

## Il cutter ODA

Una singolare richiesta di informazioni apparve qualche anno fa sui principali quotidiani adriatici in merito all'identificazione del relitto di una presunta bettolina, a firma dell'amico ravennate Faustolo Rambelli, l'attuale Presidente del Centro Iperbarico di Ravenna, fondatore e Presidente dal 1994 al 2020 di [HDS-Italia](#) ed emerito titolare fino al 1996, della [RANA S.p.a. di Ravenna](#), una società di lavori marittimi e subacquei offshore, nota a livello internazionale per gli importanti lavori svolti e che continua a svolgere in alto fondale

= **VENEZIATODAY**

TUTTE LE SEGNALAZIONI / ALTRO

### Si cercano informazioni sulla bettolina Oda del compartimento di Chioggia



Riceviamo e pubblichiamo la seguente segnalazione di un lettore:

Durante un survey geofisico, circa 50 anni fa, effettuato dall'Agip prima della posa di un cavo tra Casal Borsetti e la piattaforma PCWA fu individuato un relitto. Di detto relitto si erano poi perse le tracce e recentemente è stato ritrovato. I subacquei del luogo dicono che a poppa della nave apparivano le scritte ODA CHIOGGIA (vedi foto).

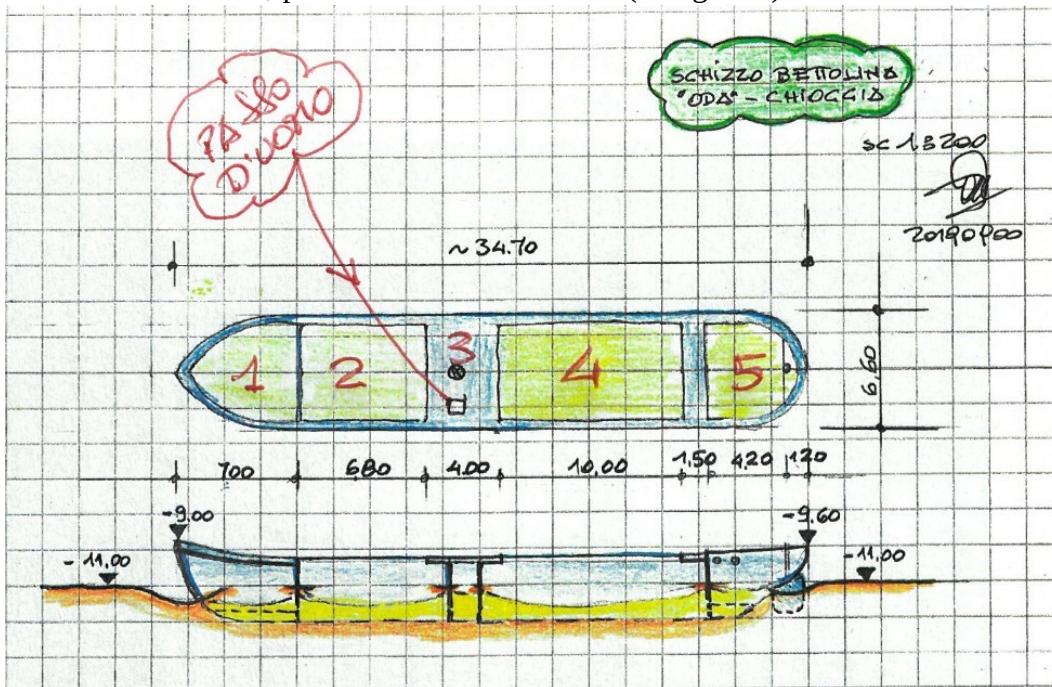
Il relitto è in 10 m d'acqua - lungo circa 30 m e larga 6 - sporge 1 m dal fondo - lamiere chiodate - una cala a centro nave - alloggi a poppa - due stive per il carico. Sul web non appare nessuna notizia o foto di questa bettolina né tanto meno ha saputo fornire qualche documentazione la Capitaneria di Porto di Chioggia.

