读书笔记2

在20世纪50年代早期，集装箱运输的概念还没有形成，世界上的大多数贸易中心都非常重视码头。货物运输是一个市内的行业，雇用着数百万人。这些人带着各种货物，或拖或推、或车载或肩扛地往返穿行于城市各处与码头之间。在码头区，一群群的工人背着货物爬上跳板，在轮船的底舱里艰难行进，最后把箱子和桶堆放到各个角落。很多码头的前面一般是仓库；如果不是仓库，那就一定是工厂。就像几个世纪以来一样，为了更快地运进原材料和运出制成品，制造商仍旧聚集在码头附近。不管是在旧金山还是在蒙特利尔，在汉堡还是在伦敦，在里约热内卢还是在布宜诺斯艾利斯，港口周围的地区都挤满了在码头上谋生的家庭，而把他们联系在一起的是码头工作的特性以及由此形成的独特文化。

在集装箱未出现之前，利用船只来运送货物仍然是一项非常复杂的工程。数百件或数千件的货物的搬运需要人力运输，而这些人被称为是码头装卸工。他们的工作可能繁重得有些残酷。虽然自动化在第二次世界大战期间到来了，但影响很有限，尽管有了机械作为辅助，肌肉却往往还是最终的解决办法。他们必须始终做好准备，因为谁知道下一批货物能不能用自动化运输呢。

并且，码头装卸工的劳作是全天候的，有时是白天，有时是黑夜。闷热的货舱，结冰的甲板，雨中湿滑的跳板，这些都是他们工作的一部分。被管子绊倒，被吊钩上的一吊货撞倒，这样的危险始终存在。即使如此，但是政府的安全条例和安全检查还是几乎不存在。局外人可能在码头劳动中看到了浪漫和工人阶级的团结，但是对这些在码头上谋生的工人们来说，这种工作令人厌恶而且往往非常危险，其工伤率是建筑业的3倍，是制造业的8倍。残酷的工作条件、经济上的不确定性以及码头工人生活的闭塞性，这些导致了独特的道德观念和习惯。码头工人把自身看做是坚韧、独立的人，从事着非常艰苦的工作。

自19世纪中期以来，码头工会在工业化国家里的力量有时增强有时削弱；在工会的力量削弱时，更繁重的工作量和更低的工资必定降临到工人们头上。这种对抗性的劳资关系导致了两个问题，一个问题是偷窃，第二个问题是码头工人会抵制任何可能让他们失去工作的东西，因为他们强烈怀疑雇主的用心，这两个问题一直困扰着全球的航运业。