

## الفصل السادس

### خلاف النقابة

كانت الكراهية بين تيدي جليسون وهاري بريدجز عميقة. إن جليسون، الأيرلندي المهذار الذي شَبَّ قرب أحواض سفن نيويورك، وَّحد الجمعية الدولية لعمال المرافئ، النقابة التي تمثِّل عمال أحواض السفن من مين إلى تكساس، بمزيج من السحر الشخصي، وحس الفكاهة الدافئ، والصبر اللانهائي، وسمح بالفساد أكثر من تصاديف. أما بريدجز، الذي ولد في - أسترالية فقد كان زاهداً، جعله دوره في المعركة الوحشية التي أوصلت الجمعية الدولية لعمال المرافئ ونقابة عمال المستودعات إلى السلطة في موانئ المحيط الهادئ أسطورة بين أعضاء نقابته. اختلف الرجلان حول كل شيء تقريباً، بما فيه كيف يجب أن تتجاوب نقابتهما مع تهديد الأتمتة المفروض على وظائف عمال المرافئ. وصارعا لمدة عقد بدأ منذ 1956، مسائل متشابهة جداً بطرق مختلفة جداً. - فهم القائدان من البداية أن الأتمتة يمكن أن تعرض عشرات الآلاف من الوظائف للخطر وتحوّل العمل على خط الشاطئ - عمل أعضاء نقابتهما - إلى نفقة عرضية. وعثرا في النهاية على طرق لكسب فوائد فائقة للعادة لأعضاء نقابتهما مقابل السماح للحاوية بأن تعيد صياغة النموذج الراسخ للحياة في أحواض السفن وحولها.

بدأت الأتمتة أول ما بدأت كمسألة علاقات عمل رئيسة في نيويورك، حيث أدار جليسون نقابة جمعية عمال مرافئ دولية محلية ثم أصبح النائب الرئيس للقبطان وليم برادلي، الرئيس الدولي. وقدّمت جمعية الشحن في نيويورك، والتي هي مجموعة من شركات التحميل والتفريغ وخطوط النقل البحري التي فاوضت على العقد المحلي مع الجمعية الدولية لعمال المرافئ اقتراحاً غير عادي في 1954. كان الشاحنون قد بدأوا

يرسلون حمولتهم المصدرة إلى أحواض السفن مربوطة إلى منصّات خشبية بهدف نقل المنصة بكاملها كوحدة مفردة. ومع أنه كان من السهل نقل المنصات بالرافعات المشعّبة على الرصيف ووضعها بالرافعات داخل السفينة، فقد طلبت جمعية الشحن من النقابة معالجتها بمجموعات من 16 رجلاً فقط لدى كل بوابة، بدلاً من الطاقم المعتاد المؤلف من 21 أو 22. قامت الجمعية الدولية لعمال المرافئ بعملية الحساب بسرعة: يمكن أن تعني اقتراحات الشركات فقدان ما يقارب 30 وظيفة على سفينة فيها خمس بوابات. عارضت النقابة، فانسحبت جمعية الشحن<sup>1</sup>.

جذبت مغامرة بان - أتلانتيك في مرفأ نيويورك بعد سنتين القليل من انتباه النقابة في البداية. كان مرفأ نيويورك، على غرار جميع أجزاء مرفأ نيويورك، يشغل تحت عقود الجمعية الدولية لعمال المرافئ. كان جليسون يعرف مالكوم مكين - فقد نظّمت الجمعية بعض عمال مستودعات شركة مكين للشحن في 1939 - ووافقت النقابة على معالجة حاويات بان - أتلانتيك حين أبحرت أيديل - إكس أول مرة في العام 1956. أوضح بعض قادة النقابة كراهيتهم للحاوية، ولكن كان للجمعية مجموعة من الهواجس الضاغطة أكثر: كانت تعاني من اضطراب داخلي؛ وواجهت محاولة أخرى للإطاحة بها كقنابة وحيدة في أحواض سفن نيويورك؛ كان عقدها الشامل للمرفأ سينتهي في 30 أيلول، 1956؛ وكان طلب مساومتها الأهم، عقداً وحيداً يغطي سواحل الأطلسي والخليج برمتها، وكان يواجه معارضة قوية من الإدارة. كان الأعضاء في مرفأ نيويورك قلقين ويريدون الحفاظ على نظامهم لتحديد الوظائف، والذي سعى إلى جعل أجورهم متوازنة. وفي الخطة المهيبة للأشياء، لم تشكّل سفينتان صغيرتان تحملان بضع حاويات أولوية في مقر النقابة في شارع ويست فورتينث في منهاتن. بالإضافة إلى ذلك، كما قال مسؤول في الجمعية الدولية لعمال المرافئ فيما بعد للكونغرس، كانت بان - أتلانتيك عملية جديدة زادت من وظائف عمال المرافئ بدلاً من إنهاء الوظائف الموجودة. كانت خدمة سفن حاويات بان - أتلانتيك، بالإضافة إلى عمل توضيب شحنات صغيرة في حاويات ممتلئة في محطة بان - أتلانتيك، موزعة بين فرعين محليين للجمعية الدولية لعمال المرافئ، واحد أسود وآخر أبيض، على أساس التفاهم بأنه لم تكن هناك حاجة لمعظم الرجال الواحد والعشرين في كل مجموعة من أجل التحميل والتفريغ وسيبقون خارج الطريق<sup>2</sup>.

صارت الأتمة مسألة جدية حين فاوضت الجمعية الدولية لعمال المرافئ على عقود جديدة في خريف 1956. وبعد مراقبة عملية الحاويات الخاصة بمكئين، سعت جمعية الشحن في نيويورك إلى منح الحرية لأرباب العمل بأن يوظفوا فقط قدر ما يحتاجون من عمال المرافئ «لأجل أي نمط من العمل غير ممارس في هذه الأيام». ونشأت مسألة أكثر شؤماً في نيواورليانز، حيث أراد أرباب العمل تعريف عمل عمال المرافئ كنقل للحمولة من نقطة توضع على رصيف التحميل إلى السفينة. كانت هذه لغة ستبعد الجمعية الدولية لعمال المرافئ عن عمل تحميل أو تفريغ الحاويات أو نقلها داخل منطقة المحطة. تم إسقاط المقترحين في النهاية، وبعد إضراب استمر عشرة أيام حققت النقابة الكثير من هدفها الرئيس، وربحت عقداً وحيداً يغطي الأجور والمعاشات التقاعدية من مين إلى فرجينيا. لم يقدم جليسون، المفاوض الرئيس في نيويورك، أي أرضية نهائياً للطلبات المتعلقة بالأتمة، ولكن تم رسم خطوط المعركة. وكما نوه مجلس رئاسي للتحقيق بجفاف بعد الإضراب، كانت المقترحات من أجل أحجام مجموعات عمال صغيرة «نقطة خصام مع النقابة»<sup>3</sup>.

وبحلول 1959، تغلبت الجمعية الدولية لعمال المرافئ على النقابات المنافسة في نيويورك وكانت حرة كي توجه انتباهها الكامل إلى الأتمة. أعدت التقارير الرسمية الأولى حول الشحن بالحاويات وكانت مرعبة. «يمكن تحميل الحاوية وتفريغها بسدس الوقت المحدد لسفينة حمولة تقليدية تقريباً وبثلث العمل تقريباً، هذا ما قالته شركة مكئين إندستريز لأصحاب الأسهم بعد عامين من العمل». كانت شركات نقل أخرى تفحص الحاويات، وعلى عكس بان - أتلانتيك، أرادت أن تنقل إدخال الشحنات الصغيرة بعيداً عن أحواض السفن إلى مواقع في الداخل، حيث ستكون خارج السلطان القضائي للجمعية الدولية لعمال المرافئ. أشعلت جريس لاين، الشركة المختصة في تجارة أمريكا الجنوبية، عود الثقاب. ففي تشرين الثاني، 1958، رست سفينة جريس سانتا روزا في نهر الهدسون. كانت السفينة مصممة بحيث يستطيع العمال تحميل الحاويات والحمولة المختلطة عبر دحرجتها عبر البوابات الجانبية بدلاً من رفعها عبر البوابات على ظهر السفينة. ذاكرة سهولة التحميل، طلبت جريس توظيف خمسة أو ستة رجال فحسب لكل بوابة. رفض فرع

الجمعية الدولية المحلي رقم 791 على الفور العمل في السفينة. وحين تشددت الشركة، أعلنت الجمعية الدولية لعمال المرافئ القطيعة مع جميع الحاويات، عدا حاويات بان - أتلانتيك، إلا إذا ملئت بأعضائها. واتهم فريد فيلد، رئيس مجلس فروع نيويورك للجمعية، غاضباً شركات النقل «بالتشجيع على الحمولة في حاويات محزومة مسبقاً»<sup>4</sup>.

ومع تصاعد التوتر، أوقفت الجمعية العمل في 18 تشرين الثاني وجمعت واحداً وعشرين ألف عامل مرفأً في ساحة ماديسون سكوير جاردن للاستماع إلى خطب حول تهديد المكنة. طالب قادة النقابات بأن يقوم أرباب العمل «بمشاركة العمال في أرباحهم» وألحوا بأنهم لن يقبلوا مجموعات أصغر من العمال. كانت المسألة حاسمة بالنسبة للنقابة: إذا سارت جريس لاين في طريقها، فإنه قلة أصغر بكثير من الرجال سيكون هناك حاجة إليها في أحواض السفن. وقادت مفاوضات متوترة إلى تمعاً مؤقتة في كانون الأول: وافقت الجمعية الدولية لعمال المرافئ على أن الشركات التي بدأت باستخدام الحاويات قبل 12 تشرين الثاني، 1958، بما فيه جريس لاين، بوسعها مواصلة استخدامها، طالما أنها توظف 21 رجلاً لكل بوابة. وفي 17 كانون الأول، أعلن وسيط العمال: «إن مشكلة الحاويات تسير على طريق الحل الودي من قبل الطرفين»<sup>5</sup>.