Se qualche lettore è in possesso di qualsiasi tipo di notizia relativa all'ODA è gentilmente invitato a contattare:

Faustolo Rambelli tel. 335.543.2810 - f.rambelli@iperbaricoravenna.it

[n.d.a. La foto sopra riprodotta da più testate, nella quale è visibile la poppa dell'imbarcazione con indicato in grandi lettere di bronzo il nome ed il compartimento di iscrizione, è stata scattata dal signor Marco Sieni].

Come si evince dal testo della richiesta pubblicata sulla stampa il relitto era stato individuato, senza peraltro rilevarne strumentalmente la posizione, circa 50 anni fa durante un survey che l'AGIP aveva commissionato in previsione della posa di un cavo elettrico tra la piattaforma PCWA (Porto Corsini ovest A) e la base AGIP a terra di Casal Borsetti; cavo steso poi successivamente dalla stessa società RANA. Dello scafo sommerso se ne erano perse le tracce fino al 2019, quando venne casualmente ritrovato da subacquei locali. Faustolo Rambelli, che ne venne messo al corrente, fu così in grado di ritornare sul relitto ed eseguirne un accurato rilievo dal quale risultava che lo stesso, pur essendo dotato a poppa della pala del timone, appariva essere privo di elica e di motorizzazione, presentando a proravia del centro nave, in coperta, una struttura metallica con una scassa atta a contenere la base di un albero, probabilmente abbattibile. (Allegato 1)



allegato 1: gavone di prora (1) - stiva pr. (2) - struttura di coperta con scassa e passo d'uomo (3) - stiva pp. (4) - alloggio (5)

Non rientrando il relitto negli elenchi del naviglio affondato per cause belliche e presumendo che il naufragio fosse avvenuto negli anni successivi al secondo dopoguerra furono svolte, con esito negativo, indagini presso l'ufficio sinistri di Compamare Ravenna, il compartimento marittimo dove si era verificato il sinistro e presso la Capitaneria di Porto di Chioggia, porto di registro dell'imbarcazione. Nemmeno i Libri Registro del R.I.Na., consultati a partire dall'annata 1931 riportavano alcuna iscrizione di un'unità di tale nome.

Data l'infruttuosa ricerca effettuata presso il registro di classificazione nazionale si consultò in aggiunta l'elenco delle navi e galleggianti iscritti al Lloyd's Register of Shipping e, con sorpresa, si giunse all'individuazione del natante, iscritto nel Libro Registro britannico delle navi a vela nell'anno 1910 - 1911 e alla sua identificazione. (Allegato 4)

Nel successivo Libro Registro 1912 - 13 (allegato 5) ne venne registrato l'affondamento (wrecked) avvenuto nel gennaio 1912, mentre si trovava in navigazione al comando del capitano Battoni.

