

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 subacquee 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




Redazione
04 febbraio 2020 17:15
  

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).

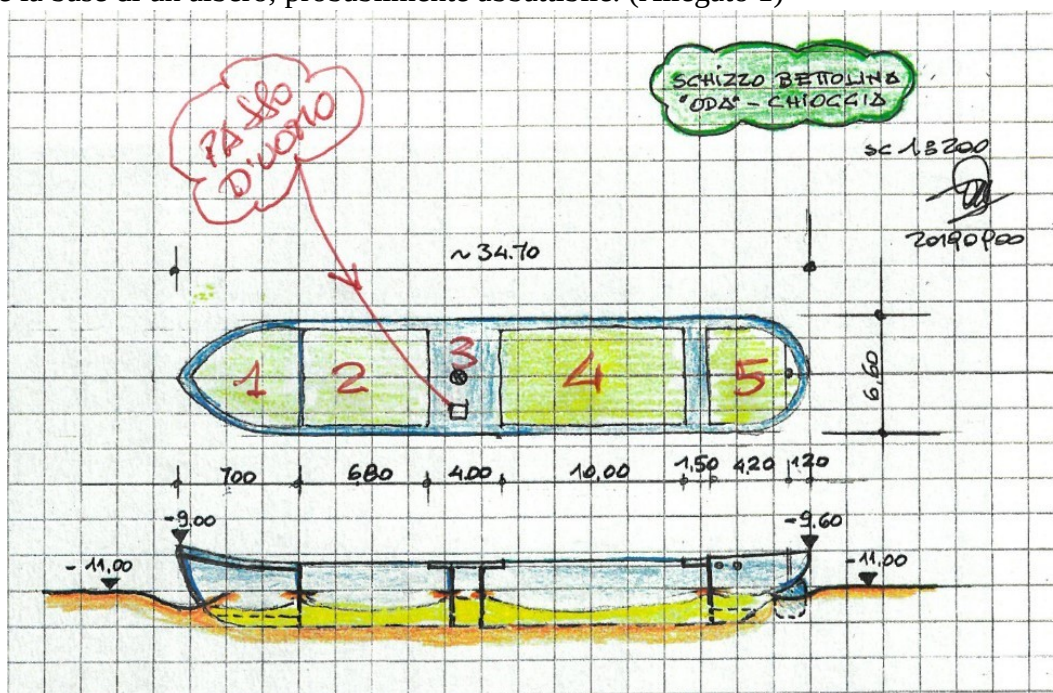
Il relitto è in 10 m d'acqua - lungo circa 30 m e larga 6 - sporge 1 m dal fondo - lamiere chiodate - una cala a centro nave - alloggi a poppa - due stive per il carico. Sul web non appare nessuna notizia o foto di questa bettolina né tanto meno ha saputo fornire qualche documentazione la Capitaneria 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' 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		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Nom du Navire.	Matériau.	Grément, etc.	Tonnage Officiel.	Détails de la Classification.				Construit.			Armateurs.			Port d'Armement.	Créer par Quilla.
Capitaine.	Ex-nom, s'il y a lieu.	Visites Périodiques.	Nombres des Ponts.	Total.	Surveillance Spéciale.	Part de Visite.	Termes assignés.	Quand.	Par qui.	Où.	Longueur.	Largeur.	Creux.	Pavillon.	Franchisé au tonnage de navire.
36	189157	Oceania Vance	Wood3MstSr	446				1888	Pt Blakeley.	Coast Shipping Co.	148'5"	36'1"	11'3"	S. Francisco	
37	118308	Oceanic	Steel	148				1903	J. Kieviats & van Reeds Ozon	E. J. & W. Goldsmith Ltd.	90'0"	23'3"	9'0"	United States	
38	HCQD	Oceano	IronBk	1182				1875	Richardson & Duck & Co.	Stockton	206'5"	35'1"	21'8"	British	
39	189157	Oceola	Wood3MstSr	230				1869	E. Dreyer	Hamburg	111'1"	25'6"	11'7"	Oporto	23 # 3 V
40	189157	Ochertyre	IronBk	1354				1885	E. Duncan & Co.	Pt. Glasgow	239'5"	36'2"	21'5"	Portuguese	
41	RMHP	Ocker	Steel	358				1901	Gehr. Bodewes	Westerbroek	137'4"	28'2"	11'2"	Norwegian	
42	74377	Octopus	Iron	266				1876	Bowdler, Chaffers & Co.	Liverpool	144'4"	22'3"	11'9"	Hamburg	
43	248	Oda	SteelCr	165				1907	Flli. Poli	Chioggia				German	
44	HTFB	Odd	SteelBk	1073				1891	Favign Jern- skibbyggeri	Arendal	217'6"	33'8"	18'2"	Liverpool	
45	To be Broken up	Odderö	IronS	1439				1868	Palmer Bros. & Co.	Newcastle	221'6"	36'1"	24'7"	British	

