

METODI DI IDENTIFICAZIONE DEL CARICO E DEL PROPRIETARIO.

2000 Anni fa

Sistemi di chiusura, marchi.

Nella parte interna del collo dell'anfora vinaria italiana (cioè un'anfora usata per trasportare vino) si può vedere la presenza di un restringimento delle pareti interne, questo serviva a fare in modo che il tappo di chiusura non potesse cadere all'interno. Questa chiusura era normalmente un grosso tappo di sughero e su di esso poteva essere messo un disco di terracotta sul quale veniva colata resina, cera, o gesso allo scopo di sigillare ermeticamente il contenitore e preservare il contenuto dagli agenti atmosferici.

Sul disco di terracotta potevano essere impressi marchi relativi al produttore o l'esportatore. Bolli impressi sulle anse, sul collo, sull'orlo o graffiti tracciati sul corpo o in prossimità del puntale avrebbero poi potuto costituire un ulteriore segno di riconoscimento della fabbrica del contenitore o indicare il tipo di prodotto, il suo peso e l'età. Anche il noleggiatore o il produttore avrebbe potuto richiedere a ceramisti che lavoravano su ordinazione l'apposizione di un proprio contrassegno. Marchi e bolli non solo garantivano i proprietari da eventuali trafugamenti, ma anche i compratori per i contenuti e la capacità delle anfore. Caratteri tracciati sul corpo con inchiostro rosso o in nero denotavano la natura dei prodotti trasportati, la qualità, il peso dell'anfora, la compagnia mercantile esportatrice, se non addirittura erano relativi alle verifiche doganali e dimostravano che l'anfora era stata soggetta ad un controllo ed erano state regolarmente riscosse le imposte dovute per le importazioni ed esportazioni. Qui in basso potete vedere alcuni di questi marchi che sono stati ritrovati su anfore di diversi tipi ed epoche.



Ai Giorni Nostri

Sistemi di chiusura, marchi.

I moderni container non differiscono di molto dalle loro lontane parenti, le anfore; ogni container è regolarmente numerato e registrato nella forma 4 lettere (delle quali le prime 3 corrispondono alla sigla della compagnia proprietaria)- 6 numeri - 1 numero (denominato "check-digit"). Da questa standardizzazione è nata anche l'abitudine di valutare la capacità di carico di una nave portacontainer in TEU (è un acronimo e vuole dire Twenty-feet Equivalent Unit). Inoltre è possibile inserire dei veri e propri sigilli sulle chiusure delle porte del container per proteggerlo da eventuali intrusioni.



Questo è il numero che identifica il proprietario del container, noterete che tutte le sigle terminano con la lettera "U", significa che questi sono containers che viaggiano per mare.



Un esempio di parecchi "reporting mark" ovvero le "targhe" dei containers.

Stigillo per porte container

