

designare gli uomini che vi lavorano, e si distinguono :

La **ciurma di mare** ch'è il personale che compie tutti i lavori marinareschi per la posa e la manovra delle reti, e che fa la mattanza. Vedi « tonnara ».

La **ciurma di terra** ch'è il personale che lavora per la preparazione del prodotto della pesca, a terra, negli stabilimenti annessi alle tonnare.

Ed anche alle tonnare vorremmo proporre di sostituire a questa brutta parola la voce « equipaggio ».

CIVADA. — Vedi « Asta ».

CLASSIFICAZIONE DELLE NAVI. —

L'attribuzione ad ogni nave mercantile di una stessa specie (navi a scafo metallico e navi in legno), di un grado di bontà e di fiducia, fatta dal Registro Navale a cui la nave è iscritta. Questo grado di bontà e di fiducia, determinato dai funzionari tecnici del Registro Navale, è la base delle contrattazioni nei noleggi, nelle assicurazioni, nelle compra-vendite, e nelle valutazioni delle avarie.

Esso viene indicato nei libri-registri dei Registri Navali, con dei simboli convenzionali in corrispondenza dei nomi delle navi (vedi « Lloyd »).

CLAUSOLA

Clausole di esonero. — Le clausole che i noleggianti delle navi mercantili (armatori) appongono nelle polizze di carico per esimersi da alcune responsabilità nel trasporto delle merci. La più importante è quella conosciuta sotto il nome di **dice essere**, alle volte sostituita dalle espressioni equivalenti **contenuto ignoto, numero, misura, peso ignoto**, il cui significato è evidente. Sono anche clausole di esonero quelle indicate dalle locuzioni **franco da rottura e franco da colaggio** (vedi « franco »).

Clausola di negligenza. — La clausola che si usa inserire nel contratto di noleggio e nelle polizze di carico per esimere l'Armatore da ogni responsa-

bilità per i fatti del Capitano e d'ogni altra persona che lo sostituisce (errori e negligenze). Questa clausola è generalmente ritenuta valida.

Gli Stati Uniti d'America però, stabilita l'irresponsabilità dell'Armatore per gli errori e la negligenza del Capitano e dell'equipaggio nella navigazione e nella condotta della nave, non riconoscono le clausole con le quali l'Armatore dichiarasse di non rispondere di danni derivanti da negligenza, errori o difetti nella caricazione, nello stivaggio, nella custodia e riconsegna delle merci affidategli per il trasporto, nonchè dei danni provenienti dal cattivo armamento, e cattivo stato della nave.

CLEPTOSCÓPIO. — Lo stesso che « periscopio ». Non è voce usata in Marina.

CLINÒMETRO. — L'istrumento indicatore, a bolla d'aria, delle inclinazioni trasversali e di quelle longitudinali della nave. Sui sommergibili, l'istrumento è posto sul quadrante del manometro che indica la profondità a cui il sommergibile è immerso.

CLIPPER — Nella prima metà dell'Ottocento le Marine Mercantili Inglese e Nord-Americana, dettero questo nome a dei grandi e veloci velieri che facevano i viaggi transoceanici per trasporto di passeggeri e merci con itinerario regolare per quanto era possibile. Erano dei bellissimo bastimenti: avevano lo scafo di forme sottili, la prua slanciata ed erano attrezzati con tre alberi a vele quadre. Qualcuno ebbe anche quattro alberi a vele quadre. Raggiungevano e mantenevano una velocità oraria un po' superiore alle quindici miglia, sicchè la traversata da New York a Le Havre poteva essere compiuta dai *clippers* in una dozzina di giorni.

Per comprendere i meriti di quei velieri basta pensare che molti anni più tardi, nel 1887, il più veloce dei piroscafi della Cunard Line aveva una ve-