OCE-OLG		LLOYD'S REGISTER.			NAVIRES A VOILES.			1910-11							
Numero d'Ordre.	Nom du Navire, Matériaux, Gréement, etc. Capitaine. Ex-nom, s'il y a lieu. Visites Périodiques. Nombres des Ponts. Signaux.	Tonnage Officiel.	Détails de la Classifi- cation.			Construit.	Armateurs.	Dimensions d'après la Donnée. Superstructures, &c.			Port d'Armeement.	15 Crew sur Quille.	16 Frach- tobord au millieu du navire pds. pc.		
			Total.	Sous le Pont.	Net	Cote.	Port de Visite.	Ferme saillante max. Lat. et Profondeur	Quanti.	Par qui.	Où.				
			+ Surveillance Spéciale. Date de la dernière Visite.												
36	Oceania Vance <i>F.G.Scott -07</i>	Wood3MstSr	446						1888	Pt.Blakeley	CoastShippingCo.	148·5 36·1 11·3	S.Francisco United States		
37	Oceanic <i>W.Taylor -03</i>	Steel	148						1903	J.Kievits & van Reede Czn	Papendrecht	90·0 23·3 9·0	London British		
38	Oceano <i>J.F.dosSantos (exAbercarne)</i>	IronBk	1182	143-120	-1123				1875	Richardson, Duck&Co.	Stockton	206·5 35·1 21·8	Oporto Portuguese	23 " 3 V	
39	Oceola <i>(exKönig Wilhelm I.)</i>	Wood3MstSr	230	198-210					1869	E.Dreyer	Hamburg	Skibsacties.Oceola (M.Hannestad)	111·1 25·6 11·7	Fredrikshald Norwegian	N
40	Ochertyre <i>1BHCem -04</i>	IronBk	1354	1250-1263	6.10.4.09	+100A1	Ship	s	1885	R.Duncan & 7mo Co.	Pt.Glasgow	239·5 36·2 21·5	H.C. Hauge & Sons C.Christensen	22 " 11	
41	Oeker <i>A.Groth99-06</i>	Steel	358	266-261	-139				1901	Gebr.Bodeswes	Wester- broek	137·4 28·2 11·2	Hamburg-Amerik Packetf.Akt.Ges. (Ham.-Amer.Linie)	Hamburg German	G
42	Octopus <i>(Lighter) (exSteamer Vigilant)</i>	Iron	266						1876	Bowdler, Chaffer&Co.	Liverpool	144·4 22·3 11·9	MersyDocks & HarbourBoard	Liverpool British	
43	Oda <i>M.Battani</i>	SteelCr	165						1907	Fili.Poli	Chioggia	116·0 20·0 10·0	Fili.Poli	Chioggia Italian	I
44	Odd <i>HTFB</i>	SteelBk	1073	976-997		+100A1	Sh		1891	FevigJern- sko skibsbygger Lloyd's Reg.	Arendal	217·6 33·8 18·2	Atelierskabot "Odd" (CarlBech)	Tvedestrnd Norwegian	19 " 7
45	Oddero <i>ssXin.3rdNo.3-8.03</i>	IronS	1439	1268-1382		+100A1	Sws	Lv	1868	PalmerBros. lmo &Co.	Newcastle ND92	221·6 36·1 24·7	O.H.Sundermann Zoon	Q28/F30' BKW	26 " 7
To be Broken up															

allegato 4: estratto del "Lloyd's Register of Shipping 1910-11" in cui è registrato il cutter ODA, evidenziato con freccia rossa

Wrecked 12 Lost 3648 RFPB	33 — ODA M.Battani	WoodSr SteelCr	128 -122 165 -139				1902 J.M. Araujo 1907 Fili.Poli	Villa da Conde Chioggia	J.J.Gouveia Fili.Poli	72·5 21·7 7·7 Fili.Poli	Portoghesse Portuguese Chioggia Italian	
---------------------------------	-----------------------------	-------------------	----------------------------	--	--	--	------------------------------------	-------------------------------	--------------------------	----------------------------	--------------------------------------------------	--

ODD-OLI

LLOYD'S REGISTER.

NAVIRES A VOILES.

1912-13

allegato 5: registrazione dell'avvenuto affondamento nel Libro Registro delle navi a vela 1912-13

In entrambi questi documenti non sono indicate le dimensioni dell'imbarcazione, ma solamente il materiale di costruzione (ferro), la portata di 165 t e la sua classificazione come "cutter" (cr).

Dalla disamina dei Libri Registro britannici emerge inoltre come la "bettolina" in oggetto fosse in realtà una nave a vela, attrezzata con un albero centrale, costruita dal cantiere Fratelli Poli a Chioggia, nel 1907.

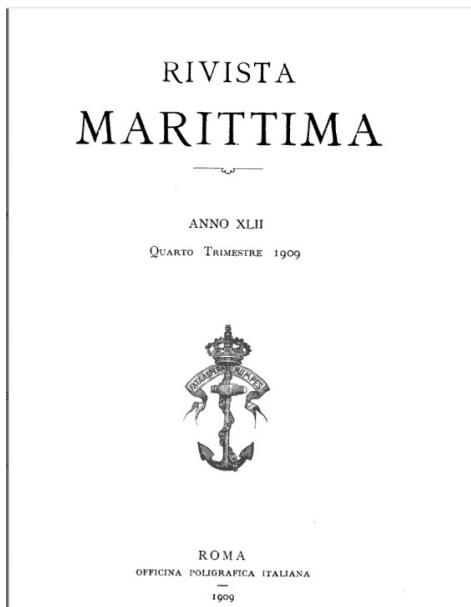
I fratelli Poli, tramite la loro società "San Marco di Navigazione" ne erano anche gli armatori.

