

---

Atti della Società  
DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI  
IN TORINO

---

COMMEMORAZIONE  
del Socio Comm. Ing. Giuseppe Lanino

fatta dal Socio Ing. Comm. Michele Fenolio

addì 6 dicembre 1907

---

**Egredi Colleghi,**

L'8 agosto del corrente anno, si spegneva improvvisamente, in Bardonecchia, l'ing. **Giuseppe Lanino**, colpito da repentino e fatale malore.

Non ostante l'età di 75 anni, era tuttavia completa la sua energia fisica, e nessuna delle sue eminenti qualità intellettuali aveva subito, col progredire degli anni, il benchè menomo affievolimento; talché l'Italia molto ancora si attendeva dai suoi consigli, per la sua grande esperienza ed autorità nelle questioni tecniche e specialmente nei più ardui e intricati problemi che si riferiscono a tutto quell'insieme, che costituisce una grande azienda ferroviaria. Con ragione e con sicura coscienza, si può dire che la mancanza di un tale consigliere sarà sentita profondamente e per molto tempo.

La perdita di Giuseppe Lanino ha destato vivo rimpianto anche all'infuori della cerchia dei tecnici e di quelli che ebbero occasione di rapporti personali con lui; perchè la sua fama si era grandemente estesa, avendo egli dato, per generale consenso, non dubbia prova del suo valore intellettuale e della sua operosità feconda, nella sua lunga carriera tecnico-amministrativa, specialmente come costruttore e come organizzatore.

A Bologna, segnatamente, dove aveva Sede la Direzione dei trasporti delle Fer-

rovie Meridionali affidata al Lanino, e dove perciò l'opera sua aveva potuto essere più da vicino apprezzata, ogni ceto di persone prese viva parte al lutto ed al rammarico per la sua perdita repentina.

La Società degli Ingegneri di Bologna lo volle commemorare solennemente alla presenza delle autorità comunali e provinciali, di professori e funzionali delle Meridionali. L'Ing. Comm. Rinaldi, assessore comunale, che ne fece la commemorazione nella Sede della Società degli Ingegneri di Bologna, con forma elegante, lumeggiò la personalità del Lanino, come eminente costruttore ed amministratore impareggiabile.

Fra i molti giornali che ebbero parole di rimpianto e di lode per l'opera dell'Ingegnere Giuseppe Lanino, va ricordato l'autorevole periodico *L'Ingegneria ferroviaria* di Roma, che tratteggiò con amore la carriera percorsa dal Lanino nelle Ferrovie Meridionali, mettendone in rilievo le qualità, come tecnico, come amministratore e come uomo, e lamentando la grave perdita che ha fatto il paese e l'Ingegneria italiana.

Ed a me, che nel 1898 già ebbi a commemorare in questa Sede il Professore Luciano Lanino (quale suo condiscipolo ed amico) che troppo presto fu strappato all'insegnamento nella R. Scuola d'Applicazione per gli Ingegneri di Torino, tocca ora, come anziano fra i membri di questa Associazione che si sono occupati di ferrovie, parlarvi del fratello suo.

Triste compito, ma non ingrato, allorché si ha da ricordare la vita e commentare l'operato di personalità come quella del Lanino che, unicamente per virtù propria, hanno saputo elevarsi sopra gli altri, e di cui si può dire, senza esitazione, che hanno bene meritato dal loro paese.

L'Ing. Giuseppe Lanino nacque l'11 giugno 1832 in Torino, e in questa Università venne laureato Ingegnere idraulico nel giugno 1857.

Per la svegliatezza d'ingegno e serietà di propositi, acquistò ben presto stima e fiducia; talché negli otto anni che rimase a Torino nella qualità di Ingegnere privato, egli ebbe, non ostante la sua giovane età, incarichi importanti, fra cui lo studio e la costruzione del Canale della Ceronda; l'impianto dei Docks, il progetto e l'esecuzione della Ferrovia Santhià-Biella, il progetto della linea Parma-Spezia, ed altri.

Ma l'Ing. Giuseppe Lanino era chiamato a ben altri destini che non siano quelli dell'Ingegnere privato.

Nell'aprile 1865 il Comm. Bona, direttore generale della Società per le Ferrovie Meridionali, lo chiamò a sé, e lo nominò Ingegnere di Divisione per gli studi della linea Pescara-Aquila-Rieti. Il Bona, fine conoscitore di uomini e di cose, ben tosto

mparò a conoscere il Lanino e non esitò (anno 1867) ad affidargli la costruzione della parte più difficile della linea Foggia-Napoli, quale è quella del tronco di attraversamento dell'Appennino.

