

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 9 (1916-1917)

Heft: 3-4

Rubrik: Comunicazioni dell'Associazione Ticinese

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Comunicazioni dell'Associazione Ticinese

Gruppo autonomo dell'Associazione Svizzera di Economia delle Acque

Rappresentanza dell'Ufficio Permanente nel Cantone Ticino: il Comitato.

Si pubblicano almeno 4 volte all'anno
I membri dell'Associazione Ticinese ricevono gratuitamente i numeri dell'„Economia delle Acque“ contenenti le „Comunicazioni“

Della redazione è responsabile il Comitato del Gruppo Ticinese: della pubblicazione e distribuzione l'Associazione Svizzera di Economia delle Acque.
Editrice e stampatrice la corporazione della „Zürcher Post“
Amministrazione: Zurigo 1: Via S. Pietro 10
Telefono 3201 Telegrammi: Wasserwirtschaft Zürich

NOTIZIARIO.

SVIZZERA.

Società per la navigazione sul Reno Superiore (V. S. O. R.)

La XII^a Assemblea annuale venne tenuta il 17 giugno p. p. sotto la presidenza del sig. Direttore Stauffacher, il quale, nel suo discorso di apertura, fece una rapida rassegna degli scopi da raggiungere, tostochè le circostanze lo avessero concesso, principalmente la costituzione di una società svizzera per la navigazione sul Reno ed anche onde provocare una maggior attività sul terreno della legislazione federale.

Di poi fu confermato in carica il Comitato per il vengente biennio, sostituendo soltanto un membro dimissionario: infine il signor Professore Becker svolse un' interessante conferenza, dal titolo: *Postulati e prospettive dell' Economia delle Acque e della Navigazione Interna nella Svizzera.*

Al banchetto tenuto alla sera, vennero pronunciati molti discorsi: riproduciamo il brindisi caratteristico di uno dei due Delegati ticinesi intervenuti:

„Allorquando, due anni or sono, ebbi ad assistere all'Assemblea consimile, per deporre, con sommo dispiacere, il mandato di membro del Comitato, confertomi fin dalla fondazione di codesta Società, del quale mi tenevo altamente onorato, ebbi però il conforto di vedermi sostituito da un compatriota, la cui personalità, specie a noi ticinesi, doveva tornare gradita, attribuendole l'alto significato di comuni aspirazioni, nel vero interesse generale svizzero.

Durante l'escursione avvenuta di poi, lungo il maestoso corso del Reno, a valle di Basilea, ammirammo insieme le grandiose installazioni create dall' industrie operosità vostra, constatando altresì l'intensità, direi così, febbrile, del traffico, irradiata dal magnifico porto, risentendone impressione profonda, fiduciosa, quale arra di un promettente, rapido successo avvenire.

Ma soltanto pochi giorno dopo, si scatenava la furibonda bufera bellica travolgente, paralizzando improvvisamente tutto il movimento, la quale, pur troppo, imperversa ancora, arrecando danni enormi, incalcolabili.

L'anno scorso, impedito a venire, ricevetti tuttavia un vostro telegramma di affettuosa simpatia e memore ricordanza, cui non potei analogamente rispondere, perchè recapitatommi troppo in ritardo.

Egli è per questo che, nonostante gravissimi impegni personali, mi sono deciso ad una breve sfuggita, per manifestarvi la più sentita riconoscenza, così come gl'inalterabili sensi del mio vivo attaccamento, l'infedeltabile devozione e perenne gratitudine che mi legano alla prima associazione svizzera di navigazione interna, della quale ebbi l'immeritato onore di presiedere l'Assemblea Costitutiva del 3 dicembre 1904.

Ma oltre questa doverosa manifestazione personale, sono fiero di portarvi il saluto del Governo Ticinese, come delegato, unitamente, al precitato successore, Cancelliere di Stato Bolla, nondè quello del nuovo Gruppo autonomo, costituitosi per

scopi affini nel nostro Cantone ed adiacenze, del quale fraternamente entraste voi pure a farne parte, continuando nell'alta missione patriottica solidale, di riunire strettamente in un medesimo fascio le aspirazioni d'ogni regione della nostra Svizzera.

Così oggi può edheggiare qui, sulla sponda destra del Reno, ben accetta, la dolce lingua di Dante, mentre noi desideriamo sentir risuonare quella classica di Schiller, là nel lembo di terra elvetica che si protende al sud delle Alpi, per bocca di un „vecchio amico“, (l'ing. Gelpke: *N. d. R.*) il quale, confidiamo, vorrà darci autorevoli, preziosi consigli di scienza ed esperienza, per aiutarci a raggiungere anche le nostre aspirazioni, finora rimaste irrealizzabili, neglette.