لم يكن الأمر هكذا. فقد استؤنفت المفاوضات حول استخدام الحاوية في كانون الثاني 1959 لكنها لم تؤد إلى أي نتيجة. وتفاقت المسألة حتى شهر آب، بداية المساومة على عقود جديدة لجميع مرفأئ الساحل الشرقي وساحل الخليج. وفي المحادثات الأكثر أهمية، التي شملت مرفأً نيويورك، طلبت الجمعية الدولية لعمال المرافئ أن تقوم خطوط النقل «بنشر ثمار الأتمتة». وعرضت إلغاء عامل أو عاملين من كل مجموعة. وبالمقابل، نشدت ست ساعات عمل في اليوم وأن يقوم أعضاء الجمعية الدولية لعمال المرافئ بـ «تعرية وإكساء» - أي ملء وتفريغ - جميع الحاويات على رصيف المرفأً مهما كان منشأها. كان التفريغ والتحميل، بالطبع عملاً إلهائياً برمته، وسيلفي أي مدخرات كلفة ناجمة عن التحوية. بعد بضعة أيام، واجهت جمعية الشحن في نيويورك مفهوماً عاماً: سيقوم أرباب العمل بحماية وظائف عمال المرافئ المنتظمين مقابل حرية غير محدودة للأتمتة<sup>6</sup>.

قاد اقتراح الإدارة لضمان الوظائف مقابل حق الأتمة إلى مفاوضات شاقة في علاقة إدارة عمل تقليدية. كان النقاش مع الجمعية الدولية لعمال المرافئ يعني سلسلة لانهاية لها من الإلهاءات. وبدون تحذير تقريباً، حددت النقابات توقيت تصويت الأعضاء في 14 أيلول - قبل أسبوعين من انتهاء العقد - حول إن كان ينبغي على الجمعية الدولية لعمال المرافئ أن تنضم إلى نقابة العمال الأمريكية بعد ستة أشهر من طرد نقابة العمال الأمريكية القديمة لها بسبب الفساد. تم تعليق جميع الأعمال الأخرى بينما حاول قادة النقابة إقناع الأعضاء بأن يصوتوا بنعم. وبعد المرور الضيق للاستفتاء استؤنفت المفاوضات على العقد، قبل بضعة أيام فقط من انتهاء العقد في 30 أيلول، 1959. كان للمحادثات نبرة إيجابية، وبعد خلاف حول تفاصيل لم تُحل قبل بضع ساعات من انتهاء العقد، وافق جليسون ورئيس جمعية الشحن في نيويورك أليكسندر شوبن على تمديد لمدة 15 يوماً. احتج فيلد بأن التمديد انتهك العقيدة الطويلة للجمعية الدولية لعمال المرافئ: «بدون عقد، لا يوجد عمل»، وعلى الفور أضرب فرعه في مانهاتن. بعد ساعات، بعد أن فشلت مفاوضات منفصلة شملت المرافئ الجنوبية، تظاهر عمال المرافئ من نورث كارولينا إلى تكساس. - مواجهاً بانتفاضتين، ألغى جليسون تمديد العقد وناصر الإضراب مما أدى إلى دخوله في صراع مع رئيس الجمعية الدولية لعمال المرافئ القوي في بروكلن أنطوني أنستازيا. أنستازيا، المهاجر الإيطالي المتقرب الذي لا يحب جليسون والأيرلنديين الآخرين الذين هيمنوا على قيادة الجمعية، وجه أعضاءه كي يعملوا واتهم جليسون بدعم الإضراب كي يفيد فيلد فحسب. أنهت المحكمة الفوضى مؤقتاً في 6 تشرين الأول أمره بإعادة فتح المرافئ لمدة ثمانية أيام على الأقل<sup>7</sup>.

لم يعد جانب أرباب العمل متحداً أكثر من النقابة. كان لكل شركة نقل خططها الخاصة حيال الأتمة، ولم تكن الشركة الوحيدة التي فهمت بشكل حقيقي عمل الحاويات، والتي هي بان - أتلانتيك، على طاولة المساومة. وحين استؤنفت المفاوضات الجدية في بداية تشرين الثاني، رفضت جمعية الشحن اقتراح النقابة لتحميل وتفريغ الحاويات على رصيف المرفأ، لكنها وافقت على ضريبة على الحاوية لتعويض عمال المرفأ الذين

تأذوا من التحوية. برهنت التفاصيل أنها صعبة. وقدم أرباب العمل تعويض إنهاء خدمة للعمال المبعدين. أرادت النقابة ضمانة لدخل عمال الأرصفة بدلاً من ذلك؛ ورفضت تعويض الخدمة على أنه غير عملي؛ لأنه كان من المرجح أن تعني الأتمتة عملاً أقل للجميع بدلاً من بطالة كلية للبعض في صناعة يتم فيها توظيف العمال مياومة.

كانت النتيجة، في كانون الأول 1959، عقداً مدته ثلاث سنوات يقر بأن أرباب العمل في نيويورك سيكون لهم الحق بالأتمتة مقابل حماية دخل عمال المرافئ. وفيما وراء ذلك المبدأ العريض، تُركت جميع التفاصيل للتحكيم. قال أحد قادة الجمعية: «إن ما فعله الشاحنون هو منحنا قطعة من الفطيرة. ستكون مدخراتهم من الحاويات هائلة ولم يمرروا لنا سوى بعض النقود». روت جمعية الشحن قصة مشابهة. كتب رئيس جمعية الشحن فنسنت بارنيت لأعضائه: «كانت صناعة النقل والشاحنون في موقع يسمح لهم للمرة الأولى بأن يختبروا ويقوموا بشكل كامل بالاقتصادات التي يمكن أن تنتج عن هذه التطورات الجديدة». ووصف النصاراء المدنيون، الذين انشغلوا طويلاً بانحدار أحواض السفن في نيويورك، الاتفاقية بأنها أداة خلاص المرفأ. إن العقد الجديد، كما قالت صحيفة هيرالد تريبيون، «يمكن أن يمنح نيويورك أفضلية على المرافئ المتنافسة في تطوير استخدام حاويات كبيرة في الشحن الدولي». واعتقدت النيويورك تايمز أنه «يجب أن يفتح الباب لطوفان من الحاويات»<sup>8</sup>.

لم يأت الطوفان؛ لأنه لم يتم الاتفاق على أي شيء سوى العموميات. أمضى ثلاثة حكام، بينهم جليسون، وممثل إدارة، وعضو ثالث محايد، أشهراً في سبر التفاصيل، محاولين الإبحار بين قلق شركات النقل من أن جُعالة على كل حاوية «ستصبح رهناً آخر طويل الأمد على الصناعة» وبين قلق الجمعية الدولية لعمال المرافئ من أن الشركات ستعثر على طرق لتجنب دفع الجعالات. أخيراً، وفي خريف 1960، حكم المحكمون بصوتين مقابل واحد بأن بوسع أرباب العمل في مرفأ نيويورك أن يستخدموا تجهيزات لمعالجة الحاويات دون قيود مقابل دفع دولار مقابل كل طن تنقله الحاوية في سفينة حاويات، و70 سنتاً مقابل كل حاوية على السفن المخصصة للحاويات وللحمولة المختلطة، و35

سنتاً مقابل كل حاوية تُنقل في سفن الحمولة السائبة، وكرشوة للنقابة أملى المحكّمون أن شركات النقل أو شركات التحميل والتفريغ التي تقوم بتحميل أو تفريغ الحاويات في محطاتها الخاصة، سيكون عليها توظيف عمال من الجمعية الدولية لعمال المرافئ<sup>9</sup>.

وبمكافأة تحكيم عام 1960، فُتح مرفأ نيويورك رسمياً لأية شركة نقل تنقل الحمولة في الحاويات. كان الواقع مختلفاً. أمر المحكّمون بأن تُدفع جعلات الحاويات إلى صندوق، ولكنهم رفضوا قول أي شيء حول كيف يجب أن يُنفق الصندوق. بالإضافة إلى ذلك، أهمل المحكّمون تعريف مصطلح «حاوية». وتبأ جليسون، الذي كان ممثّل النقابة في ندوة التحكيم، بأن هذه الأمور المُهملة ستؤدي إلى المزيد من الصراع بين النقابة والإدارة. وكان على صواب.

إن نظير الجمعية الدولية لعمال المرافئ على ساحل المحيط الهادي، نقابة عمال المرافئ وعمال المستودعات، اتخذت مساراً مختلفاً تماماً في معالجة الأتمتة على الواجهة المائية.

كانت نقابة عمال المرافئ والمستودعات تملك تاريخاً طويلاً من العلاقات الصعبة والعنيفة أحياناً مع أرباب العمل في مرفأ المحيط الهادي. فالنقابة التي كانت آنذاك قسماً تابعاً للجمعية الدولية لعمال المرافئ، لم تحظ بالاعتراف إلا بعد إضراب دموي شمل الساحل في 1934، وقامت بـ 1,399 إضراباً قانونياً وغير قانوني لتأكيد حقوقها. كانت نتيجة هذا الصراع المستمر مجموعة كبيرة من القواعد، المدوّنة وغير المدوّنة، التي تحكم عمليات المرفأ بتفصيل كبير. وتقتضي إحدى القواعد بأنه حالما يُعيّن عامل للعمل على بوابة معينة في سفينة معينة فإنه سيؤدي فقط العمل المحدد إلى أن تُبحر السفينة؛ إذا اكتمل التحميل في بوابة ولم يكتمل في أخرى، فإن العامل العاطل عن العمل في البوابة الأولى لا يمكن نقله للمساعدة على البوابة الثانية. وهناك قانون غير مدون في أي مكان ولكن يطبقه كبير العمال كما يقتضي الأمر، يقتضي بأن سائق الشاحنة الذي يسلم حمولة مربوطة إلى منصة إلى رصيف المرفأ عليه أن ينزل جميع البضائع عن المنصة ويضعها على الرصيف. سيقوم بعد ذلك عمال المرفأ بإعادة وضع البضائع على المنصة لإنزالها في العنبر، حيث سيقوم عمال آخرون بتفريغ المنصة مرة أخرى وترتيب كل غرض

على حدة - وكل ذلك بكلفة مرتفعة جداً بحيث إن الشاحنين عرفوا أنه من الأفضل ألا يرسلوا منصات في البداية<sup>10</sup>.