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

35	189157	Oda	WoodSr	128				1907	J.M. d'Arcajo	Villa de Conde	72'5"	21'7"	7'7"	Oporto	
36	248	Oda	SteelCr	165				1907	Flli. Poli	Chioggia				Portuguese	
37	RMHP	Oda	SteelCr	139										Italian	

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

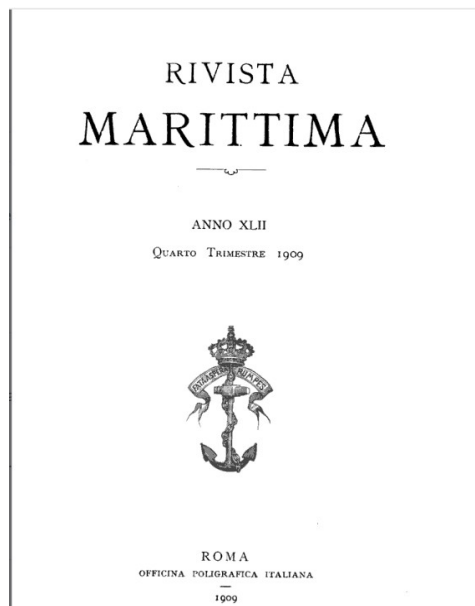
In entrambi questi documenti non sono indicate le dimensioni dell'imbarcazione, ma solamente il materiale di costruzione (ferro), la portata di 165 t e la sua classificazione come "cutter" (cr). Dalla disamina dei Libri Registro britannici emerge inoltre come la "bettolina" in oggetto fosse in realtà 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,¹ ha testè 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.

¹ Cfr. " Riv. Maritt. " fasc. settembre 1907, pag. 396.

Allegato 8: Estratto articolo Rivista Marittima IV trim. 1909

Oltre al predetto rimorchiatore, denominato *Pavia*,¹ 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,² 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,³ le principali compagnie italiane di navigazione, quali, ad esempio, « La Veloce », il « Lloyd Italiano », il « Lloyd Sabaudo »,⁴ l'« Italia », la « Navigazione marittima e fluviale » chiusero i loro bilanci senza poter dare alcun dividendo agli

¹ Cfr. « Riv. Maritt. » fasc. giugno 1909, pag. 524.

² Cfr. « Riv. Maritt. » fasc. settembre 1909, pag. 420-422.

³ Cfr. « Riv. Maritt. » fascicolo maggio 1909, pag. 311 e seguenti.