Intanto che ovunque d'intorno divampa la guerra e la distruzione, noi, sotto l'egida della libertà e neutralità storiche tradizionali, possiamo compiere non soltanto azioni altamente umanitarie, a pró dei belligeranti indistintamente, ma dobbiamo organizzare e predisporre, come già disse un eminente oratore all'assemblea costitutiva del Gruppo Ticinese *i compiti dell'avvenire per la prosperità ed il benessere della nostra cara patria.*

Porto quindi il mio brindisi a tutte le aspirazioni svizzero-tedesche, -francesi ed -italiane in materia di navigazione interna ed alla più sollecita e diffusa loro attuazione.“

Associazione Svizzera di Economia delle Acque. (S. W. W. V.)

Premesso che il 25 marzo aveva già avuto luogo ad Olten una riunione del Comitato, in cui fu preso atto della costituzione dei primi gruppi regionali nell'ordine cronologico: *Associazione della Reuss: idem del Ticino: idem degli impianti idraulici sull'Aar-Reno*, sanzionandola, al 15 luglio si radunava la VI^a Assemblea a Friburgo, in cui, al presidente demissionario signor Consigliere Nazionale Will veniva sostituito il signor Consigliere agli Stati Dr. Wettstein, nominando come II^o vice-presidente il signor Ingegnere Lühinger.

Il I^o vice-presidente signor Direttore Wagner tenne una conferenza sul tema: *Disposizioni economiche e tecniche necessarie per l'utilizzazione appropriata all'economia popolare delle nostre forze idrauliche* cui susseguì nutrita discussione senza per altro provocare un voto conclusivo, rimandando la tesi al Comitato, per il seguito ulteriore.

Associazione Svizzera Nord-Orientale per la navigazione: Reno-Lago di Costanza (N. O. V. S. R. B.)

Il 22 luglio a Winterthur, sotto la presidenza del signor Dr. Vetsch ebbe luogo la riunione principale del Comitato Centrale, con trattande di ordine interno, comunicazioni confidenziali intorno alla conca di Eglisau ed alla proroga indeterminata del concorso internazionale per il progetto del raccordo navigabile

col lago di Costanza, nonché altri oggetti meno importanti: l'ingegnere Sommer tenne un interessante conferenza illustrativa mediante proiezioni luminose.

Associazione Svizzera per la navigazione dal Rodano al Reno (A. S. N. R. R.)

Radunatasi il 24 settembre nell'Aula Universitaria di Neuchâtel la numerosa assemblea, presieduta dal signor Savoie-Petitpierre, venne data lettura di un interessante relazione dalla quale emerse che gli studi tecnici ed economici per il raccordo fra il Reno ed il Rodano, contornando la città di Ginevra, richiesero Franchi 160.000, dei quali 100.000 si ricavarono dai contributi della Confederazione, dei Cantoni e Comuni, al resto si provvederà poi.

Ciò porterà la conseguenza che il così detto *Sindicato Svizzero* per tale studio, costituito da una Commissione tecnica dell'Associazione precitata, ha esaurito completamente il proprio mandato, specie per merito dell'ingegnere Autran e collaboratori.

Ora, una commissione di giuristi sta occupandosi di tutte le questioni di diritto sollevate, inerenti e relative: per l'intermediario del Consiglio Federale potè ottenere visione degli atti custoditi negli archivi dei cantoni di confine riguardanti stipulazioni interstatali riferentesi all'uso delle acque promiscue.

Di poi venne vivamente deplorato che le autorità badesi abbiano prorogato indeterminatamente il concorso internazionale per il prolungo della linea renana di navigazione da Strassburgo al Mare Bodamico, mentre sarebbe urgente darvi attuazione, imitando l'esempio della Francia e della Germania, più che mai operose ed intraprendenti.

L'ingegnere Deluz tenne poi una conferenza sulla *Regolazione dei laghi nel Giura* e l'avvocato Dr. Vallotton sulla questione se *l'odierna legislazione svizzera* soddisfa ai bisogni della navigazione interna, concludendo negativamente, formulando quindi la proposta seguente, stata adottata all'unanimità degli intervenuti.

„La creazione di una rete svizzera di linee navigabili ed il loro ulteriore sviluppo fino a raggiungere i mari del Nord, Mediterraneo ed Adriatico è uno dei mezzi più efficaci per promuovere la prosperità del paese e conseguentemente l'indipendenza economica e politica della Svizzera.