إن تطوير قواعد كهذه، كما أقر مسؤول رفيع في نقابة عمال المرفأ والمستودعات فيما بعد، «لم يكن له نهاية في الخيال والابتكار». عدت النقابة القواعد جوهرية للحفاظ على الوظائف وصيانة أجور متماثلة بين المتنافسين. وكانت شركات التحميل والتفريغ التي تفاوضت معها نقابة عمال المرفأ والمستودعات راغبة بقبول القواعد من أجل تجنب بديل الإضرابات غير المشروعة اللا نهائية. وزعم لويس جولديلات، أمين خزانة النقابة لوقت طويل، بأن شركات التحميل والتفريغ أحببت بالفعل الكثير من القواعد؛ لأن خطوط النقل كانت تدفع لها علاوة من 30% لكل ساعة عمل. وعلى نحو معاكس، كلما كانت هناك حاجة إلى المزيد من ساعات العمل لتفريغ وتحميل سفينة، زاد ربح الذي يقوم بالتفريغ والتحميل<sup>11</sup>.

كان السبب الآخر لقبول قواعد العمل الصارمة هو أنه لم يكن هناك سوى خيار قليل. حاولت جمعية عمال التحميل والتفريغ أن تجعل كثيراً من القواعد مرنة في مفاوضات العقد في 1948. وبدون حكمة، فعلت ذلك عبر تصعيد هجوم شخصي على هاري بريدجز. لم يُخفِ رئيس النقابة، السياسي الراديكالي من سنيّ شبابه في - أسترالية، عواطفه الاشتراكية، وسمّاه أرباب العمل شيوعياً وأعلنوا أنهم لن يتعاملوا مع الشيوعيين. - وبفضلهم لهذا، قاموا بتعزيز سمعته في أحواض السفن. أضربت نقابة عمال المرفأ والمستودعات حين انتهى العقد، ونجحت قيادة النقابة في تعزيز التضامن بحيث بقي الأعضاء في الخارج في إضراب استمر 95 يوماً. أخيراً، أنهت شركات النقل الرئيسة الإضراب دافعة جمعية عمال التفريغ والتحميل جانباً هم وخطتهم السريعة المعادية للشيوعية وتولت المفاوضات. حققت النقابة رغبتها الكبرى: تمكّنت أخيراً من أن تفاوض وجهاً لوجه مع مديري السفن الذين دفعوا في النهاية لخدمتها، بدلاً من الوسطاء غير الواضحين مالياً في شركات التفريغ والتحميل<sup>12</sup>.

كانت أكبر شركات النقل في المحيط الهادئ، ماتسون، تواجه صعوبات مالية، وأقنعت الشركات الأخرى بأن الوقت قد حان «لنظرة جديدة» في علاقات إدارة العمل. وافقت الشركات على ترك قواعد العمل وحدها، مقابل عقد قانوني يسمح لعمال التحميل والتفريغ باستخدام أدوات وطرق جديدة طالما أن العمال الأفراد لا يواجهون تسريعاً في العمل. إن الابتكار لن يطلق بعد الآن الإضراب آلياً. إذا اعتقدت مجموعة أنه طلب منها القيام بمهمات خطيرة أو مفرطة، فإن ممثلاً عن النقابة ومشرفاً سيحاولان إصلاح الأمور فيما يتواصل التحميل أو التفريغ؛ إذا لم يتم التوصل إلى تمعاً في موقع العمل، سينتقل الجدل بسرعة إلى مستويات عليا، وإذا كانت هناك حاجة، إلى تحكيم مُلزم. أنشأت هذه الشروط انفتاحاً جديداً وكانت النقابة تلوي القواعد باستمرار كي تسمح بتجهيزات جديدة ومجموعات أصغر طالما يتلقى العمال حصة من المدخرات. مواجهة بأحجام حمولة أصغر بربع مما كانت عليه قبل الحرب، قبلت نقابة عمال المرافئ والمستودعات، كما عبر خبراء العمل في كاليفورنيا، بأن «الإجراءات الراديكالية كانت ضرورية لإيقاف انحدار تجارة النقل البحري»<sup>13</sup>.

بقيت كمية الحمولة التي تعالجها ساعة عمل رجل واحد في أوائل الخمسينيات منخفضة بشكل كريبه. وكشف تحقيق قام به الكونغرس في مرفأى لوس أنجلوس ولونغ بيتش في 1955 ممارسات غير رسمية مثل «أربعة يعملون، أربعة يتوقفون» وهذه عادة بدأت كاستراحة قصيرة لنصف عمال العنابر الثمانية عشر في كل مجموعة وتوسعت إلى درجة أن العمال كان يعملون غالباً نصف نوبتهم فقط. - ترك التحقيق جمعية عمال المرافئ والمستودعات في زاوية وبدون أصدقاء. وابتليت لوقت طويل باتهامات بأنها كانت جبهة شيوعية، ونشدت الحكومة بشكل متكرر أن تُرحل بريدجز، بالرغم من وضعه كمواطن حاصل على الجنسية الأمريكية الطبيعية. وقام مجلس الهيئات الصناعية، الجانب اليساري من حركة العمال، بطردها بسبب روابط شيوعية مزعومة في 1951، وبعد أن دمجت نقابة العمال الأمريكية و مجلس الهيئات الصناعية في 1955، كان بريدجز خائفاً من أن نقابات سائقي الشاحنات ونقابات أخرى تابعة لنقابة العمال الأمريكية و مجلس الهيئات الصناعية ستسعى إلى تحدي سلطانها القضائي على أحواض السفن. ولم ترغب

حتى نقابتها السابقة الأم، الجمعية الدولية لعمال المرافئ، أن تفعل أي شيء مع نقابة عمال المرافئ والمستودعات، بالرغم من عزلتها عن بقية الحركة العمالية؛ وحين كتب بريدجز إلى رئيس الجمعية الدولية لعمال المرافئ وليم برادلي كي يقدم الدعم أثناء إضراب عام 1956 في أحواض سفن الساحل الشرقي، رد برادلي بأن دعم بريدجز غير مرغوب. كان بريدجز، التقني المحكك، كان واعياً بشكل مؤلم لخضوع النقابة للضغط الحكومي، وكان يعرف أن إنهاء انتهاكات العقد وتحسين الإنتاجية كانا جوهريين لإبقاء الحكومة خارج شؤون النقابة. «لقد حصلت على وعدنا وحصل أرباب العمل على وعدنا بأننا سنذهب إلى هناك [إلى القاعدة] وننزع وندفع ونقوم بما في وسعنا»، هذا ما قاله بريدجز للجنة الكونغرس<sup>14</sup>.

إن الإطلاق الوشيك لخدمة حاويات بان - أتلانتيك في الشرق، والدراسة التي قامت بها ماتسون، أكبر شركة نقل في الشرق، لاستخدام الحاوية، أوضح أن مالكي السفن ينوون أتمتة معالجة الحمولة. وبالرغم من أن كثيراً من أعضاء النقابة رفضوا تقديم التنازلات من أي نوع، بدأ بريدجز، المحمي من أوراق اعتماده كمناضل غير فاسد بالصفقات مع رؤسائه، القول علناً إن النقابة تحتاج إلى أن تفكر مسبقاً. وقال بريدجز: «إن أولئك الأشخاص الذين يعتقدون بأننا نستطيع الاستمرار في مقاومة المكننة ما يزالون في الثلاثينيات، يخوضون المعركة التي ربحناها في ذلك الوقت»<sup>15</sup>.

إن أصول القاعدة العمالية التي تعود راديكالية العمال في الغرب عند منعطف القرن، وانتصاراتها اللافتة في إضرابي 1934 و 1948، وإيديولوجية قادتها منحها قوة غير عادية داخل نقابة عمال المرافئ والمستودعات. كان من غير الممكن فرض تغير في موقف النقابة من قواعد العمل والأتمتة من الأعلى؛ كان يجب أن يؤيده المؤتمر المغلق الشامل للساحل لممثلين تنتخبهم فروع نقاباتهم المحلية، ثم يتم تصديقه بتصويت من كل الأعضاء من عمال المرافئ. ووقعت مهمة بيع الحاجة إلى مقاربة جديدة على عاتق بريدجز. قدم المسألة في البداية للجنة النقابة المفاوضة، التي كان عضواً فيها. وفي آذار، 1956 حين ناقش المؤتمر المغلق لنقابة عمال المرافئ والمستودعات أولويات مفاوضات العقد القادمة، حثت لجنة التفاوض بأن تقبل النقابة الأتمتة مقابل أجور مرتفعة وساعات عمل أقصر:

لقد فشل معظم جهدنا السابق نوعاً ما في عرقلة عجلات تقدم المكننة الصناعية. وفي حالات كثيرة، لم تؤد هذه الجهود إلا إلى قبولنا النهائي للأداة الجديدة، المترافق مع فقداننا للسلطان القضائي على العمل الجديد المتضمن... نعتقد أنه من الممكن أن نشجع المكننة في الصناعة وفي الوقت نفسه أن نؤسس ونعيد تأكيد السلطان القضائي لعملنا، مع موازين تزويد بالرجال عملية إلى الحد الأدنى، بحيث إن نقابة عمال المرافئ والمستودعات ستقوم بكل العمل بدءاً من سكك الحديد خارج الأرصفة البحرية إلى العنابر داخل السفينة<sup>16</sup>.

