

im Hafen arbeiten. 15 000 bis 16 000, bei Hochbetrieb 22 000 würden genügen; tatsächlich aber wurden 1951/52, das als ein Normaljahr angesehen wurde, 44 000 für geleistete Ladearbeit bezahlt. Das Löschen von Schiffen sinkt damit in zu großem Ausmaß auf das Niveau einer Gelegenheitsarbeit herab. Weder der New Yorker Frachtverband (NYSA — New York Shipping Association) noch der Internationale Hafenarbeiterverband (ILA — International Longshoremen's Association) haben ein Interesse dafür gezeigt, diesem Übel zu steuern. Auch die Arbeitgeber fürchten sich offenbar davor, um die Dienste von qualifizierten Lademannschaften konkurrieren zu müssen, und sehen es lieber, wenn sich die viel zu zahlreichen Arbeiter gegenseitig den Rang ablaufen. Die ILA-Gewerkschaft hat sich dadurch, daß sie ihre Mitgliederzahl unbegrenzt offenhielt, von jeher mehr um die ihr zugute kommenden Aufnahmegelder und Beiträge bemüht als um eine stabile Arbeitslage der vorhandenen Arbeiterschaft.

Die erwähnten Verhöre vor der Staatlichen Kriminalkommission ließen keinen Zweifel daran, daß sowohl diese Gewerkschaft wie überhaupt die Docks von New York gründlich von verbrecherischen Elementen verseucht sind. Es war zwar an der Wasserfront schon immer schwierig, Gesetz und Ordnung aufrecht zu erhalten; doch besteht das Hauptproblem nicht im üblichen Wasserfront-Verbrechen als solchem, als vielmehr im archaischen und chaotischen System der Arbeitsvermittlung, das solche Verbrechen erst hervorruft — Verbrechen, denen die örtlichen Polizeistellen einfach nicht gewachsen sind. Die vier genannten Ursachen und die daraus resultierende Unrast der Arbeiterschaft, die besonders im erbitterten Streik von 1951 zum Ausdruck kam, bewirken, daß New York als Hafen immer mehr verliert: Schätzungsweise ein Zehntel der allgemeingängigen Fracht, die streikhalber in andere Häfen umgeleitet werden mußte, kommt nie mehr zurück. Da weder ILA noch NYSA gegen die anarchischen Zustände an der Wasserfront einschritten, sahen sich die Gouverneure von New York und New Jersey gezwungen, im Interesse des öffentlichen Wohls zu handeln. Mit Hilfe ihrer Polizei setzten sie im „Waterfront Commission Compact“ eine gesetzliche Regelung durch, die durchaus geeignet gewesen wäre, Ordnung zu schaffen. Sie wurde am 12. August 1953 von Präsident Eisenhower unterzeichnet und trat am 1. Dezember desselben Jahres in Kraft. Neben vielen anderen gutgemeinten Anordnungen wurde darin auch bestimmt, daß die bisher üblichen Methoden der allzu mächtig gewordenen Lademaster und Anheuerer (shape-up system) ungesetzlich seien. Das Gesetz setzte jedoch in praxi voraus, daß der noch saubere Teil der Arbeiterführer mittun würde — eine Voraussetzung, die sich bis heute als irrig erwiesen hat. Die Funktionäre der ILA-Gewerkschaft hingegen, die bei seiner Durchführung finanzielle Einbußen hinnehmen müßten, tun alles, es unwirksam zu machen: sie werden, im Gegensatz zum Arbeiter, auch während eines Streiks bezahlt. Die Lage des Hafenarbeiters ist also nicht besser als vorher. „Man kann sich nur wundern“, schreibt P. Corridan, „wie lange noch die größte Stadt der Welt an ihrer Wasserfront Gangster und Revolver herrschen lassen wird.“

*Protestantische Sammlungen und Stiftungen.* Eine Kollekte zugunsten der Missionen, die in 46 protestantischen Kirchen durchgeführt wurde, brachte 1166 Millionen Dollars. Zu Beginn dieses Jahres schenkte der junge John D. Rockefeller eine Summe von 20 Millionen Dollars, um die evangelische Erziehung in den Vereinigten Staaten zu sichern und zu entfalten.