – všichni jsme si rovni, ale někteří jsou si rovnější. Opovrhování jinými etniky bylo navzdory výše uvedeným slovům v americké společnosti zakořeněné a ani zrušení otrokářství v 19. století na tom nic nezměnilo. Důkazem může být i zajímavý případ dopravní stávky ve Filadelfii, která se odehrála v srpnu 1944, tedy v době, kdy byly Spojené státy zapojené do války v Pacifiku a v Evropě. Proč stávka vznikla?

Stávka zaměstnanců dopravní společnosti PTC (Philadelphia Transportation Company), která provozovala ve městě tramvaje, trolejbusy, autobusy i metro, byla vyvolána dne 1. 8. 1944 a trvala do 6. 8. téhož roku. Důvodem nebyly nedostatečné mzdy nebo podmínky zaměstnanců, ale barva pleti nových kolegů řidičů. Dopravce sice zaměstnával černošské pracovníky, ti ovšem byli bez ohledu na skutečný intelekt určeni výhradně pro dělnické profese, které mnohdy byly označované jako podřadné. Kvůli nedostatku pracovníků, způsobeného mj. válečnou výrobou a množstvím odvedených mužů do armády, se podnik rozhodl, že zaučí černošské pracovníky také pro profese, které do té doby mohli vykonávat jen běloši. Konkrétně mělo jít o funkce řidičů a průvodčích. Svou nemalou roli hrála také skutečnost, že sami černošští pracovníci (z celkového počtu cca 11 000 zaměstnanců PTC v roce 1944 jich mělo 537 tmavou barvu pleti) už od roku 1941 usilovali o zrovnoprávnění podmínek, o což se střídavě zasazovaly i různé odborové organizace na různých úrovních (a jiné naopak proti tomuto záměru vystupovaly, čímž si vzájemně přetahovaly členy). Na počátku roku 1944 se již zdálo uvedení černošských pracovníků do služby nevyhnutelné. Celkem 1 776 pracovníků PTC podepsalo v lednu 1944 petici, jejíž slova zněla: *„Vážení, my, bílí pracovníci PTC, odmítáme pracovat s černochy jako s řidiči, průvodčími, dispečery a staničními zaměstnanci.“*

Přesto dopravce pokračoval v přípravách na zaškolení prvních černošských pracovníků coby řidičů tramvají. Dne 1. 8. 1944 mělo prvních osm černošských řidičů vykonat první zkušební jízdy s tramvajemi v ulicích města, přičemž bělošští pracovníci pohrozili předem stávkou. Nutno dodat, že tehdejší odborová organizace, v níž byla většina pracovníků PTC sdružena, se ke stávce nehodlala

připojit. Zaměstnanci ovšem do stávky vstoupili navzdory postoji odborům. Dne 1. 8. 1944 ve 4 hodiny ráno se zastavila drtivá většina spojů autobusů, trolejbusů, tramvají i metra ve městě, hlavní stoupenci stávky zabránili vstupu do vozovny dalším příchozím pracovníkům a vyzývali je, aby se ke stávce připojili.

Veřejnou dopravou v roce 1944 cestovalo ve Filadelfii okolo 1 mil. pasažérů denně. Klíčové bylo město především pro válečnou výrobu. Ještě před vstupem USA do války (na konci roku 1941) byla Filadelfie považována za město s druhou největší zbrojní výrobou v rámci celých Spojených států. Není divu, že stávka zaměstnanců hromadné dopravy město naprosto ochromila a zbrojní výrobu na několik dní utlumila. Admirál Milo Dreamel se dokonce nechal slyšet, že stávka tak dramaticky zpomalila válečnou produkci, že to může oddálit den konečného vítězství.