كانت وجهة النظر تلك مثيرة للجدل جداً داخل النقابة. ولقد ترك عقد 1948 نقابة عمال المرافئ والمستودعات تسيطر بشدة على أحواض السفن في جميع مرافئ المحيط الهادئ. وكان جميع عمال المرافئ إما عمال فئة أولى أعضاء في نقابة عمال المرافئ والمستودعات وإما عمال فئة ثانية يُوظفون كعمال إضافيين حين يكون جميع عمال الفئة الأولى موظفين، وكانوا يأملون أن يحصلوا على ما يكفي من التجربة كي ينضموا إلى النقابة كعمال الفئة الأولى أنفسهم. كان معظم عمال الفئة الأولى ينتمون إلى مجموعات منتظمة، مع - المجموعة نفسها التي تُرسل معاً من قاعة التوظيف تحت إشراف رئيس المجموعة المنتخب، الذي كان عضواً في النقابة أيضاً. كان يتم الإشراف على معالجة كل سفينة من قبل رئيس متجول، هو عضو في نقابة عمال المرافئ والمستودعات أيضاً. وكان مشرفو شركات التحميل والتفريغ، الذين يتولون المسؤولية اسماً، يفهمون عادة أنه من الأكثر حكمة مماشاة مع النقابة بدلاً من الإلحاح على التطبيق المتشدد للعقد. بدا هذا الترتيب المريح، الذي منح عمال المرافئ السيطرة على مكان العمل، كأنه مهدد من «بيان المبادئ» المشترك الذي أصدرته نقابة عمال المرافئ والمستودعات وجمعية النقل البحري في المحيط الهادئ في بداية مفاوضاتهما لعام 1956. كانت الفقرة الشرطية الأساسية واضحة وبسيطة: «لن يكون هناك طلب لتوظيف رجال غير ضروريين»<sup>17</sup>.

طلب بريدجز تصويت الأعضاء على بيان المبادئ ولم يتلق سوى تأييد ضعيف، وصوت 40% من أعضاء نقابة عمال المرافئ والمستودعات بلا. كان من الجلي أنه لا يمتلك

سلطة كي يوافق على التغييرات في متطلبات التزويد بالعمال. بدلاً من ذلك، وقّعت النقابة وجمعية النقل البحري عقداً يتعامل مع المسائل الاقتصادية العادية، ورتبتا معالجة المكننة وقواعد العمل في محادثات منفصلة.

بدأت تلك المحادثات في أوائل 1957 ولكنها أخفقت بسرعة بسبب شكاوى توظيف بأن أعضاء النقابة يتجاهلون العقد القائم. أوضح ح.بول. سينت. شور، رئيس جمعية المحيط الهادئ للنقل البحري أن مالكي السفن غير راغبين بمقايضة النقود مقابل إزالة قواعد العمل إلا إذا تأكدوا أن بريدجز يستطيع أن يجعل فروع نقابة عمال المرافئ والمستودعات يتقيدون بأية صفقة يبرمها. قاد هذا الموقف المتشدد إلى عام من الجدل المتوتر بين دعاة المركزية ورافضيهي داخل النقابة إياها. وفي خطاب مفاجئ في المؤتمر المغلق للنقابة في نيسان 1957، طالب بريدجز بأن تتقيد الفروع المحلية بلغة العقد وتحسن الإنتاج. كانت المعارضة، بالرغم من ذلك، ما تزال قوية بحيث لا يمكن التغلب عليها؛ وأحيلت مسائل الأتمتة إلى لجنة العمل الساحلية من أجل المزيد من الدراسة. وأبلغت اللجنة التي كانت مؤلفة من بريدجز، وعضو من الشمال الغربي، وآخر من كاليفورنيا، مؤتمراً آخر مغلقاً للنقابة في بورتلاند في تشرين الأول أن الشاحنين يطالبون بإلحاح بحزم حملتهم على منصات، وفانات، أو في حمولات أخرى يمكن أن تُعالج كوحدات مُفردة على أرضفة التحميل. قدّرت اللجنة أن 11% من ساعات عمل عمال المرافئ يمكن أن يضيع مع انتشار هذه الممارسات. وكتبت اللجنة: «ليس هناك شيء، سوى رغبتنا لمعالجتها، يمنع زيادة معتبرة جداً في حمولات الوحدة، التي يرتبها الشاحن». لقد حدّدت اللجنة خياراً صارخاً: «هل نريد أن نتقيد بسياستنا الحالية في مقاومة تعتمد حرب العصابات أو هل نريد أن نتبنى سياسة أكثر مرونة كي نحصل على فوائد أكثر تحديداً في المقابل؟»

فتح التقرير الطريق لجدل لافت بين أعضاء القاعدة في الاجتماع المغلق. وللمرة الأولى، سنحت لرجال من أعلى وأدنى الساحل الفرصة كي يطلعوا على تفاصيل التغييرات القائمة في صناعة الشحن. «بدأ جميع عمال المرافئ الحديث عما يمكن أن يفعل في ظل المكننة والحفاظ على الوظائف والدخل والفوائد ومعاش التقاعد، وهكذا دواليك»، كما تذكّر صحفي عمالي كان في المشهد. وعارض موفدون من لوس أنجلوس ولونغ بيتش،

حيث كانت ممارسات كتحميل وتفريغ المنصات راسخة أكثر بالرغم من عدم ضرورتها، أي تمعاً. وشكا أحد الموفدين من لوس أنجلوس: «ربما لدينا ما نخسره أكثر من أي فرع على الساحل». أما الموفدون من فرع وطن بريدجز في سان فرانسيسكو فقد قادوا الدعم للمفاوضات عن الأتمتة، قائلين إن النقابة يجب أن تتأكد من أن الأعضاء يشاركون في الفوائد الناجمة عن الطرق الجديدة في العمل بدلاً من محاولة إيقافها. وبعد يومين من الجدل، دعم تصويت اقتراح بريدجز بالبدء بمفاوضات غير رسمية حول الأتمتة. وفي 19 تشرين الثاني، كتبت النقابة لجمعية المحيط الهادئ للنقل البحري عارضة مناقشة طرق جديدة وإلغاء قواعد العمل، والرغبة بـ «الحفاظ على القوة المسجلة حالياً من عمال المرافئ كقوة عمل أساسية في الصناعة، ومنح القوة حصة من مدخرات كلفة العمل الصافية التي ستنتج»<sup>19</sup>.

لم يكن أرباب العمل متحمسين. شرح سينت. شور: «شعر كثيرون منهم أن هذا كان شكلاً من رشوة العمال كي يقوموا بالعمل الذي وُظفوا للقيام به». وقرر بريدجز وسينت. شور اللذان شكلا صداقة عمل وثيقة أن مسائل الأتمتة معقدة جداً بحيث لا يمكن حلها قبل أن تنتهي مدة العقد في حزيران 1958، ويجب أن يركزا فوراً على تغيير واحد جوهري في العقد. ربحت النقابة يوم عمل من ست ساعات في 1934، غير أن قاعدة غير مدونة منعت رب العمل من الدعوة إلى التوقف بعد ست ساعات إذا لم ينته التحميل أو التفريغ؛ بالرغم من أن العقد ضمن حداً أدنى من الأجر مقابل أربع ساعات فقط حين يتم توظيف عامل مرفأ، وكانت «النوبة» العادية تسع ساعات: ستاً في وقت متواصل وثلاثاً في العطل. حول العقد الذي تفاوض عليه بريدجز وسينت. شور في 1958 عمل المرافئ إلى عمل منتظم كامل ومستمر. ضُمن لعمال المرافئ راتب كامل عن ثماني ساعات عمل متواصلة كل يوم. أفاد هذا بعض الرجال ولكنه ألحق الأذى بأخرين؛ لأن فقدان ساعات الوقت الإضافية التي تؤمن 150% من الأجر الأساسي كان يعني دخلاً أقل لكثير من العمال. لم يصوت إلا 56% من أعضاء الجمعية الدولية لعمال المرافئ للتصديق على العقد<sup>20</sup>.

أدى إطلاق خدمة ماتسون للملاحة بين الساحل الغربي وهاواي في 1959 إلى جعل المفاوضات حول الأتمتة ملحة. «كان هناك رافعات متخصصة بُنيت من أجل عملية ماتسون»، كما تذكر عامل مرفأ سابق في لوس أنجلوس. «حسناً، بعد أن رأى العامل هذا، أو قرأ عنه في صحيفة ديسباتشر (صحيفة نقابة عمال المرافئ والمستودعات)، لم يستغرق الأمر وقتاً طويلاً كي يفهم جيداً بأن هذه كانت الطريقة القادمة لنقل الحمولة». حذرت القيادة الاجتماع المغلق للنقابة في نيسان من «تغيرات سريعة كهذه في الشحن بحيث إنه في غضون بضعة سنوات يمكن أن تتخذ الصناعة مظهراً جديداً بشكل كامل». وبالرغم من ذلك قللت جمعية المحيط الهادئ من أهمية فقدان الوظائف. - «نشعر أنه ستمر سنوات قبل أن تتأثر قوة العمل الحالية من الأتمتة»، قال سينت. شور لنقابة عمال المرافئ والمستودعات في أيار 1959. كان بريدجز يشاطره وجهة النظر على ما يبدو. قال المحرر السابق لصحيفة ديسباتشر: «لم يبد أن هاري يصدق أن التحوية ستكون بتلك الأهمية»<sup>21</sup>.

إزاء هذه الخلفية، قدم أرباب العمل عرضاً ملموساً في 1959: مقابل إلغاء قواعد العمل، سيضمنون أن جميع عمال الفئة الأولى الذين كانوا في جدول الخدمة في 1958 سيحصلون على الأقل على ما يساوي مكتسباتهم لعام 1958 في الأعوام القادمة، ولن يتقلص ذلك التوظيف إلا حين يغادر عمال المرافئ أو يستقيلون. أنتجت النقابة عرضاً مضاداً في تشرين الثاني. بالمقابل، طلبت من أرباب العمل، مقابل كل ساعة عمل مدخرة بواسطة طرق أكثر فعالية في التعامل مع الحمولة، أن يدفعوا أجر ساعة إلى صندوق التعويضات. وكانت المشكلة أنه لم يعرف أحد كم من النقود يمكن أن تدخل إلى الصندوق. وأخيراً أعلن سينت. شور - عن رقم وقدم للنقابة مليون دولار تعويضاً عن العمل الذي يمكن أن يُفقد بسبب الأتمتة قبل حزيران 1960. طالب بريدجز بشكل طبيعي بالمزيد، مقدماً عرضاً مضاداً بلغ مليوناً ونصف المليون وضماناً بأن لا أحد من عمال الفئة الأولى سيُسرح، وافقت النقابة أن لأرباب العمل الحق في تغيير طرق العمل في الأشهر القادمة. وستواصل مفاوضات حول ترتيب مستمر<sup>22</sup>.

