

pie *tre*, accade che anche alcune merci povere trovano la loro convenienza ad essere trasportate sopra i piroscafi. Di qui la decadenza dei velieri ed il favore di cui godono i piroscafi.

L'affitto di una nave per il trasporto delle merci si chiama *nolo* e si calcola per ogni tonnellata equivalente al peso di 1,000 chilogrammi. Così per esempio, volendo un mercante spedire 500 tonnellate di marmo da *Livorno* a *Nuova York*, converrà si diriga ad un veliero o ad un vapore, sottostando alla condizione di pagare una certa somma per ogni tonnellata. Se il carico è tale che un ritardo non lo guasti, presceglierà un veliero; è il caso del *marmo*, del *petrolio*, di molte *granaglie*, del *carbon fossile*, dei *minerali di ferro*, dell'erba *alfa* con cui si fa la carta, di quei due concimi chiamati *guano* e *nitrato*, che vengono rispettivamente dal *Perù* e dal *Cile*. Ma se invece il mercante vorrà mandare dall'*Algeria* a *Marsiglia*, o dall'*Australia* all'*Inghilterra*, un carico di *montoni vivi*, presceglierà un piroscapo, perchè il tempo che i montoni passeranno a bordo non sarà loro favorevole. Il mercante consentirà così anche a pagare un nolo più alto. Se invece il mercante vorrà mandare da *Genova* o da *Napoli* al *Brasile* 600 emigranti, dovrà scegliere un piroscapo di cammino celere perchè il viaggio sia più corto. Pagherà allora un nolo ancora più alto, pur trovandovi risparmio; perchè bisogna dar da mangiare agli emigranti, e la brevità del viaggio consente il risparmio sulle vettovaglie.

Il commercio moderno ritrae vantaggio dalla brevità dei viaggi, perciò è necessario che anche i porti si prestino alla celerità delle operazioni di sbarco e d'imbarco. E il mercante di Napoli che, per esempio, debba mandare a *Lione* in Francia un carico di aranci, studierà attentamente se gli convenga sbarcarlo a *Genova* od a *Marsiglia*. Chè se a Marsiglia le operazioni di sbarco dal piroscapo e di trasbordo sul carro ferroviario saranno più pronte che a