A confermare il tipo di attività svolta da questa imbarcazione, che risultò essere adibita al trasporto merci in sede di navigazione fluvio-marittima a rimorchio, fanno fede i seguenti riferimenti trovati sulla Rivista Marittima, anno XLII, quarto trimestre 1909 (Allegati 6, 8, 8 bis):

...La Società anonima "Navigazione interna", costituita a Milano il 1° luglio 1907 ... omissis ... in considerazione del proprio avvenire che si prepara alla navigazione interna, è entrata in partecipazione per 206.000 lire con quella di "San Marco" la quale già possiede otto cutters fluviali-marittimi, capaci di 2400 tonnellate e un buon rimorchiatore di alto mare ...

Altro articolo pubblicato sulla Rivista della Lega Navale nel maggio 1908 (Allegati 7 e 9), recita: ... la Direzione della Società anonima per la Navigazione fluviale-marittima risiede in Chioggia e ne è Consigliere Delegato l'Ing. Cav. Grand Uff. Rodolfo Poli... con lo scopo di allestire il traffico misto fluviale e costiero... un potente rimorchiatore d'alto mare è destinato al servizio di rimorchio dei barconi della società, le cui capacità di carico variano dalle 260 alle 320 t ...dette barche sono attrezzate a cutters, con velatura completa, utilizzabile anche come mezzo ausiliario.... alcune di queste unità le abbiamo ammirate sugli scali del Cantiere Poli a Chioggia, altre sono

*completamente allestite e da qualche mese prestano servizio viaggiando fra i nostri porti interni del basso Po e Trieste -Fiume - Ancona - Ravenna. Per la fine dell'anno la flotta sarà composta da 8 unità da carico per una capacità complessiva di 3200 t ...*



allegato 6: Rivista Marittima IV trim. 1909



allegato 7: Rivista Lega Navale maggio 1908

4. La Società anonima « Navigazione interna », costituita a Milano il 1° luglio 1907, con il capitale sociale di un milione,<sup>1</sup> ha testé approvato il bilancio del suo primo esercizio sociale, che si è chiuso col 31 dicembre 1908. La prima gestione comprende diciotto mesi di vita, durante i quali la Società fu in un periodo di preparazione, avendo dovuto occuparsi della scelta e della ordinazione del materiale. Venne, infatti, commissionato alla ditta Vianello, Moro, Sartori & C. di Venezia un rimorchiatore fluviale, a ruote poppiere, con pescaggio medio non superiore agli 80 cm., della forza di HP 280, con due caldaie a ritorno di fiamma, munito di verricello a vapore, ecc. per essere adibito ai servizi fra Pavia ed il mare.

<sup>1</sup> Cfr. "Riv. Maritt." fasc. settembre 1907, pag. 396.

Allegato 8: Estratto articolo Rivista Marittima IV trim. 1909

Oltre al predetto rimorchiatore, denominato *Pavia*,<sup>1</sup> la Società ordinò alla ditta Ceretti e Parodi di Livorno la costruzione di sei barconi fluviali in acciaio, di dimensioni e capacità tali, da poter raggiungere la darsena di Porta Ticinese a Milano.

La Società ha voluto limitare inizialmente il materiale, nella considerazione che la riproduzione del tipo dei barconi e dei rimorchiatori deve essere suggerita, non solo dall'esperienza pratica di un certo tempo, ma anche dalle imminenti decisioni, che il Governo sta per prendere in ordine alla navigazione interna, sia in conseguenza del progetto di legge,<sup>2</sup> che per l'entrata in servizio di due draghe, acquistate dallo Stato per il servizio del Po.

Entrambe queste circostanze dovranno in breve tempo modificare le previsioni sul rendimento e sullo sviluppo del traffico fluviale.

In considerazione del prospero avvenire che si prepara alla navigazione interna, la Società è entrata in partecipazione (per 203 000 lire) con quella di « San Marco », la quale già possiede otto *cutters* fluviali-marittimi, capaci di 2400 tonnellate ed un buon rimorchiatore di alto mare.