نشأ عن ذلك أشهر من الدراسة الجادة والحوار، شملت نقابة عمال المرافئ والمستودعات، وجمعية المحيط الهادئ للنقل البحري، وفئات منشقة متنوعة داخل المجموعتين. وحين أعيد افتتاح المفاوضات الرسمية في 17 أيار، 1960، أعلن سينت. شور أن أرباب العمل لن يوقعوا اتفاقية أخرى مؤقتة حول الأتمتة؛ كانوا يريدون عقداً كاملاً. اقترحت النقابة ثانية أن يسهم أرباب العمل في صندوق تعويض العمال على أساس ساعات العمل المدخرة. لم تدعم شركات النقل مفهوماً كهذا إلا في 1959. والآن، على أي حال، غيرت نبرتها، مقدمة مبالغ سنوية تافهة كي تشتري قواعد العمل القديمة بسعر ثابت، دون التزام في مشاطرة مدخرات الكلفة المستقبلية. بعد ثلاثة أيام، قبل بريدجز الفكرة من حيث المبدأ. طرحت النقابة رقماً على الطاولة: 5 مليون دولار كل عام لمدة أربعة أعوام، وهذا مبلغ مساو لنحو 20 سنتاً كل عام لكل ساعة عمل تمت في 1959<sup>23</sup>.

تبع ذلك دزيئات من جلسات المساومة قبل أن يتم توقيع اتفاقية المكننة والتحديث أخيراً في 18 تشرين الأول، 1960. كان في جانب الإدارة، شركات نقل صغيرة، وشركات نقل يابانية، وشركات تحميل وتفريغ طالبت كلها بالإعفاء من الدفع إلى صندوق الضمان، فاضطر سينت. شور إلى التهديد بالاستقالة للحصول على دعم الأغلبية من اللجنة التنفيذية لشركة المحيط الهادئ للنقل. كانت المشكلات السياسية من جانب النقابة أكثر سوءاً. ولقد وافق الفرع المحلي لنقابة عمال المرافئ والمستودعات في سان فرانسيسكو على شروط لمعالجة سفينة حاويات ماتسون الجديدة، هاوايان سيتيزن، ولكن حين توقفت السفينة في لوس أنجلوس في آب 1960، حين وصلت محادثات المكننة إلى مرحلة حاسمة، رفض فرع نقابة عمال المرافئ والمستودعات رقم 13 العمل على السفينة. قامت جمعية النقل البحري بإغلاق المرفأ برمته على الفور، وهددت عدة شركات نقل بحري بالانتقال إلى لونغ بيتش، حيث يتحكم فرع مختلف من النقابة. استجاب مجلس مشرفي لوس أنجلوس لقانون مقترح يجعل موظفي المرفأ موظفين مدنيين لاحق لهم بالإضراب، وكانت هذه الفكرة بمنزلة عقوبة بغية لنقابة عمال المرافئ والمستودعات. أجبر بريدجز أن يحمل بشدة على الفرع 13. ووقع مسؤولو المرفأ والنقابة وجمعية النقل

البحري اتفاقاً غير عادي فارضين عقوبات على الرجال الذين يرفضون العمل حسب التوجيهات. وقام سينت. شور وبريد جز بظهور مشترك أمام مجلس المشرفين ووعدا بأن يعيّننا حكماً دائماً كي يتعامل بسرعة مع نزاعات العمل في المرفأ. أعيد فتح أرصفة لوس أنجلوس في غضون أسبوعين، ولكن المشاعر السيئة خيمت بين مسؤولي فرع نقابة عمال المرفأ والمستودعات وقادتها العالميين<sup>24</sup>.

بعد شهرين، حين طُرحت مسوِّدة اتفاقية المكننة والتحديث على الاجتماع المغلق لنقابة عمال المرفأ والمستودعات في تشرين الأول، عرف الموفدون أن هذا يعني نهاية عهد. قالت فقرة: «إن القصد من هذه الوثيقة أن العقد، الذي يصوغ ويُنجز القواعد يجب ألا يُفسَّر بحيث يقتضي توظيف رجال غير ضروريين». إن كلمة «حاوية» لم تظهر، ولكن اللغة قدمت للإدارة الحق في تغيير طرق العمل في جميع أنواع الحمولة طالما أن هذا لا ينجم عنه أوضاع غير آمنة أو حمولات عمل مرهقة؛ وتستطيع النقابة أن تقدم شكوى إذا اعتقدت أن الأوضاع مرهقة. احتفظت نقابة عمال المرفأ والمستودعات بالسيطرة على فرز الحمولة على الرصيف، ولكن الحاويات والمنصات التي تصل إلى الرصيف محملة بشكل كامل لن يقوم بتفريغها ورزمتها من جديد عمال المرفأ.

ومقابل ما يقارب المرونة الكلية، وافق أرباب العمل على دفع 5 مليون دولار كل عام. سيدعم جزء من الأموال التقاعد: سيتلقى عمال المرفأ بعد خدمة 25 سنة راتباً أساسياً يبلغ 7,920 دولاراً، أو تقريباً راتباً أساسياً عن خدمة 70 أسبوعاً، لدى التقاعد في سن الخامسة والستين، بالإضافة إلى راتب 100 دولار شهرياً وهو المعاش التقاعدي الذي تمنحه نقابة عمال المرفأ والمستودعات. وسيُدفع للعمال الذين في الثانية والستين من العمر 220 دولاراً في الشهر حتى سن الخامسة والستين إذا تقاعدوا باكراً. وضمنت بقية النقود مكتسبات أسبوعية لعمال الفئة الأولى بمعدل مساو لخمس وثلاثين ساعة عمل، سواء كان هناك أم لم يكن حاجة لخدماتهم في أحواض السفن. إن أي شخص يُوظف كعامل مرفأ بعد توقيع الاتفاقية لن يكون مؤهلاً أبداً للضمان لأنه، وكما شرح ناطق باسم النقابة: «لو كان بوسعهم لما تخلوا عن أي شيء»<sup>25</sup>.

طلب الاجتماع المغلق العديد من التغييرات قبل إرسال المسودة إلى تصويت الأعضاء. وصوت أكثر من ثلث أعضاء نقابة عمال المرافئ والمستودعات ضدها. كان بعض المعارضين، كمثل فيلسوف عمال المرافئ من سان فرنسيسكو إريك هوفر، المشهور، غاضبين على أسس إيديولوجية. وقال هوفر بنبرة عاصفة: «لا يمتلك هذا الجيل الحق بالاستسلام، أو بيع شروط نقلتها إلينا الأجيال السابقة». أما عمال أحواض السفن في لوس أنجلوس، الذين كانوا ما يزالون غاضبين من تدخل بريدجز في نزاع عملهم المحلي ومتضايقين من فقدان عمل تفرغ وتعبئة الحاويات، فقد رفضوا المسودة باثنين مقابل واحد تقريباً. دعم فرع سياتل بريدجز؛ كما فعل فرع وطنه سان فرنسيسكو، حيث أحبت قوة العمل المتقدمة في السن بشكل غير عادي - كان ثلثا عمال المرفأ في سان فرنسيسكو تقريباً في الخامسة والأربعين أو أكبر - شروط الاستقالة. قدم الأعضاء في المدينتين معظم الأصوات للمصادقة على العقد<sup>26</sup>.

سببت اتفاقية المكننة والتحديث مفاجآت في كل مكان. كانت النتيجة الأولية المتنبأ بها موجة من الاستقالات. وبحوافز تشجع عمال المرافئ الأكبر سناً على ترك قوة العمل، تراجع عدد الذين فوق الخامسة والستين من 831 في 1960 إلى 321 في 1964، وترك خمس الذين بين الستين والخامسة والستين. وبخلاف التوقعات على الجانبين برهنت ضمانات الدخل للعاملين النشطين بأنها غير ضرورية. وبدلاً من فائض عمل، جربت أحواض السفن نقصاً في العمل بفضل التدفق المتزايد للحمولة. وتم توظيف عدد كبيرة من عمال الفئة الثانية كعمال فئة أولى للمرة الأولى أثناء أعوام<sup>27</sup>.

قدمت الاتفاقية كل ما كانت تأمله شركات النقل البحري من ناحية الإنتاجية. كانت إنتاجية العمل ضحلة لمدة عقدين تقريباً قبل 1960. وأدت قدرة أرباب العمل الجديدة على تغيير طرق العمل بالنسبة للحمولة غير الموضوعة في حاويات إلى رفع النسبة الطنية لساعة عمل كل رجل 41% في خمس سنوات، وتضاعفت الإنتاجية الإجمالية، المتكيفة مع تغيرات في مزيج الحمولة، في غضون ثماني سنوات. استطاع الشاحنون إرسال بضائعهم المعلبة، وأرزهم المعبأ في أكياس، وطحينهم ومنتجات مشابهة على منصات.