Siccome si tratta di opere aventi carattere d'urgenza, richiedono non soltanto l'accettazione della legge sulle concessioni idrauliche, bensì ulteriori disposizioni legislative onde garantire l'opera e svilupparla maggiormente: perciò l'Assemblea formula il desiderio che il Consiglio Federale voglia iniziarne gli studi non appena l'anzidetta entrerà in vigore.“

N. B. della Redazione. — Anche il nostro Gruppo potrebbe dichiararsi d'accordo sul seguito, esprimendo però il voto che, avanti di sanzionarla, occorrerebbe introdurre importanti emendamenti di forma e di sostanza.

Come tali poniamo in prima linea quelli proposti dal Governo Ticinese, i quali tengono nella debita considerazione le circostanze speciali della regione, altrimenti ne risentirebbero danni considerevoli le finanze cantonali che già trovansi in condizioni tali, da non poter sopportare ulteriori pregiudizi.

Per i particolari, mancando lo spazio, è giocoforza rimandare alla memoria 19 agosto, confidando che la deputazione saprà validamente sostenerla nella imminente sessione di dicembre, in cui, finalmente,

dovrebbe chiudersi il lungo, laborioso dibattito relativo.

Costituzione di una Società Svizzera per la navigazione sul Reno.

Si tratta di un problema molto difficile e soprattutto complesso: la soluzione ideale, dal punto di vista patriottico, cioè nel senso esclusivamente svizzero, venne, per molteplici motivi, reputata praticamente inattuabile, da personaggi autorevoli e competenti in materia.

Una prima variante, nel senso di combinare un esercizio appoggiandosi alla vecchia ed sperimentata ditta badesa Fendel, sollevò critiche acerbe ed opposizioni vivaci, per il presunto pericolo di soverchie ingerenze, in misura tale da compromettere e sopprimere lo scopo prefisso.

La successiva proposta del sig. Frey, direttore del porto di Basilea, di rivolgersi a due società estere: una tedesca, l'altra olandese, non ebbe guari miglior fortuna per motivi di natura specifica, assai diversi, ma parimenti importanti.

L'ardua questione fu trattata dapprima in apposita radunanza, convocata a Basilea il 2 settembre, dietro iniziativa dello S. W. W. V., ma dopo vivacissimo dibattito si risolvette deferirne la soluzione alla Commissione Centrale delle Associazioni Svizzere di Navigazione, la quale, radunatasi il 23 settembre a Neuchâtel, previa lunga discussione, decise all'unanimità su proposta Gelpke essere indicata la sospensiva indeterminata.

L'Associazione Ticinese, debitamente invitata a partecipare alla riunione di Basilea, aveva formulato per lettera, in data 29 agosto, la seguente proposta:

„L'A. T. E. A. reputa assolutamente vantaggiosa, sotto „qualsiasi aspetto, quindi molto indicata, la costituzione di „una società svizzera per la navigazione sul Reno, ovvero, „per esprimersi in modo più conforme alla realtà, di una „società internazionale, colla prevalenza svizzera assicurata.“

„Circa la proposta Frey, invece, osserva:

„a) Gli eventi guerreschi non permettono ancora di prevedere con sicurezza come si presenteranno le circostanze future: potrebbe quindi nascere il grave pericolo che con „quella combinazione non si tenesse calcolo di tutti i fattori „influenti, da prendersi definitivamente in considerazione, ciò „che pregiudicherebbe certamente i nostri interessi.

„b) I dati messi a disposizione, destano l'impressione che „sussistano tuttavia delle lacune, quindi rimangono insufficienti a formare un'opinione oggettiva, fondata su questa „combinazione.

„Per conseguenza propendiamo piuttosto a rimandare la trattazione di tale, oltremodo importante questione principale, nel proprio, ben inteso interesse, fintantochè le circostanze influenti diverranno maggiormente accertabili, permettendo un giudizio più sicuro, che non torni possibile al presente.“

La risoluzione dilatoria di Neuchâtel collima quindi esattamente, col punto di vista manifestato antecedentemente, *a priori*, dal Gruppo Ticinese e reso noto.

Commissione Centrale delle Associazioni Svizzere di Navigazione (Z. K. S. S. V.)

Venne costituita il 15 aprile in Olten e si compone di tre rappresentanti per ciascuna delle tre

Associazioni seguenti: V. S. O. R.; — A. S. N. R. R.; — N. O. V. S. R. B.

Durante il biennio 1916—17 l'ufficio permanente di gestione risiederà a Basilea e si compone dei signori: Stauffacher, Presidente; Savoie-Petitpierre I^o e Dr. Vetsch II^o vicepresidente; come segretario fu assunto quello del V. S. O. R. signor Fr. Krapf.