Non vi è ingegnere che essendosi occupato di costruzioni ferroviarie, non conosca le enormi difficoltà che si dovettero superare per eseguire lo scavo e le murature delle quattro gallerie di quel tronco, e denominate Ariano, Sancina, Starza e Cristina, e specialmente di quest'ultima.

Le gallerie suddette attraversano un terreno formato quasi esclusivamente di un genere di argilla rimaneggiata da azioni meccaniche e chimiche, che dal Bianconi fu chiamata argilla scagliosa, la cui particolarità è quella di rigonfiarsi al contatto dell'aria. Ma la difficoltà che crea tale proprietà del terreno non era la sola: ché, se così fosse stato, per quanto grave fosse la pressione che ne risultava, la difficoltà si poteva superare con armature eccezionali e ponendo il minor tempo possibile in mezzo tra lo scavo ed il suo rivestimento murario. Un'altra difficoltà ben più grave vi si è aggiunta; dovuta alla mobilità della materia sovrastante alle gallerie (specialmente alla Cristina), della quale si turbava l'equilibrio colla perforazione della galleria; dimodoché, alla pressione dovuta al rigonfiamento, veniva ad aggiungersi quella dovuta al peso di tutta o di parte della materia che sovraincombeva al volto della galleria; il che è stato dimostrato dalle osservazioni fatte eseguire dal Lanino stesso sulla configurazione del terreno, sopra della Cristina, le quali palesarono che il movimento della massa si estendeva fino alla superficie del terreno stesso.

Ognuno si farà un concetto delle condizioni in cui si svolgeva il lavoro, quando consideri che per ogni metro cubo di scavo utile occorreva scavare e trasportare ben metri cubi 2,50.

Sarebbe qui fuori di luogo discorrere dei sistemi che furono adottati dal Lanino nell'esecuzione delle gallerie dell'Appennino, sistemi di cui il Lanino ha fatto una chiara e particolareggiata descrizione nell'opera ch'egli scrisse, per incarico della Società delle Ferrovie Meridionali, col titolo: *Gallerie della traversata dell'Appennino della linea Foggia-Napoli*, opera che ha riportato il plauso non solo in Italia, ma anche fuori d'Italia.

Tutte le gravi difficoltà incontrate per la natura dei terreni attraversati, le opere eseguite, ed il loro costo, furono dal Lanino ampiamente trattate nell'opera citata; riguardo alla quale, il trattato del Drinker, edito a New-York nel 1878, così si esprime: « L'opera del Lanino, quantunque nominalmente sia una descrizione della « costruzione dei *tunnels* così difficili di quella linea, è in realtà uno dei pochi e

« dei migliori trattati che furono scritti sopra i vari sistemi usati in Europa per la « perforazione delle gallerie » .

Un breve cenno meritano però i 470 metri lineari della Cristina, che furono costruiti con un sistema diverso da quello seguito nelle altre gallerie. Tale accenno giova fare, anche perchè dimostra che le qualità morali ed il carattere del Lanino non erano da meno delle sue elette qualità dell'ingegno.

La detta parte della galleria della Cristina fu eseguita, per consiglio dell'Ingegnere Protche, non più col sistema belga (attacco in calotta), ma con attacco in cunetta, e cioè al basso; e, per impedire che i piedritti potessero essere rovesciati dalla spinta della terra retrostante, si riempiva di materiali lo spazio fra essi compreso, lasciando soltanto il cunicolo di dimensioni minime, indispensabile per l'avanzamento dell'attacco. Ove ciò non fosse bastato ad impedire ogni movimento di ei piedritti, si eseguiva un arco provvisorio impostato sui piedritti stessi, il quale veniva poi demolito fatto il volto.

Il sistema, così osserva il Lanino nell'opera citata, ha il vantaggio che:

1° Lo scavo procede per vani piccoli;

2° L'arco rovescio può farsi per il primo;

3° Il riempimento della mezza sezione inferiore serve efficacemente ad impedire i movimenti delle prime murature eseguite ed a contrastare l'avanzare della fronte.

Il Lanino impiegò tutta la capacità ed esperienza che già aveva acquistato, ad attuare nel miglior modo il metodo Protche, il quale diede così eccellenti risultati da permettere in poco tempo l'ultimazione della galleria della Cristina.

