

## LE NAVI PER IL TRASPORTO DELLE MERCI.

### *2000 Anni fa*

#### *Le navi onerarie.*

Queste navi da trasporto, in latino chiamate *naves onerariæ*, possedevano una sezione capace con una carena tondeggiante; la loro lunghezza corrispondeva a circa tre volte la loro larghezza, che era a sua volta il doppio del pescaggio (nella media una nave era lunga 19 metri, aveva una larghezza di circa 6 e un pescaggio leggermente inferiore ai 3 metri). Generalmente queste imbarcazioni si muovevano grazie alla forza del vento, che andava a gonfiare le vele. Tutte le navi erano comunque dotate di remi, utilizzati in caso di necessità. Per quanto riguarda il tonnellaggio delle navi da carico, questo variava a seconda delle esigenze commerciali. Dalle fonti scritte siamo venuti a sapere che la capacità di 10.000 modii di grano (circa 70 tonnellate) era il limite inferiore per le navi di tonnellaggio medio, e grazie ai ritrovamenti sottomarini siamo anche a conoscenza del fatto che la maggioranza delle imbarcazioni impiegate era di 3.000 anfore (150 tonnellate). Esistevano anche le *muriophoroi*, letteralmente "portatrici di 10.000 anfore (500 tonnellate)".



### *Ai Giorni Nostri*

#### *Le navi portacontainer.*

Le navi portacontainer sono navi il cui intero carico è costituito da container. Questi ultimi possono poi essere trasportati alla meta finale con dei camion o per mezzo del treno. La tecnica alla base di questo tipo di trasporto è detta "containerizzazione". Conosciute informalmente come "Box Boats" queste navi trasportano la maggior parte delle merci che costituiscono l'intero commercio internazionale. Le rotte più lunghe e importanti tra i porti principali vengono servite con grandi navi mentre portacontainer più piccole si occupano di trasferire i carichi nei porti minori o verso queste navi più grandi che attraccano solitamente nei porti maggiori. Le navi portacontainer hanno di solito motori a gasolio e un equipaggio che può variare dalle 20 alle 40 persone. Gli alloggiamenti dell'equipaggio e il ponte di comando sono situati nei diversi ponti che costituiscono la "torre" posta a poppa della nave stessa sopra la sala macchine. Le prime navi portacontainer furono realizzate modificando delle petroliere. Oggi invece queste navi costituiscono una classe a sé e si inseriscono tra le più grandi navi del mondo, superpetroliere a parte.