La situazione della Società può, quindi, riepilogarsi:

- 1) nel possesso di un rimorchiatore fluviale di grande potenza di macchina;
- 2) nel disporre di sei barconi in acciaio, atti a raggiungere Milano;
- 3) nella partecipazione alla Società di navigazione fluviale-marittima San Marco;
- 4) nella disponibilità di un residuo capitale sociale di lire 500 000.

In conclusione il bilancio del primo esercizio della Società anonima « Navigazione interna » è rappresentato da un semplice conto di spese generali, di tasse e di primo impianto, non riflettendosi su di esso alcuna partita di utili e di perdite, derivanti da operazioni commerciali.

Il totale di queste spese, ammontanti a lire 23 809,54 fu compreso, figurativamente, nell'attivo, nella sicurezza che, in avvenire, appena iniziato il lavoro di navigazione, con i bilanci soddisfacenti, esse potranno agevolmente ammortizzarsi. — (p).

5. L'anno 1908 non fu troppo favorevole alle industrie marittime. Come i nostri lettori ricordano,<sup>3</sup> le principali compagnie italiane di navigazione, quali, ad esempio, « La Veloce », il « Lloyd Italiano », il « Lloyd Sabaudo »,<sup>4</sup> l'« Italia », la « Navigazione marittima e fluviale » chiusero i loro bilanci senza poter dare alcun dividendo agli

<sup>1</sup> Cfr. "Riv. Maritt." fasc. giugno 1909, pag. 524.

<sup>2</sup> Cfr. "Riv. Maritt." fasc. settembre 1909, pag. 420-422.

<sup>3</sup> Cfr. "Riv. Maritt." fascicolo maggio 1909, pag. 311 e seguenti.

<sup>4</sup> Cfr. "Riv. Maritt." fascicolo ottobre 1909, pag. 162.

# La Navigazione Fluviale ed una iniziativa milanese

Gli "Italiani all'Estero", a Milano, ed una importante fusione per la R. Marina alla "Fonderia Milanese di acciaio",

Nel numero di Novembre di *Lega Navale*, nelle brevi note sulla recente Crociera Motonavetta Piacenza-Venezia, accennai al servizio di trasporto fluviale per le linee di Cavarella Po-Mantova e Cavarella Po-Cremosa, fatto dai piroscafi della Società Moschini; ora mi è giunto da notizia in queste colonne di una iniziativa milanese in fatto di Navigazione Interna. A Milano si sono da non molto tempo costituite, « vi hanno sede, due Società per la Navigazione Fluviale, promosse e dirette entrambe dal Comandante Sig. Cav. Vincenzo Biancardi, alla cortesia del quale attinse i dati per questi appunti. Essa sono: la «Società Anonima per la Navigazione Interna», col capitale di L. 1.000.000; e la «Società Anonima per la Navigazione Fluviale-Marittima S. Marco»,



Il rimorchiatore d'alto mare della Società anonima "San Marco" ...  
Foto, mag. P. Chierichetti.

col capitale di L. 350.000. La direzione di quest'ultima risiede in Chioggia, e se è Consigliere Delegato l'Ing. Cav. Uff. Rodolfo Poli. La prima di queste due Società ha per scopo di esercire, con materiale modernissimo, a piccolo tirante d'acqua, e completamente costruito in Italia, la navigazione fra Venezia e Milano; l'altra, quello di esercire il traffico misto fluviale e costiero, col mezzo di speciali satanati, atti alle complesse esigenze di un servizio tanto importante di trasporti, nel quale si integra il problema fluviale nella sua forma più generale e complessa.

Un potente rimorchiatore d'alto mare è destinato al servizio di rimorchio di barconi in acciaio della Società, le cui capacità di carico variano dalle 260 alle 320 tonnellate.

Dette barche sono attrezzate a Cutters, con velaia completa e perfettamente utilizzabile, specialmente come mezzo ausiliario. Alcune di queste unità le abbiamo ammirate sugli stali del Cantiere Poli a Chioggia; altre sono completamente allestite, e da qualche mese prestano servizio, viaggiando felicemente fra i nostri porti interni del basso Po, e Trieste Fiume-Anzio-Ravenna.

Per la fine dell'anno la flottiglia sarà composta di otto unità da carico in acciaio, per un sonnaggio complessivo di ton. 2400. Il Rimorchiatore d'alto mare, di 250HP, ottima nave, è già in servizio, ed è precisamente quello che conclude parte di noi già intesi a compiere il giro esterno fra Chioggia e Lido, nel ritorno della gita motonavistica.