Il Lanino compreso soltanto dal sentimento del dovere, si adoprò lealmente alla riuscita di un sistema che egli non aveva ideato per il primo e non ebbe timore, seguendo i consigli del Protche, e dichiarandolo apertamente nell'opera già citata, di menomare la fama che già si era acquistata, di grande competenza come costruttore di gallerie. Egli agì così da uomo superiore qual era; dacchè troppo sovente tecnici anche distinti si lasciano guidare in casi analoghi da un malinteso amor proprio.

Prima di passare a dire dell'opera del Lanino come Direttore d'esercizio, vogliamo ancora ricordare che egli diresse la costruzione della linea Pescara-Aquila, e compilò, per incarico della Società delle Meridionali, molti altri progetti di ferrovie fra cui la Candela-Conza, la Sulmona-Roma, la Termoli-Campobasso, la Sulmona-Isernia.

Fu inoltre molte volte arbitro in importanti vertenze fra il Governo ed imprese

costruttrici (Vertenza coll'impresa Vitali e C, linee Calabro-Sicule; vertenza per la Stazione di Genova, ecc.) ed arbitro fra le Società del Gottardo e l'impresa Favre.

La linea Faenza-Firenze fu costruita in base al tracciato stabilito da apposita Commissione nominata dal Governo, di cui faceva parte pure il Lanino.

Cessata la costruzione di nuove linee nelle provincie Meridionali, non cessò per questo l'attività del Lanino, che anzi egli seppe acquistarsi nuova fama in un campo assai diverso da quello delle costruzioni, nel quale si era già così distinto.

La Società delle Meridionali, nel 1876, pose il Lanino a capo del Servizio Movimento e Traffico; ed allorquando la Società assunse l'esercizio della rete Adriatica, ed, a termini del contratto, dovette istituire due direzioni, l'Ing. Lanino passò a Bologna come Direttore dei trasporti.

Egli non si trovò punto a disagio a dover dirigere una così complessa azienda, per lui affatto nuova. Il suo ingegno versatile, la sua mente equilibrata, e la sua conoscenza degli uomini, superò ogni difficoltà non solo, ma tutti, ed anche i più competenti in materia, dovettero riconoscere le sue qualità eminenti, di organizzatore e di amministratore di cui diè prova come Direttore dei trasporti.

Io non saprei come meglio esprimere il giudizio che per generale consenso venne dato dell'organizzazione ideata dal Lanino alla sua Direzione dei trasporti, che riportando le parole stesse con cui *L'Ingegneria Ferroviaria* lo ha sinteticamente espresso:

« La Direzione Trasporti — così scrive *L'Ingegneria Ferroviaria* — per semplicità di ordinamento, per giusto adattamento ai bisogni dell'esercizio, divenne subito una delle parti più perfette di quell'organismo Adriatico che oggi citasi continuamente ad esempio. L'affiatamento che il Lanino aveva saputo creare fra i diversi rami dell'importante ufficio, l'ascendente che egli esercitava sui funzionari per la sua rettitudine, il suo zelo, la sua coltura profonda, costituivano le basi del buon andamento di quella importante branca dell'Amministrazione ».

Alla genialità del Lanino è pure dovuta quella grande ed audace iniziativa che fu l'applicazione della trazione elettrica alla rete Valtellinese. Non pochi furono gli ostacoli che da ogni parte si opposero all'attuazione di tale costoso esperimento; e non minori quelli che il Lanino dovette superare per condurlo a compimento.

Ma egli con piena fede nella riuscita, assunse ogni responsabilità, dirigendo l'impresa con una sicurezza che infuse fiducia anche ai più timidi, e le linee Valtellinesi sono oggidì vanto dell'Italia, che per la prima fece un esperimento di tal genere.

Il nostro paese deve riconoscere l'alta benemeranza del Lanino che La ideato

il nuovo sistema, e della Società delle Meridionali che hanno assecondato, coi potenti mezzi di cui essa soltanto poteva liberamente disporre, non solo per il vanto della geniale iniziativa, ma ben più ancora per la feconda applicazione che essa avrà (ormai non si può più dubitare) ovunque, come da noi, abbondano le forze idrauliche.