Starosta města v reakci na stávku mj. zakázal veškerý prodej alkoholických nápojů, aby zabránil eskalování konfliktu v důsledku osob, jež by se na kuráž posilnily alkoholem, sám ovšem se stávkujícími spíše sympatizoval. Vyjednávání o ukončení stávky byla neúspěšná. Dne 2. 8. 1944 se část pracovníků chtěla do práce vrátit, stoupenci stávky jim v tom ale zabránili. Do neřešitelné situace vstoupily odbory, a to tím, že poslaly dopisy přímo prezidentu Rooseveltovi se zprávou, že není v jejich silách situaci řešit. A Rooseveltova administrativa rychle zasáhla. Využila tzv. Smith-Conallyho zákona přijatého v roce 1943, který umožňoval uplatnit armádu pro převzetí podniků ohrožených stávkou (či nacházejících se ve stávce). Šlo o první využití tohoto zákona (který přitom předtím Franklin D. Roosevelt vetoval) v praxi. Ministr obrany Henry L. Stimson byl pověřen dne 3. 8. 1944 v 19:45 převzetím správy společnosti PTC a generálmajor Philip Hayes dostal na starost zajištění samotného provozu. Ještě tentýž den večer se objevila zpráva, že požadavky stávkujících byly splněny, takže se zdálo, že ráno 4. 8. 1944 nastoupí pracovníci normálně do práce. Záhy ale byla tato mylná zpráva dementována a stávka další den opět pokračovala. Některé spoje sice vyjely, nicméně ještě v průběhu dne se doprava zase zastavila.

Generálmajor Hayes upozornil stávkující, že mohou být v souladu s výše uvedeným zákonem za poškození válečné výroby odsouzeni k pokutě
5 000 dolarů, ročnímu vězení, anebo obojímu. Řada stávkujících se zalekla a čekala, jak se k problematice postaví vůdci stávky. Ti prohlásili, že hodlají ve stávce pokračovat, nicméně nechali na uvážení každého jednotlivce, jestli chce taky ve stávce pokračovat. Výsledkem bylo, že stávka běžela dál.

Číše trpělivosti generálmajora Hayese přetekla, a ačkoli se chtěl původně přímé účasti vojsk vyhnout, povolal dne 5. 8. 1944 do města celkem 5 000 vojáků, kteří dostali za úkol zajistit v maximální míře provoz veřejné dopravy ve Filadelfii. Ti tak nastoupili do funkce řidičů tramvají, metra (pakliže jim to umožňovalo občanské povolání) i autobusů. V případech zaměstnanců, kteří se do stávky nepřipojili, a do práce nastoupili, byli vojáci přítomni i tak ve vozidlech jako stráž a zajišťovali, aby nedocházelo k narušování plynulosti dopravy. Hayes mezitím upozorňoval stávkující na to, že kvůli jejich aktivitě mohou vojáci chybět na frontě: *„Nemůžeme zabít jediného Němce nebo Japonce s vojáky, kteří řídí vozidla ve Filadelfii,“* měl prohlásit generálmajor. Ještě tentýž den stanovil Hayes ultimátum. Do 12:01 dne 7. 8. 1944 se měli všichni pracovníci vrátit do práce. Ti, kteří by tak neučinili, měli být propuštěni, a ti ve věku mezi 18 až 37 lety by zároveň přišli o odklad vojenské služby (takže by museli narukovat). Lídři stávky byli zatčeni.

V této situaci neměla stávka, která vznikla jen kvůli odlišné barvě kůže, další opodstatnění. V neděli 6. 8. 1944 se drtivá většina stávkujících zavázala, že se vrátí do práce, a od rána dne 7. 8. 1944 byl již zajišťován standardní provoz. Armáda zůstala ve městě ještě týden a půl a nadále doprovázela spoje MHD. Poté město opustila. Generálmajor Hayes vrátil zpět správu nad podnikem původnímu vedení dne 17. 8. 1944.

Ve 24 lidech byli rasové předsudky tak silné, že do práce nenastoupili ani do stanové 12. hodiny. Dopravce všechny propustil a šest z nich bylo okamžitě odvedeno do armády. Sedm z osmi černošských řidičů dál pokračovalo ve svém výcviku. Jeden byl stažen přímo dopravcem, neboť jako příslušník svědků Jehovových nemohl vykonávat práci dle stanoveného pracovního rozvrhu. Do konce roku 1944 bylo ve funkci řidiče tramvají zaměstnáno již 18 černochů, o rok později měl dopravce PTC k dispozici už 900 černošských pracovníků, z nichž nemalá část pracovala mimo dělnické pozice.

Stávka, jejíž důvod byl považován již ve své době velkou částí americké veřejnosti (zejména v severských státech) za nesmyslný, přinesla nakonec poněkud vynucenou porážku rasových předsudků. Ve válečné výrobě v jejím důsledku byly ztraceny 4 mil. pracovních hodin, což bylo přirovnáno k produkci 267 bombardérů B-17. Veřejná doprava a lidé okolo ní mohou někdy vskutku sehrát zajímavé role v dějinách…

Url: Když tramvaje řídí vojáci – dopravní stávka ve Filadelfii v roce 1944