Le difficoltà che la «Società di Navigazione Fluviale Marittima costiera» dovette superare per iniziare il suo lavoro, furono non poche, specialmente dal punto di vista tecnico-commerciale. Ben comprendendo però, la Direzione, quale grandissima influenza debba esercitare la risoluzione di tale problema nello sviluppo dei traffici di cabotaggio, volgendosi alla combinazione moderna dei servizi rimorchiatori; quanti benevoli influssi politici debba esercitare un fatto che dimostrò all'evidenza come i miglioramenti delle vie navigabili interne si collegano all'economia dei trasporti del mezzogiorno, nei suoi rapporti con l'economia pluviale lombarda, dedicò a questo importante quesito le cure sue più assidue ed intelligenti; ed i bellanti risultati che la Società Lombarda sta per raggiungere, se de' un lato dimostreranno come nell'industria Milano non vengano sani meno, né il coraggio nelle grandi iniziative, né la capacità di assumere concessioni sane e moderne, dall'altro terza a grande merito del Suo Direttore Consulente cav. Biancardi, che dopo un trentennio di vita attiva sul mare, iniziata da semplice marinaio, trovò modo di utilizzare la sua ancor grande attività, dedicandola alla risoluzione di uno dei più importanti problemi relativi ai traffici navali.

A Piacenza, la Ditta Ingegneri Ceretti e Parodi di Livorno, sta costruendo per conto della Società di Navigazione Interna e secondo le norme del Direttore della Società stessa, sei barconi fluviali da carico. Anche questi sono in acciaio, ma di dimensioni più modeste; hanno una capacità di tonn. 130; essi potranno rimontare il fiume ed i canali fino a Milano, e la loro struttura accurata, e provvista di legamenti longitudinali e speciali installazioni, permetterà loro di resistere a viaggi sul lettoare dell'Adriatico. Con questo materiale, la Società intende estendersi fino a Milano il suo vasto programma per trasporti acquei.

Provenienti da Rossa, e diretti a Torino, furono, nell'ultima decade di novembre, ospiti graditissimi a Milano per parecchi giorni gli « Italiani all'Estero » che parteciparono al I Congresso.

Per iniziativa dell'on. Presidente della Camera di Commercio, comandatore Salmoiraghi, si costituì, sotto la Presidenza onoraria del Sindaco, senatore Marchese Ponti, un Comitato composto da tutte le autorità, rappresentanti e notabilità milanesi, allo scopo di rendere omaggio ai Congressisti, e di agevolare loro la conoscenza di quanto loro poteva interessare in fatto di industria e di commercio, relativamente alla nostra Metropoli.

Gli « Italiani all'Estero » infatti, visitarono i più grandi stabilimenti industriali cittadini e prossimi alla città, e, fra gli altri, la « Fonderia Milanese di Acciaio ». Accesero in modo speciale a quest'ultima, perché, grazie alla cortesia del suo Consiglio di Amministrazione, fu dato agli ospiti di poter assistere ad uno spettacolo indimenticabile, e che serve a mettere in rilievo le relazioni che esistono fra l'industria siderurgica lombarda, e l'industria navale italiana. — Il 26 novembre, alla « Fonderia Milanese di Acciaio » venne fuso il « diritto di poppa » di una delle due nuove corazzate di tipo analogo alla *Dreadnought* inglese, che la Marina italiana ha ora impostate nei cantieri di Castellamare e della Spezia.