⁴ 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 Motoristica Piacenza-Venezia, accennai al servizio di trasporto fluviale per le linee di Cavarella Po-Mantova e Cavarella Po-Cremona, fatto dai piroscafi della Società *Moschini*; ora mi è dato dar notizia in queste colonne di una iniziativa milanese in fatto di Navigazione Interna. A Milano si sono da non molto tempo costituite, e vi hanno sede, due Società per la Navigazione Fluviale, promosse e dirette entrambe dal Comandante Sig. Cav. Vincenzo Biancardi, alla cortesia del quale attino i dati per questi appunti. Esse sono: la « Società Anonima per la Navigazione Interna », col capitale di 1.500.000; e la « Società Anonima per la Navigazione Fluviale-Marittima S. Marco »,



Il rimorchiatore d'alto mare della Società anonima "San Marco".

(Fot. ing. P. Cherichetti).

col capitale di L. 550.000. 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, quella di esercire il traffico misto fluviale e costiero, col mezzo di speciali natanti, 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, la cui capacità di carico variano dalle 160 alle 320 tonnellate.

Dette barche sono attrezzate a Cutters, con velatura completa e perfettamente utilizzabile, specialmente come mezzo ausiliario. Alcune di queste unità le abbiamo ammirate agli 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-Ancona-Ravenna.

Per la fine dell'anno la flotta sarà composta di otto unità da carico in acciaio, per un tonnellaggio complessivo di ton. 2400. Il Rimorchiatore d'alto mare, di 350HP, ultima nave, è già in servizio, ed è predeterminato quello che condurrà pure di noi giunti a compiere il giro esterno fra Chioggia e Lido, nel ritorno della gita motoristica.

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 del traffico di cabotaggio, volgendoli alla combinazione moderna coi servizi rimorchiatori; quanta benevola influenza politica debba esercitare un fatto che dimostri all'evidenza come i miglioramenti delle vie navigabili interne si colleghino all'economia del trasporto del mezzogiorno, nei suoi rapporti colle industrie piughe lombarde, dedicò a questa importante questione le cure sue più assidue ed intelligenti; ed i brillanti risultati che la Società Lombarda sta per raggiungere, se de un lato dimostreranno come nell'industria Milano non venga mai meno, né il coraggio nelle grandi iniziative, né la capacità di assimilare concezioni sane e moderne, dall'altro, torna a grande merito del Suo Direttore Comandante cav. Biancardi, che dopo un trentennio di vita attiva sul mare, iniziato da semplice mozzo, 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 ton. 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 littorale dell'Adriatico. Con questo materiale, la Società intende estendere fino a Milano il suo vasto programma per trasporti acquati.

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

Per iniziativa dell'on. Presidente della Camera di Commercio, commendatore Salmoraghi, si costituì, sotto la Presidenza onoraria del Sindaco, senatore Marchese Ponti, un Comitato composto da tutte le autorità, rappresentanze 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 ». Accanto 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 28 novembre, alla « Fonderia Milanese di Acciaio » venne fatto il « dritto di poppa » di una delle due nuove corazzate di tipo analogo alle *Dreadnought* inglesi, che la Marina italiana ha ora impostate nei cantieri di Castellammare e della Spezia.

Per la fusione di tal pezzo, lungo circa m. 15, occorrono oltre 20 tonnellate di acciaio. Gli invitati ebbero modo di rendersi conto del come l'acciaio venga preparato, fondendo la ghisa in past, mista a rottami di acciaio e carbone Coke, in appositi forni verticali, e passando poscia la miscela 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 dà luogo a fasci di fiamme e ad uno spettacoloso turbine di scintille, furono seguite dai presenti con interesse grandissimo; ma un vero entusiasmo si manifestò, quando il serbatoio, nel quale eran stati raccolti i 250 quintali di acciaio, necessari alla fusione, vero torrente di metallo liquido, abbagnante, che, raccolto e guidato in appositi canali, si precipitò nella forma. Gli istanti prevarono in applausi fragorosi ed in grida di evviva, 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. Basterà ricordare dal 1890 ad oggi per la Marina da guerra: N. 6 dritti di prora, 18 dritti di poppa, 14 trali timoni, 24 bracci reggi eliche, pezzi di macchina, manovra armamento e arredamento per 64 navi fra corazzate, incrociatori, torpediniere, trasporti, cisterni, sottomarini, ecc.; per la Marina mercantile: n. 16 dritti di prora, 27 dritti di poppa, 26 trali timoni 8 bracci reggi elica per transatlantici, pezzi di macchina, manovra, ecc., per 121 tra transatlantici e navi minori. Inoltre per le Marine estere: forati:

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

Marina mercantile: 1 dritto di prora e 1 di poppa, 4 bracci reggi elica e pezzi diversi per 4 piroscafi di differenti lunghezze.

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'ultima commissione assegnata; la « Fonderia Milanese » deve fornire, per le due navi suddette, i colossali dritti di poppa, e le ruote di prora. Alla fusione ed alla visita dello Stabilimento, fece seguito un sommo 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. Salmoraghi, dall'on. Senatore De Martino, e dal Prof. Goretzi, all'indirizzo dell'Industria Lombarda, e della Marina Italiana.

C. E. PEROGALLI.

Milano, 7 novembre 1908.

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

Ufficio di Pubblicità "Lega Navale"

7 Via Carroccio 7 — MILANO

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

Ci 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



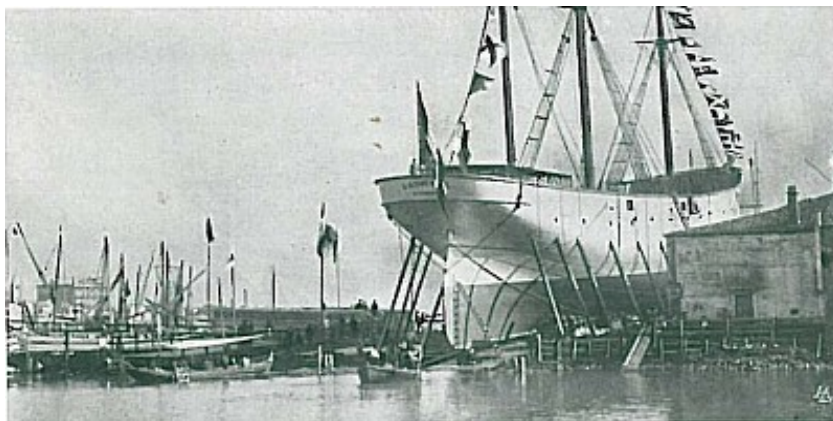
allegato 10: Foto di un cutter della Società San Marco, rimorchiato nel porto di Chioggia

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				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Numero d'Ordre	Numero Officiel.	Nom du Navire. Matériaux. Grément, etc.	Tonnage Officiel.	Détails de la Classification.				Construit.			Armateurs.	Dimensions d'après la Douane, Superstructures, &c.		Port d'Armement.	16 Cours sur Quille Franco- bord en milles d'ars navire. Tirant d'eau correspondant pola.
	Signaux.	Capitaine. Ex-nom, s'il y a lieu. Visites Périodiques. Nombres des Ponts.	Total. — Sous le Pont. Net.	Cote.	Surveillance Spéciale. Date de la dernière Visite.	Nbr de Régime permanents maintenant à l'Etat. Lettre d'Etat.	Qual.	Par qui.	Où.	Longueur.		Largeur.	Cours.	Pavillon.	
03157	282 QGHV	Lombardia A. Tiozzo	Steel Ctr 166 1Dk	166 — 144				1908	Ditta G. Poli	Chioggia	Società S. Marco	104'8"	20'8"	7'6"	Chioggia Italian
03158	271 QGHV	—	Wood Bn 151 1Dk	151 — 118				1886	G. Peraglio	Sestri Ponente	E. Fendra	108'9"	26'4"	9'8"	Naples Italian
03159	141025	Longfellow	Wood 3 Met Sr 257	257				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 transoceanico *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, imprecisato 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.