L'Ing. Lanino nel 1902 volle andare a riposo, nonostante le premurose istanze del Consiglio d'Amministrazione delle Meridionali perchè rimanesse. Così egli terminò dopo 37 anni di servizio la sua operosa carriera presso la Società delle Meridionali, la quale ricorderà sempre con riconoscenza l'opera sua e quella di due altre grandi intelligenze, che diressero i destini della Società e la portarono al più alto grado di reputazione e di prosperità; il Borgnini, Direttore Generale e il Pessione, Direttore di costruzioni.

Venuto il Lanino a stabilirsi fra noi, non stette tuttavia inoperoso, dacchè il Governo lo volle in molte Commissioni per la risoluzione dei più difficili problemi in materia ferroviaria.

Così egli fece parte della Commissione incaricata dello studio del Porto di Genova, di quello per il nuovo valico dell'Appennino e di quello dell'ordinamento dell'azienda ferroviaria dello Stato.

Di quest'azienda egli faceva parte sin dall'inizio della nuova amministrazione come membro dell'Ispettorato Centrale.

Ebbe dal Governo perciò ben meritate onorificenze fra cui l'ultima, quella di grande Ufficiale della Corona d'Italia.

L'Ing. Giuseppe Lanino ha lasciato in quanti lo conobbero incancellabile memoria per la sua cortesia di modi, generosità verso gli umili e naturale modestia che si rivelava nelle sue abitudini e nella sua arguta conversazione. Il sentimento che il Lanino ebbe del suo dovere, fu tale che nel suo adempimento nulla mai lo ha trattenuto.

Possiamo ricordare le sue discese nel pozzo N. 3 della galleria Cristina, quando crollata buona parte della galleria, più nessuno osava penetrarvi: il suo ritorno a Casamicciola dove scampato, per fortunato caso, dall'essere travolto sotto le ruine dell'albergo della Sentinella, sua dimora, volle ritornarvi per avvisare ai mezzi di portare salvamento ai molti giacenti sotto le macerie. Non ostante una grave malattia di gotta di cui era afflitto egli volle adempiere, contro il divieto dei sanitari, e ad ogni costo, all'incarico importantissimo affidatogli dal Governo nel 1880 di studiare e proporre il miglior tracciato per una ferrovia Catania-Palermo, e così, con stoica fermezza, percorrere in barella (perché altrimenti gli sarebbe stato impossibile) siti disagiati e montuosi.

Ad un superiore sentimento del suo dovere — e non certo a timore di insufficienza — si deve attribuire il « gran rifiuto » della candidatura al Parlamento Nazionale, statagli offerta a voti quasi unanimi, da un collegio degli Abruzzi, nel 1875.

Il Lanino ebbe numerosa figliolanza non degenerare dalle virtù paterne. Il lutto e il dolore di cui è colpita la famiglia Lanino per la perdita del suo amato capo, è condiviso da quanti conobbero il suo valore e le sua paterna bontà.

Da questa Città dove nascesti, ed a nome del ceto degli ingegneri di cui tu, o Giuseppe Lanino, fosti un'illustrazione, io rivolgo a te — al tuo spirito immortale — un reverente, affettuoso ed estremo saluto.

Saluto ultimo, ma non foriero d'oblio, perché la tua memoria vivrà oltre la tomba, su cui le tue opere hanno scritto:

*Non omnis moriar.*

## Verbale dell'adunanza del 6 dicembre 1907

### ORDINE DEL GIORNO :

1. votazione per l'ammissione di Soci.
2. Commemorazione del compianto socio Ing. Comm. Giuseppe Lanino, fatta dal socio Ing. Michele Fenolio.
3. Rinnovazione parziale del Comitato Direttivo.
  - i. Presentazione del Bilancio preventivo pel 1908 e nomina della Commissione esaminatrice.

### PRESIDENZA REYCEND.

Sono presenti i Soci : Albenga, Bairati, Bianchini, Boggio, Corradini, Facchini, Fenolio M., Ferraris L., Fontana, Francesetti, Ganna, Girola, Liprandi, Mazzini, Molli, Montù Carlo, Mucchi, Novelli, Peyron, Poma, Regis, Reycend, Salvadori, Sbarbaro, Soldati Roberto, Tedeschi Massimo, Tommasina, Torta, Vanni, Vicarj, Vinca.

Dopo letto il verbale della seduta precedente, che viene approvato, il socio Ing. Vicarj prende la parola per ritornare sulla opportunità, da lui altravolta già messa in evidenza, che la nostra Società richiami l'Autorità Municipale allo studio di una applicazione dei sistemi moderni di depurazione dei liquami di fogna, ed esprime il desiderio che venga stampata e diffusa la elaborata relazione sull'argomento, di cui il socio Bianchini diede lettura in una precedente adunanza.