Per la fusione di tal pezzo, lungo circa m. 15, occorsero oltre 20 tonnellate di acciaio. Gli invitati ebbero modo di rendersi conto del come l'acciaio venga preparato, fondendo la ghisa in pasti, milita a rotoli di acciaio e carburo Coke, in apposite fornaci verticali, e passando poi la fusione nei convertitori. Tali operazioni, specialmente quella della trasformazione del metallo prodotta dalla combinazione dell'ossigeno dell'aria iniettata nella massa liquida e gli elementi che, col ferro, costituiscono la ghisa, e che da lungo a facci di fiamme e ad uno spettacolare turboloso di scintille, furono seguite dai presenti con interesse grandissimo; ma un vero entusiasmo si manifestò, quando il serbatoio, nel quale erano stati raccolti i 250 quintali di acciaio, necessari alla fusione, venne tolto dallo smalto rapido, abbagliante, che, raccolto e guidato in apposite casse, si precipitò nella forma. Gli astanti proruppero in applausi fragorosi ed in grida di eviva, all'indirizzo del Direttore Ingegnere Vanetti, e degli operai. Non è questo certamente il primo lavoro che la Fonderia Milanese eseguisce per la Marina italiana. Bastere ricordare dal 1890 ad oggi per la Marina da guerra: N. 6 droni di prora, 18 droni di poppa, 14 telai timoni, 24 bracci reggi eliche, pezzi di macchina, nuovo armamento e arredamento per 64 navi fra corazzate, incrociatori, torpediniere, trasporti, cisterne, sottomarini, ecc.; per la Marina mercantile: n. 16 droni di prora, 27 droni di poppa, 26 telai timoni 8 bracci reggi elica per transatlantici, pezzi di macchina, manovra, ecc., per 125 tra transatlantici e navi miseri. Insomma per le Marine estere:

*Marina da guerra*: N. 2 droni di prora e droni di poppa, 5 telai timoni, 4 bracci reggi elica ed altri pezzi diversi per Giappone, Argentina, Spagna, Portogallo, Grecia, ecc.

*Marina mercantile*: i diritti di prora e di poppa, 4 bracci reggi elica e pezzi diversi per 4 piroscafi di differenti bandiere.

Oltre a ciò la « Fonderia Milanese », stipula con frequenza, in base a determinate tariffe, contratti a richiesta colla R. Marina per i bisogni annuali ordinari dei singoli Arsenal di costruzioni e da guerra. La fusione, cui ora abbiamo accennato, è parte dell'attuale commissione aggiornata; la « Fonderia Milanese » deve fornire, per le due navi suddette, i colossali droni di poppa, e le ruote di prora. Alla fusione ed alta visata dello Stabilimento, fece seguito un sommesso rinfresco. Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione, sig. Cesare Goldmann, ed il Consigliere Delegato Ing. Vanetti, con parole felicissime, brindarono agli « Italiani all'Estero » incoraggiandoli a sostenere ed a far conoscere fuori d'Italia l'industria italiana. Altri brindisi furono pure fatti dall'Ing. Salmoiraghi, dall'on. Senatore De Martino, e dal Prof. Gorretti, all'inizio dell'Industria Lombarda, e della Marina Italiana.

C. E. PEROGALLI.

Milano, 7 novembre 1908.

Cercansi persone capaci di trattare la réclame per conto della Rivista. — Rivolgersi per schiarimenti e condizioni a:

Ufficio di Pubblicità "Lega Navale",

7 Via Carrocchio 7 - MILANO  
o presso il nostro Ufficio: Via della Vite, 11 - ROMA

Giunge in ritardo per poterlo pubblicare in questo numero un interessantissimo articolo sul libro del prof. avv. G. B. Penne: *La missione coloniale del popolo italiano*.

allegato 9: Articolo della rivista "Lega Navale" maggio 1908



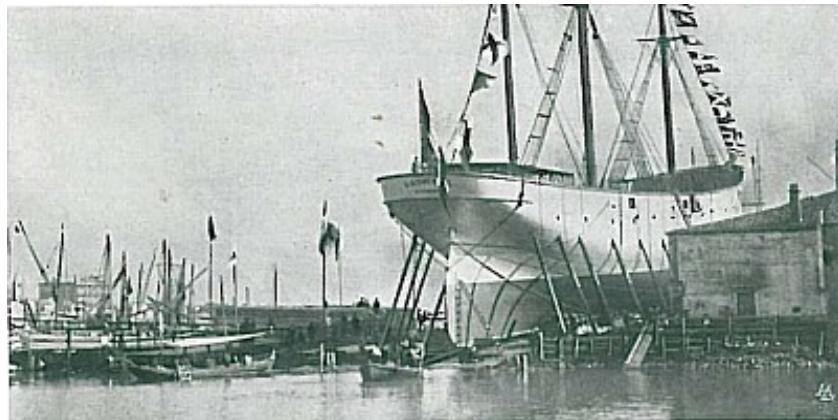
allegato 10: Foto di un cutter della Società San Marco, rimorchiato nel porto di Chioggia