وكان رجلان بدلاً من أربعة أو ستة يعالجون الحديد والفضة، وكانت ست بالات قطن تُرسل إلى التصدير مرزومة على منصة واحدة تزن ثلاثة آلاف رطل، وهي ثقيلة جداً وفق القواعد القديمة، ولكنها صارت مسموحة وفق الجديدة. وارتفعت النسبة الطنية لكل ساعة عمل في السكر 74% بين 1960 و1963، وارتفعت في الأخشاب 53%، وفي الأرز 130%. وفي عام الاتفاقية الثالث، استخدمت مرافئ الساحل الغربي ساعات عمل أقل بمليونين ونصف المليون مما اقتضاه العقد السابق، وهذا عدد مساوٍ لـ 8% من كل العمل الذي استخدمته تلك المرافئ في 1960.<sup>28</sup>

وبخلاف توقعات النقابة، جاءت مكاسب الإنتاجية الكبيرة هذه من العراق، وليس من الأتمتة. وقد قال عالم الاقتصاد بول هارتمان بعد تحيل دقيق للاتجاهات: «يقترح الدليل أن أرباب العمل، في الجزء الأكبر، كرسوا جهودهم لاقتناص المزيد من العمل الجسدي من القوة العمالية، بدلاً من ابتكار أو القيام باستثمار جديد». صارت الأكياس أكبر، أما حمولات شبكة الحبال، التي لم تعد متقيدة بحد الوزن السابق الذي يبلغ ألفين ومائة رطل، فقد زادت إلى أربعة آلاف رطل. كانت النتيجة عملاً جسدياً أكثر صعوبة للرجال الذين في العنابر، الذين كان عليهم إدخال هذه الحمولات الثقيلة إلى مكانها. وأُطلق على حمولات شبكة الحبال الكبيرة جداً، التي كان يمنعها العقد سابقاً، في أحواض السفن اسم «حمولات بريدجز».<sup>29</sup>

غيّرت الأطراف مواقعها بشكل غريب. طلبت النقابة أن يقوم أرباب العمل بمكننة أسرع كي ينهوا هذه الأعباء الجسدية. قال هاري بريدجز لمفاوضي الإدارة في 1963: «ننوي أن نضغط كي نقوم بإضافة الآلات بشكل إجباري. إن أيام التعرّق في هذه الأعمال يجب أن تولّى وهذا هو هدفنا». كانت شركات النقل مترددة في إنفاق النقود. واستجابت نقابة عمال المرافئ والمستودعات بتقديم الشكاوى ضد الافتقار إلى الآلات على الأرصفة وفي العنابر. وبعد أكثر مفاوضات التحكيم غرابة في تاريخ أي صناعة، أمر أرباب العمل في حزيران 1965 بتقديم رافعات مشعّبة وونشات لعمال المرافئ.<sup>30</sup>

وفي 1966، دفعت مصالح الشحن في الساحل الغربي 29 مليون من الأموال التي قدمت تقاعداً مبكراً، وتعويض وفاة، وفوائد عجز، مع زيادة لأجر العمال المبعدين. برهن هذا على أنه استثمار مربح جداً. وفي 1965 وحده، وفق تقدير واحد، ادخرت شركات الملاحة 59,4 مليون دولار بسبب اتفاقية المكننة والتحديث، وهذا أكثر من مدفوعاتها السنوية باثنتي عشرة مرة. إن الفعالية المحسّنة، والتي أسهمت في زيادة في أرباح شركات النقل، جاءت في وقت بالكاد كان يُشعر فيه بالحاوية في مرافئ المحيط الهادئ. - كان الشحن بالحاويات يغطي 1,5% من الحمولة الطننية العامة في مرافئ المحيط الهادئ في 1960 وأقل من 5% في 1963. وحين وصلت الحاوية أخيراً بكامل قوتها، وقادت إلى زيادة غير قابلة للتصور في الإنتاجية، جلبت معها أيضاً المزيد من المفاجآت. ازدهر ميناء لوس أنجلوس، حيث كان عمال المرفأ متأكدين من أن الأتمتة ستدمر الوظائف، بشكل يفوق التوقعات، أما مرفأ سان فرانسيسكو والذي كان عماله المعارضين الأقوى لاتفاقية المكننة والتحديث، فقد ذوى. وفيما كانت تفاوض على الأتمتة في 1960، لم تكن الإدارة أو القوة العمالية قادرة على التنبؤ بما ستفعله الحاوية. ساد قانون النتائج غير المتوقعة. وكما اعترف بريدجز فيما بعد: «بصراحة، بوغنت نقابة عمال المرفأ والمستودعات، كما بوغنت الكثير من شركات الملاحة»<sup>31</sup>.

وضعت اتفاقية المكننة والتحديث القواعد لساحل المحيط الهادئ الأمريكي وتوسعت على الفور إلى غرب كندا. وفي الشرق، لم تسمح سياسة جمعية عمال المرفأ الدولية العنيدة بحل ساحق كهذا لمسائل الأتمتة. كانت الجمعية تمثل عمال مرافئ من مين إلى تكساس، ولكنها كانت تفاوض بشكل منفصل مع مجموعات مختلفة من أرباب العمل في أعلى وأسفل الساحل. ولم يكن هناك عقد شامل للساحل كما كان هناك في الغرب. ولم يكن هناك شخص كهاري بريدجز، قائد نقابي مؤتمن ومحترم بما يكفي كي يكسب دعم الأعضاء لما هو غير صفقة مشتبه بها. كان مقر الجمعية الدولية لعمال المرفأ يمتلك سلطة محدودة على قادة فروع النقابة، الذين كان بوسعهم أن يفعلوا ما يحلو لهم. وكتب الصحفي موري كيمبتون في صحيفة نيويورك بوست بشكل ملائم: «إنها النقابة الفوضوية الوحيدة»<sup>32</sup>.

كان وليم برادلي، رئيس الجمعية الدولية لعمال المرافئ من 1953 إلى 1963 رجلاً معتاداً حصل على لقب «قبطان» منذ الأيام التي كان يدبر فيها زورق قَطْر. رُشِّح لرئاسة النقابة بعد إجبار رئيسها مدة طويلة جوزيف ريان على ترك المنصب بسبب تهمة فساد في 1953. وكسب برادلي، الذي لم يعمل أبداً في أحواض السفن، قليلاً من الاحترام بين عمال المرفأ في بروكلن ومانهاتن، واحتراماً أقل بكثير في هيوستن وسافانا. وفي 1961، ربح منشقون يطالبون بتطبيق عقد صارم والحفاظ على مجموعات من 21 رجلاً على مناصب في النقابة في فرع أنطوني أناستاسيا رقم 1814 في بروكلن. ووسط المفاوضات من أجل العقد في العام التالي، حاول أنستاسيا السريع الغضب أن يسحب فرعه من الجمعية الدولية لعمال المرافئ والمساومة بشكل مستقل. اعتمد برادلي على تيدي جليسون، الذي هو رسمياً المنظم الرئيس للنقابة ونائب الرئيس التنفيذي، كي يحل تعقيدات سياسية داخلية كهذه وكذلك العلاقات مع أرباب العمل. كانت الواجهة المائية في دم جليسون، الذي كان في إحدى المرات مشرفاً على رصيف بحري. كان والده وجده عاملي مرفأ، ونشأ هو وإخوته الإثنا عشر على بعد عدة فراسخ من أحواض السفن في مانهاتن السفلى. كان عمله في المرفأ هو فاحص لإحصاء الحمولة، وليس رجل عنابر يحمل جسدياً البن والاسمنت. وكان الإيرلنديون في قاعدته غير متأكدين من أنه كان قوياً بما يكفي، أما الطليان والسود، الجماعتان الإثنتان الأخريان اللتان تعملان في أحواض السفن، فلم تكونا متأكدتين من أنهما تريدان قائداً إيرلندياً أمريكياً آخر. لم تكن هذه بيئة يستطيع فيها المساومون إنجاز تقدم في موضوع عاطفي كالأتمتة<sup>33</sup>.

كانت المشكلات السياسية الداخلية للنقابة متأصلة في وقائع اقتصادية غير سارة. - فابرغم من أن المرفأ ككل كان يزدهر، فإن الأرصفة البحرية في مانهاتن لم تكن كذلك. ولقد نقص عدد الرجال الذين وُظفوا في قاعات التوظيف الخمس في مانهاتن 20% في 1957 - 58 وفي 1961 - 62، بينما ازداد التوظيف في بروكلن ونيوجرسي. وهددت مشاريع إعادة التطوير المدنية، على غرار مركز التجارة العالمي المقترح، بإزالة الأرصفة البحرية التي لن تُستبدل أبداً، أما الازدحام على طول الواجهة المائية لنهر الهدسون فقد جعلها غير مناسبة لعمليات الحاويات الجديدة. بالمقابل، لم ير عمال المرفأ في بروكلن

تهديداً مباشراً لوظائفهم. ولم تكن عمليات الحاويات قد بدأت حتى في كثير من المرافئ، وبينها فيلادلفيا وبوسطن، وبالتالي لم تكن أولوية للقادة المحليين. وبهذه المواقف المختلفة جداً التي تقود الرؤساء المحليين لمراقبة وجهات النظر المختلفة، عانت الجمعية الدولية لعمال المرافئ من صعوبة كبيرة في الوصول إلى مقاربة موحدة حيال الحاوية<sup>34</sup>.

إن تمعاً المحكمين المؤقتة في 1960، التي حمت الوظائف ولكنها سمحت لأرباب العمل باستخدام غير محدود للحاويات والآلات مقابل مدفوعات لصندوق الجعالات، بالكاد كانت مهمة. تم تأسيس مجلس جعالات لإدارة التدفق المتوقع للأموال، ولكن النقص في مواصلات المرفأ أثناء الركود الاقتصادي في 1960 - 61 عنى أن هناك القليل من الجعالات. زعم جليسون أن خطوط نقل أخرى تحاول تجنب دفع الجعالات عبر تشجيع الشاحنين على رزم حمولاتهم في منصات بدلاً من حاويات. وقال متهماً في أواخر 1961: «هذا تهديد واضح لاتفاقية مساومتنا الجماعية القائمة ولبرنامج الجعالات». وانخفضت ساعات عمل المرفأ في كانون الأول 1961 بنسبة 4% عن العام السابق و20% عن كانون الأول 1956، ولكن لم يكن هناك حتى الآن تعويض يُدفع للرجال الذين انتهى عملهم<sup>35</sup>.

وهكذا صار أمن الوظيفة في وجه الأتمتة اهتمام النقابة الساحق حين بدأت مفاوضات العقد في 1962. ولعب أمن العمل بشكل مختلف في أمكنة مختلفة. وطلب قائد نيويورك فراك فيلد أن تناوض جمعية عمال المرافئ الدولية من أجل نظام أسبقية يشمل المرفأ: كان العمل في أرصفة فرع نقابته 858، في مانهاتن السفلى يقل، ولكن الأسبقية العرفية الخاصة بالرصيف البحري عنت أن عمال المرفأ المبعدين في مانهاتن لا يمكن أن يعثروا على العمل بسهولة على أرصفة بحرية أخرى. لم يرغب قادة فروع نقابية أخرى بإنقاص أمن عمل أعضائهم عبر إعطاء أعضاء فيلد أسبقية في التوظيف<sup>36</sup>.