Il *Presidente*, mentre condivide pienamente le idee suesposte, fa notare che il lungo e concettoso ordine del giorno, votatosi in seguito alla lettura dell'Ing. Bianchini sui sistemi di depurazione dei liquami di fogna, venne a suo tempo comunicato con lettera accompagnatoria al Sindaco di Torino ed anche pubblicato sui giornali ; ma non ne venne alcuna risposta dall'Autorità.

Il socio Francesetti vorrebbe che l'Ing. Bianchini venisse invitato ad aggiungere le più recenti nozioni sul medesimo argomento, riferendo sull'ultimo Congresso d'igiene tenutosi a Berlino e da lui presenziato, onde la relazione da pubblicarsi sarebbe più completa e di interesse ancora maggiore.

L'Assemblea unanime approva e l'Ing. Bianchini, presente, acconsente all'invito.

Si passa alla votazione di soci ; vengono ammessi a far parte della Società quali soci effettivi gli Ing. De Bartolomeis, Gallarmi Sordi, Pollone e Spreafico ; a soci aggregati gli Ing. Comola, Falco, Bonelli e Magnani.

Il socio Michele Fenolio, fra la reverente attenzione dei presenti fa una degnissima commemorazione del compianto socio Ing. Giuseppe Lanino, rievocando bellamente, attraverso i principali periodi della laboriosa vita professionale dell'illustre estinto, le sue esemplari qualità intellettuali e morali di uomo e di lavoratore nel campo pratico dell'Ingegneria, in cui lascia di sè così duratura traccia. La bella commemorazione è chiusa fra il plauso unanime dell'Assemblea.

Il *Presidente* dà lettura di un telegramma di cordiale adesione del socio Senatore Casana, alla sullodata commemorazione.

Si passa alle votazioni per le cariche sociali. Vengono eletti:

A Vice-presidente : il socio Michele Fenolio con voti 15.

A Consiglieri: i soci Montù Carlo con voti 13 e Fontana con voti 12.

A Segretario: il socio Sbarbaro con voti 11.

Il *Presidente* presenta all'Assemblea il bilancio preventivo della Società per l'anno 1908, per cui si passa alla nomina dei componenti la Commissione esaminatrice. — Ad essa vengono confermati per acclamazione i componenti dell'anno precedente — e con ciò viene sciolta l'adunanza.

*Il Segretario*

Ing. G. B. BENAZZO.

*Il Presidente*

Ing. REYCEND.

## Verbale dell'adunanza del 28 dicembre 1907

### ORDINE DEL GIORNO:

1. Votazione per l'ammissione di Soci.
2. Votazione per la nomina del Segretario in seguito a rinuncia del nuovo eletto Ing. Sbarbaro.
3. Lettura del socio Ing. Francesetti di una sua Memoria sui contatori d'acqua.
4. Comunicazione di una lettera del Collegio Veneto degli Ingegneri riguardante il nuovo progetto di legge per la derivazione delle acque pubbliche, e discussione relativa.

### PRESIDENZA REYCEND.

Sono presenti i Soci: Audoli, Banaudi, Benazzo, Bertela Clemente, Bianchini, Boella, Cocito, De Bartolomeis, Errera, Fenolio, Ferraris Lorenzo, Fontana, Francesetti, Gamia, Magnani, Mazzini, Moschetti, Pavia, Peyron, Pollone, Poma, Regis, Reycend, Sacheri, Sardi, Soldati Roberto, Tedeschi Massimo, Torasso, Torta, Vanni e Vicarj.

Letto il verbale della seduta precedente, che viene approvato, il socio Peyron propone e l'Assemblea delibera ad unanimità che la bella commemorazione **Lanino**, letta dal socio Fenolio nell'ultima seduta, venga al più presto data alle stampe e venga offerta alla famiglia del compianto socio.

Viene fatta la votazione per l'ammissione a socio effettivo dell'Ing. Pio Garelli, il quale risulta ammesso ad unanimità.

Si passa indi alla nomina del nuovo Segretario, in sostituzione al neo-eletto Ing. Sbarbaro, del quale il Presidente comunica che dichiarò non poter accettare, causa le soverchie altre occupazioni di cui è gravato, nell'interesse stesso della nostra Società e della Federazione. Dallo spoglio delle schede riesce eletto l'Ing. Mario Vanni.