Dalla capacità di carico delle diverse unità variabile, come riportato dalla Rivista della Lega Navale da 260 a 320 t, si evince che probabilmente non erano tutte delle stesse identiche dimensioni. Ho rintracciato la scheda di un altro cutter societario, il *LOMBARDIA* (Allegato 11) dove sono elencate le seguenti caratteristiche: 166 t di portata lorda, lunghezza 104.8 x 20.8 x 7.6 feet (31,95 x 6,34 m). Dato che la portata è pressoché identica a quella dell'*ODA*, le dimensioni indicate dal Lloyd's Register of Shipping, leggermente inferiori a quelle del relitto potrebbero però essere misure di stazza e non fuori fasciame, come quelle misurate con precisione dall'amico Faustolo.

LOM-LOU			LLOYD'S REGISTER.			NAVIRES A VOILES.			1919-20						
Numéro d'Ordre	1	2	3	4	5	Tonnage Officiel.	Détails de la Classification.			10	11	12	13	14	15
	Numero Officiel.	Capitaine.	Nom du Navire, Matériaux, Gréement, etc.	Visites Périodiques.	Nombres des Ponts.	Total.	Cote.	Surveillance	Port de	Construit.	Armateurs.	Dimensions d'après la Douane, Superstructures, &c.	Port d'Armement.	Croix sur Quille	
	Signaux.					Sous le Pout.	No.	Date de la dernière Visite.	Vieille	Quant.	Par qui.	Où.	Longueur	Largur.	Crues.
03157 <sup>282</sup> <i>QGHV</i>	Lombardia <i>A.Tlozza</i>	SteelCtr	166			-14 4				1908	Ditta G.Poli	Chioggia	Società S.Marco	104·8   20·8   7·6	Chioggia Italian
03158 <sup>571</sup> <i>QGHW</i>	—	WoodBn	151							1886	G.Peragallo	Sestri Ponente	E.Fondra	108·9   26·4   9·8	Naples Italian
03159 <sup>141028</sup>	Longfellow	Wood3MstSr	143-1 1 8			267				1889	Kelley & Spear	Bath, Me.	G.Chase	127·6   30·5   9·1	N.Bedford

allegato 11: "Lloyd's Register of Shipping 1919-20" Cutter *LOMBARDIA*.

Aggiungo, ma è cosa nota, che il Cantiere Poli era in quel periodo uno dei primari cantieri nazionali. Con la transizione della tipologia del materiale impiegato nelle costruzioni navali, dal legno al ferro, nel 1891 venne qui realizzata la nave goletta *SAVOIA* di 800 tonnellate, primo veliero in acciaio varato nel mare Adriatico. Seguì la produzione di altre navi e il 29 luglio 1893 venne varato il veliero transoceânico *SAN DOMENICO* (Allegato 12) di 1.800 tonnellate, il cui nome è derivato dall'angusto canale dove avevano sede gli scali del Cantiere. Il progressivo ulteriore sviluppo portò la società ad essere valutata nel 1915 come il 5° Cantiere Navale italiano, aggiudicandosi così commesse dalla regia Marina, tra le quali si ricordano due rimorchiatori dragamine, *RD 13* e *RD 14*, impostati entrambi nel mese di agosto 1916.



Allegato 12 - Varo del *SAN DOMENICO*, Chioggia 29.07.1893

Rimane, per ora, impreciso il motivo del naufragio dell'*ODA* causato, a mio parere, dalla rottura del cavo di rimorchio e conseguente ingovernabilità del mezzo, privo di macchina di propulsione, nel corso di una delle violente mareggiate, frequenti in Adriatico durante la stagione invernale. Nelle raccolte d'archivio delle annate reperibili del "Resto del Carlino" del "Corriere Mercantile" e della "Gazzetta di Venezia" non si è ancora trovata menzione del sinistro, né ci è pertanto dato sapere se l'affondamento provocò vittime tra i componenti dell'equipaggio.