كانت هذه الانقسامات الداخلية شديدة الوضوح حين دخلت الجمعية الدولية لعمال المرافئ المفاوضات من أجل عقد 1962. بدأت النقابة بمطالب بأن جميع عمال المرفأ في نيويورك المنخرطين في معالجة حمولة مرزومة مسبقاً من أي نوع يجب أن يتلقوا دولارين إضافيين في كل ساعة، ويجب أن تُحدد غرامة من دولارين على كل طن في الحاوية تُدفع

لصندوق الجعالات. وانتقد أناستاسيا، الذي لم يتأثر فرعه في بروكلين من الحاويات إلا قليلاً، علناً مقترحات نقابته، وعدّها سخيفة، وهدّد بالانسحاب من الجمعية الدولية لعمال المرافئ. تجاهلت جمعية الشحن مطالب النقابة، واقترحت بدلاً من ذلك أن يُسمح لشركات النقل بمعالجة الحاويات بمجموعات من 18 رجلاً وحمولات أخرى بمجموعات من 16 رجلاً، وأن يُزاح مشغّلو الرافعات من نطاق السلطان القضائي للنقابة. كانت التغييرات، التي تضاعفت بوجود 560 مجموعة في المرفأ، ستشكل جائحة بالنسبة للجمعية. وحذر المستشار الاقتصادي والتر آيزنبرغ جليسون من أن اقتراح أرباب العمل سيقود إلى ازدياد حاد في نقل الحاويات وسيوفّر عليهم 144 مليون دولار في مدة العقد البالغة ثلاث سنوات. اعتقدت النقابة أن هذه النقود تنتمي بشكل صحيح إلى أعضائها، ولكن أرباب العمل عدّوها الثمار غير المكتسبة للاسترياش\*، والتي لا حق للعمال بها. وتعهد لأعضائه الغاضبين بأن النقابة لن «تبيع الوظائف كما فعل بريدجز»<sup>37</sup>

لم يكن أي من الجانبين مستعداً لأي شيء مثل اتفاقية المكننة والتحديث على الساحل الغربي. وبعد استطلاع للآراء السياسية على مستويات عليا في نيويورك، اقترح الوسطاء أن توقع الجمعية الدولية لعمال المرافئ وجمعية الشحن عقداً لمدة عام والقيام بدراسة مشتركة للأتمتة وأمن العمل. وافقت جمعية الشحن بتردد. رفضت النقابة، وأغلق إضراب المرفأ كله في نهاية أيلول 1962. أمر الرئيس كينيدي النقابة بالعودة إلى العمل لمدة ثمانين يوماً كـ «مدة تهدئة» وعيّن ثلاثة أساتذة كي يستقصوا النزاع. رفض أرباب العمل إذا لم توافق النقابة على ألا تضرب أثناء العام. لم ترغب الجمعية الدولية لعمال المرافئ بأية دراسة يمكن أن تؤدي إلى فقدان الوظائف على المدى الطويل. وأثار غضب جليسون على الفور تلميح الوسطاء بأن أرباب العمل يمكن أن يخفّضوا في النهاية قوة العمل عبر الدفع للعمال كي يستقيلوا. وألح في أواخر تشرين الأول: «لا نريد بيع الوظائف. لقد باع الساحل الغربي رجاله، ولكن هنا، على الساحل الشرقي والخليج، نحن لا نريد ذلك». انسحب الأساتذة. وقبل يومين من عيد الميلاد 1962، انتهت مدة التهدئة، وأضربت النقابة مرة ثانية<sup>38</sup>.

عين كينيدي ثلاثة رجال كي يتوسّطوا: السناتور الجمهوري وين مورس، الذي عمل سابقاً كوسيط عمال؛ والأستاذ في كلية جامعة هارفارد للأعمال جيمس هيلي؛ وتيودور كيل، محامي عمال من نيويورك. وفي 20 كانون الثاني، 1963، وتقريباً بعد شهر من الإضراب، أعلنوا عن اقتراح: ستحصل النقابة على عقد لمدة عام مع مبلغ كبير وزيادة في الفوائد، وسيدرس وزير العمل مسائل أمن العمل ويقوم بالتوصيات. ستحاول الجمعية الدولية لعمال المرافئ وجمعية الشحن تطبيق التوصية، ولكن إذا فشلنا في ذلك، ستختاران مجلساً محايداً للقيام بالعمل. ظاهرياً، بدا كأن الخطة تفضّل النقابة؛ واجه أرباب العمل زيادة كبيرة في الأجر وكلف الفائدة دون ضمان لإنتاجية كبيرة. انتقد جليسون الاقتراح، وقبله، بينما عارضت جمعية الشحن دون فائدة. وعادت النقابة التي كانت منتصرة ظاهرياً إلى العمل.

كان خروج النقابة منتصرة مضللاً. فالمقولة المنفصلة من قبل الوسطاء لا يمكن أن تُقرأ بأية طريقة سوى كتحذير للجمعية الدولية لعمال المرافئ: «نرغب... بالتشديد على اعتقادنا القوي بأن قدرة هذه الصناعة على دعم الأجور والفوائد التي يستحقها العمال لا يمكن أن تستمر دون إضعاف جدي في غياب تحسن محدد في الانتفاع من القوة العمالية». وكان المعنى الضمني هو أنه إذا بقيت النقابة غير راغبة بعقد صفقة حول الحاويات، فإن الحكومة جاهزة كي تفرض واحدة<sup>39</sup>.

وبينما كانت وزارة العمل تدرس أتمتة المرفأ في بقية عام 1963، تحملت الجمعية الدولية لعمال المرافئ هجوماً آخر مميتاً. شنّ جليسون، الذي هو رسمياً نائب الرئيس التنفيذي ولكن بوضوح الشخصية الأكثر قوة في النقابة، حملة لاستبدال برادلي كرئيس. واتهم برادلي قليل الحظ، والذي هو اسماً للرئيس، جليسون بإخضاع النقابة لـ «إضراب غير ضروري» ضد الأتمتة. لم يكن جليسون يتمتع بالشعبية الكبيرة، ولكن حتى نقاده أفرّوا بالحاجة ليد قوية في الرئاسة، ودفع مؤتمر النقابة برادلي إلى منصب الرئيس الفخري. وبعد أن انتُخب قائد فرع مانهاتن جون باورز إلى وظيفة جليسون القديمة مما منحه سلطة أعلى من سلطة رئيس فرع نيوجر في موبایل، جورج ديكسون،

بقيت الجمعية الدولية لعمال المرافئ تحت الهيمنة الأيرلندية النيويوركية حين واجهت مسألة الحاوية فيما بعد.

إذا كان صعود جليسون قد بدل بيئة المساومة، فهذا ما فعله أيضاً التدهور المستمر في أحواض سفن نيويورك سيتي. وبعد أن صارت الحاويات تعالج في 1963 أكثر من 10% من الحمولة العامة للمرفأ كله للمرة الأولى، وبعد أن كان روبرت فاغنر، العمدة الذي جعل أحواض السفن أولوية، يستعد للاستقالة، صار حل موقف الحاوية ملحماً لضيق نيويورك داخل الجمعية الدولية لعمال المرافئ. كان الخوف من أن الأتمتة ستدمر النقابة المسألة الأساسية في مؤتمر للفروع الجنوبية للجمعية الدولية لعمال المرافئ في حزيران 1964. وحين نشرت وزارة العمل دراستها لمرفأ نيويورك في بداية تموز، قدم جليسون رداً غير متوقع: «يمكن أن يكون الوقت قد نضج لإدخال أجر سنوي مضمون في هذه الصناعة»<sup>40</sup>.

اتخذت مفاوضات عقد 1964 نبرة مصالحة غير معتادة. واقترحت جمعية الشحن في نيويورك مجموعات عمال أصغر والمزيد من المرونة في تعيين العمال، كما ألحت وزارة العمل. بالمقابل، قدمت معاشات تقاعدية متزايدة وتقاعداً مبكراً، وضماناً بأن كل من يُوظف سيحصل على عمل ثماني ساعات، وعلى تعويض إنهاء خدمة لرجال مبعدين بشكل دائم، وضمان دخل سنوي لعمال المرفأ المنتظمين. وحين رفضت الجمعية الدولية لعمال المرافئ أي تنازل عن حجم مجموعات العمال، طُلب الوسطاء الفدراليون مرة أخرى. وحث الوسطاء الذين عينهم الرئيس جونسون في 1964 على أن يمول أرباب العمل دخلاً مضموناً لعمال المرافئ الدائمين الذين يظهرون توفّرهم في العمل. بالمقابل، اقترح الوسطاء أن يُسمح لأرباب العمل بنقل العمال من بوابة إلى أخرى، ومن مهمة إلى أخرى، وأن يُخفّض حجم مجموعات العمال تدريجياً إلى 17 بحلول 1967. كان جليسون راغباً بالموافقة على مجموعات أصغر، ولكن اقتراح جعل العمال يقومون بأعمال متعددة ودد الغضب بين الفاحصين، الذين خشية أن يتلاشى عملهم الأقل تطلباً للطاقة والجهد. و ضد رغباته، أُجبر جليسون على إخراج النقابة إلى الإضراب ثانية في أيلول 1964<sup>41</sup>.