Il socio Vicarj crede opportuno e propone che, benchè non all'ordine del giorno, l'Assemblea, si occupi seduta stante, data l'urgenza e l'importanza dell'argomento, della questione ferroviaria che si deve trattare nelle prossime tornate del Consiglio Comunale, in base ai due progetti presentati dalla Amministrazione Ferroviaria e ne rileva l'importanza notando che, uno dei due progetti, quello che pare favorito dalla Giunta, propugna il trasporto della attuale Stazione di Porta Susa, trasporto che egli ritiene molto dannoso alla nostra Città.

Il *Presidente* ritiene che non sia regolare nè sia conveniente per l'importanza stessa del voto che ne uscirà, discutere tale interessante argomento, che non era proposto nell'avviso di convocazione.

Per tale considerazione l'Assemblea delibera che si convochi una nuova adunanza per la sera del 4 gennaio prossimo.

Il socio Francesetti prende quindi la parola e dà lettura della sua Memoria sui contatori d'acqua; trattando con copia di dati e con la competenza e genialità sue proprie, dei diversi sistemi in uso per l'erogazione delle acque potabili, dei tipi vari di contatori d'acqua che ci presenta la storia e il commercio odierno, e dei relativi vantaggi e difetti, e parlando infine del progetto di legge ora in corso per la verifica governativa dei contatori stessi, nonché del grave danno che da essa ne deriverebbe ai privati e della inopportunità della medesima.

La sua conferenza, illustrata anche dai modelli al vero presentati all'Assemblea viene della stessa ascoltata col più vivo interesse e chiusa fra gli applausi.

Il *Presidente*, mentre ringrazia il socio relatore, è di parere che in base ai concetti espressi nell'ultima parte della memoria Francesetti venga dall'Assemblea emesso un voto da trasmettersi alla competente autorità.

L'Assemblea approva e il socio Francesetti s'impegna di presentare questo ordine del giorno riassuntivo, nella prossima adunanza.

Infine, il *Presidente* dà lettura di una lettera del Collegio Veneto degli Ingegneri, che fa appello in favore di un movimento contro l'approvazione nella sua forma attuale del progetto di legge in corso sulla derivazione delle acque pubbliche.

Il socio Ferraris, dopo avere messo in evidenza l'importanza grande dell'argomento, crede che esso non si possa convenientemente discutere in una Assemblea di soci se non è prima fatto oggetto di studio da una apposita Commissione, che propone venga all'uopo nominata.

L'Ing. Mazzini, mentre appoggia la proposta Ferraris, risultandogli che attualmente il detto progetto di legge è in esame presso il Senato, da cui riceverebbe notevoli correzioni e ritocchi, propone che, la nominanda Commissione, sospenda il suo studio fino a che abbia in mano il progetto di legge già ritornato dal Senato, onde ne risulti da essa un più proficuo lavoro.

Acconsentendo il socio proponente, l'Assemblea approva e deferisce alla Presidenza la nomina di detta Commissione.

Viene quindi, fra i reciproci auguri del capo d'anno, sciolta l'adunanza.

*Il Segretario*

Ing. G. B. BENAZZO.

*Il Presidente*

Ing. REYCEND.

## SOMMARI

dei fascicoli dell'Annata XLI (1907)

---

FASCICOLO 1° — Comitato dirigente della Società degli Ingegneri ed Architetti per l'anno 1907. — I valichi del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo. Memoria del socio Ing. Domenico Regis. — Il valico del Moncenisio. Importante miglioramento. Memorie del socio Ing. Domenico Regis.

FASCICOLO 2° — Relazione della Commissione sul Conto consuntivo dell'anno 1906. — Relazione della Commissione del Bilancio preventivo per l'anno 1907. — L'attuale disorganizzazione ferroviaria. — Verbali delle adunanze del 20 dicembre 1906, 31 dicembre 1906 e 18 febbraio 1907.

FASCICOLO 3° — Commemorazione del socio Ing. Comm. Carlo Banaudi fatta dal Presidente Ing. Comm. G. A. Reycend, nell'adunanza del 17 maggio 1907. — Concorso fra artisti italiani per il cartello d'annunzio dell'Esposizione di Torino nel 1911.

FASCICOLO 4° — Commemorazione del socio Comm. Ing. Giuseppe Lanino, fatta dal socio Ing. Comm. Michele Fenolio, addì 6 dicembre 1907. — Verbali delle adunanze del 6 e 28 dicembre 1907.