أمرت إدارة جونسون، المهتمة بشكل متزايد بتسويات تضخم العمالة عمال المرفأ بالعودة إلى العمل وفرضت مدة تهدئة لمدة ثمانين يوماً. وفي هذه المرة تفاوضت الجمعية الدولية لعمال المرفأ وجمعية الشحن دون التمثيل المسرحي المعتاد. ومقابل أجر كبير وزيادة في الفائدة على طول الساحل كله، بما فيه ثلاث عطل إضافية مدفوعة وعطلة أسبوع رابع، وافقت النقابة على خفض حجم مجموعة العمال من أجل الحمولة العامة، بما فيه الحاويات، إلى 17 رجلاً في 1967. وبدءاً من 1966، سيدفع أرباب العمل في نيويورك جعالة على كل حاوية تمر في المرفأ، على أن تُستخدم الأموال لمنح عمال المرفأ المؤهلين ضماناً يعادل ست عشرة ساعة عمل كل عام طالما أنهم يسجلون اسمهم في قاعة التوظيف، حتى لو نادراً ما وُظفوا. سيدفع هذا الدخل السنوي المضمون حتى سن التقاعد، منشئاً معونة دائمة للعاملين المبعدين. لخصت نشرة طيارة إعلانية للنقابة التغييرات الضخمة التي سيسببها العقد: «إن هذه الاتفاقية تنقل الصناعة من الاعتماد على قوة عمل تصادفية بشكل كامل إلى معيشة مستقرة وأمنة»<sup>42</sup>.

وحيث كانت الجمعية الدولية لعمال المرفأ مهتمة، لم يكن هناك شيء بسيط أبداً. تماماً قبل عيد الميلاد، وبعد انتهاء مدة التهدئة، بدأت الإضرابات اللاقانونية في بالتيمور وجالفرستون ونيويورك. ثم، وفي اقتراح سري في 8 كانون الثاني، 1965، صدم أعضاء الجمعية في نيويورك قيادة النقابة برفض العقد الجديد، ولكن ليس قبل توظيف شركة علاقات عامة، في عمل فائق للعادة بالنسبة لرئيس نقابة متكّمة، وشرح العقد عبر الإذاعة. وفي المرة الثانية صوّت أعضاء الجمعية في نيويورك بنعم، ولكن في اليوم التالي صوّت الأعضاء في بالتيمور بلا. ونشأ نزاع منفصل في فيلادلفيا، تبعه إضراب لا علاقة له بالأمر للجمعية في معظم موانئ الجنوب. ولم يتم توقيع عقود تقدم دخلاً سنوياً مضموناً في نيويورك وفيلادلفيا حتى آذار 1965. - كان الطريق إلى التحوية واضحاً في مرفأين. - إلا أن التحوية لم تُعالج في معظم المدن الأخرى على طول الساحل الشرقي والخليج<sup>43</sup>.

كانت اتفاقية المكننة والتحديث على ساحل المحيط الهادي، والدخل السنوي المضمون في شمال الأطلسي، من بين ترتيبات العمل الأكثر خرقاً للعادة والأكثر إثارة للجدل في تاريخ

العمل الأمريكي. كانا نتاج زمن كان فيه الاختفاء الدائم للعمل بسبب الأتمتة مسألة لنقاش مروى فيه. وكانت حكومة الولايات المتحدة، وخاصة وزارة العمل، تقوم بدراسات جدية لتأثير الأتمتة آملة مساعدة العمال المتضررين بشكل أفضل، وكانت مؤسسات، على غرار المؤسسة الأمريكية للأتمتة والتوظيف، تعقد الكثير من المؤتمرات المشهورة. وعالج الرئيس كينيدي بنفسه المسألة في 1962: «أرى أن التحدي المحلي الرئيس، في الواقع، لمدة الستينيات، هو الحفاظ على توظيف تام، في وقت تقوم فيه الأتمتة باحتلال مكان البشر»<sup>44</sup>.

كانت الأتمتة بالنسبة للعمل المنظم مسألة تحتل الصدارة. وقد حددها ثلثا قادة العمل الذين استجابوا لمسح على أنها الاهتمام الأكثر جدية للنقابات. إن الأتمتة «تصبح بسرعة لعنة على هذا المجتمع»، كما قال رئيس اتحاد العمال الأمريكي ومجلس الهيئات الصناعية جورج ميني لمؤتمر اتحاد العمال السنوي في 1963. هدّد إحلال الآلات مكان القوة العاملة البشرية النقابات، وشوَّش الخطوط القضائية الراسخة طويلاً وأثار كلف مساومة خلال خفض عدد العمال في مصنع، ومن الممكن أن يكون الاستبدال مدمراً للعمال. كان كثير من العمال في الستينيات يفتقرون لمهارات القراءة والحساب الأساسية، وكانت مستويات التعليم متدنية بما يكفي لجعل الاحتفاظ بالعمال إشكالياً: لم يتجاوز نصف عمال الإنتاج في المصانع الأمريكية في تعليمهم الصف العاشر<sup>45</sup>.

حاولت النقابات المفردة وأرباب العمل التعامل مع الأتمتة بطرقهم الخاصة. وساوّم الكهربائيون في نيويورك من أجل خمس ساعات في اليوم في 1963 كي ينشروا العمل المتاح. واقترح عمال السيارات المتحدون أسبوع عمل مرناً، يرتفع إلى 48 ساعة حين تنخفض نسبة البطالة تحت المستوى المحدد وتنخفض تحت 40 ساعة، لإنقاذ الوظائف، حين تكون البطالة عالية؛ رفض صانعو السيارات الخطة، ولكنهم قبلوا في النهاية اقتراح النقابة من أجل صندوق لمواصلة رواتب العمال في حال التسريح المؤقت. ووافقت جمعية شركات الملاحة الجوية على التخلي عن الوظائف في شركات الخطوط الجوية العالمية مقابل مدفوعات نقدية سلفاً بالإضافة إلى ثلاث سنوات من أجر تعويض الخدمة والضمان الصحي. وحاول عمال المناجم المتحدون، ونقابة الطابعين الدوليين، وعمال

الملابس النسائية الدوليون، والاتحاد الأمريكي للموسيقيين المساومة على عقود تحمي أعضاءهم أثناء محاولة أرباب العمل القيام بالآتمة<sup>46</sup>.

نُظر إلى اتفاقيات عمال المرافئ كنماذج لمعالجة هذه الهموم. ولقد حلت بأية حال جميع المشكلات. وقال أمين خزنة نقابة عمال المرافئ والمستودعات لويس جولدبلات ملحاً في 1978: «لقد تنازلت النقابة أكثر مما ينبغي. لم تحصل على كل ما كانت مخولة للحصول عليه، كمثل إعادة الاستيلاء على العمل كله على الواجهة المائية». هناك صراعات كثيرة لم تشب بعد حول السيطرة على النقابة بعد أن ابتعدت المحطات الطرفية للحاويات عن الأرصفة. وعلى الساحلين كليهما، تحددت نقابة سائقي الشاحنات عقود العمل التي وعدت بتحميل وتفريغ بعيد عن أحواض السفن لنقابات عمال المرافئ، وكانت هذه نزاعات حلتها المحاكم في النهاية لصالح نقابة سائقي الشاحنات. - وطرح استخدام السفن التي كانت تنقل بَرَجَات بأكملها محملة بالحاويات مجموعة جديدة من تحديات علاقات العمل، وصار تمثيل النقابة لعاملي المكتب الذين كانت كمبيوتراتهم تسيطر بازدياد على عمليات الحاويات مصدر نزاع لعقود<sup>47</sup>.

كان الأمر الأكثر إشكالية لكثير من عمال المرافئ هو التغيرات الاجتماعية الناجمة عن اختفاء نموذج العمل على الواجهة المائية الذي أبلاه الزمن. وفقدت المهارات التقليدية، كمعرفة كيفية وضع الحمولة على متن سفينة خاصة بالحمولة السائبة، قيمتها. أما الرجال الأكبر، الذين مكنتهم أسبقيتهم من التسلق من أعماق العنابر إلى عمل أقل تطلباً على ظهر السفينة، فقد وجدوا أن المجموعات الصغيرة الحجم جعلت العمل على ظهر السفينة مجهداً جداً. لم يعد بوسع الآباء إحضار أبنائهم إلى وظائف الواجهة المائية ذات الرواتب العالية بالرغم من خطرها وتطلبها؛ لأن الوظائف كانت تخفي. وكانت عائلات عمال المرافئ، التي صارت تحصل على دخل مستقر، حرة كي تنتقل من حارات واجهة مائية فظة إلى ضواح مريجة، موجة ضربة إلى التضامن الطبقي الذي جاء من العزلة. - إن أيام المجموعات التي استمرت طويلاً التي كانت تعمل معاً، وأيام الأوضاع العرضية التي جعلت الرجال يعملون حين يرغبون ويصطادون الأسماك حين يريدون، لن

تعود أبدأ، وصار العمل الذي كان مرة متّصفاً بالاستقلالية والحرية من السيطرة يدر راتباً عالياً ومحكم التنظيم. «إنهم يحوّلون هذا العمل إلى عمل مصنع»، كما شكّا عامل المرفأ النيويوركي بيتر بيل. ووافق على هذا الرأي سيدني روجر، محرر صحيفة نقابة عمال المرفأ والمستودعات في سان فرنسيسكو: «لقد سمعتُ كثيراً من الرجال يقولون، هذا بالضبط ما قالوه: لم يعد العمل على الواجهة المائية ممتعاً بعد الآن. لقد ذهب المتعة. إن المتعة تتعلق بالرجال الذين يعملون معاً، بالإحساس بالألفة بين الرفاق»<sup>48</sup>.

وبالرغم من حالات السخط هذه، بدا كأن مقاومة نقابات عمال المرفأ الشرسة للأتمتة أسست مبدأ مفاده أن العمال الذين عملوا وقتاً طويلاً يستحقون أن يُعاملوا بشكل إنساني في حين تتبنى الأعمال الابتكارات التي ستتهي وظائفهم. ولقد قُبِل ذلك المبدأ في النهاية في أجزاء قليلة جداً من الاقتصاد الأمريكي ولم يدوّن أبدأ في القانون. وجعلت أعوام المساومة التي قام بها قائدان نقابيان مختلفان صناعة عمال المرفأ استثناء نادراً، أُجبر فيه أرباب العمل الذين جنوا الأرباح من الأتمتة على مشاطرة الفوائد مع الأشخاص الذين قضت الأتمتة على وظائفهم.