L'apposito regolamento interno stabilisce tutte le norme per un appropriato, agile funzionamento, atto a rendere molto efficace l'azione della Commissione stessa di cui v'era sentito bisogno per conseguire l'unità d'intenti.

GRUPPI REGIONALI.

Associazione della Reuss (R. V.).

Nella sua assemblea costitutiva del 20 novembre 1915 a Lucerna, l'ingegnere Lühinger tenne una conferenza: *Sulla Regolazione del deflusso del lago dei Quattro Cantoni*, problema idraulico poderoso, stato deferito nel 1911 allo studio di una commissione di esperti, composta, oltre dall'anzidetto, anche dagli ingegneri Dr. Epper e Kürsteiner, esponendo i risultati e raccomandandone la pronta attuazione.

Il 13 maggio p. p. aveva luogo altra riunione per sentire dall'ingegnere Gelpke il referto sopra: *I dettagli tecnici ed economici concernenti una via d'acqua della Svizzera Centrale* mediante la quale il lago dei Quattro Cantoni si allaccierebbe alla rete di navigazione svizzera, esponendo e comparando fra loro le diverse soluzioni possibili, sotto molteplici punti di vista.

Nella successiva, ben nutrita discussione, in massima d'accordo colle idee del conferenziere, venne espresso il desiderio le stesse siano sviluppate ulteriormente e portate a cognizione degli interessati per le deliberazioni del caso.

Associazione Ticinese (A. T. E. A.).

Si riferirà più avanti, in apposita rubrica.

Associazione degli impianti idraulici sull'Aar-Reno (V. A. R.).

Costituita il 4 dicembre p. p. a Brugg, essa comprende 11 aderenze: il comitato si radunò il 19 febbraio ad Olten, stabilendo, l'organizzazione interna definitiva, così come i rapporti collo S. W. W. V.

ESTERO.

Italia.

Le cordiali, amichevoli manifestazioni di viva simpatia ricevute, sia privatamente, come mediante pubblicazioni su organi di accreditate associazioni professionali e le notevoli adesioni avute fin dall'inizio, in numero superiore alle più favorevoli previsioni, oltre ad affidamenti prossimi della massima importanza, diedero la miglior prova che gli intenti comuni ai due Stati, specie in riguardo alla navigazione interna, saranno validamente sostenuti d'ambo i lati del confine, costituendo la migliore, indefettibile, arra di successo, nonostante la deficienza d'ogni serio, sincero appoggio e valida azione, proprio là dove invece si avrebbe il preciso, doveroso compito ed il mandato di realizzarli e tradurli in atto.

La guerra poi, anzichè remorare, anticipò la rapida

realizzazione di quegli obiettivi che potevano giovare alla sua più efficiente condotta; così il tronco: Bron-dolo-Po, di cui il Magistrato delle Acque annunciava pubblicamente il felice compimento fin dalla primavera trascorsa, *manu militari*.

Ora poi, il Comune di Milano ottenne, più che la concessione, il mandato di costruire il tratto di canale navigabile da quella città a Pizzighettone, lavori affidati ad una sezione speciale dell'Ufficio Tecnico Municipale, presieduta dal chiarissimo ingegnere Poggi, di cui è nota la solerte operosità, spiegata nella soluzione di altri problemi delicati e difficili, costituendo il miglior affidamento di perfetta riuscita.

Con ciò, sia l'estremo inferiore, come quello superiore della tratta, per circa complessivi 130 chilometri di percorrenza dell'intera linea Milano-Venezia, si possono considerare definitivamente a posto: quanto al tronco intermedio invece, di ben 257 chilometri (seguendo però il corso sinuoso del Po) rimane prevedibile che, per ora, converrà con intensi, opportuni dragaggi renderlo atto al transito dei galleggianti da 600 tonnellate, salvo e riservato nel futuro, l'introduzione della variante Averone, emergente dai suoi splendidi studi stampati da parecchi mesi, a cura dell'Amministrazione Provinciale e della Camera di Commercio di Mantova (il cui solerte Comitato si distingue, in ispecie, pubblicando analoghe, accuratissime *Relazioni annue* proprie, od opere altrui di reale valore), ma dei quali all'estero, non potemmo ancora prenderne debita visione.

Speriamo e confidiamo che all'organizzazione delle Commissioni di Studio costituite nel Gruppo Ticinese, non appena elaborati i programmi dagli attuali incaricati, una volta sanzionati dal Comitato, appor-tino volenterosamente il loro contributo quegli elementi italiani qualificati all'uopo, per meglio e più rapidamente raggiungere gli intenti e le aspirazioni comuni, nell'interesse dei due stati.

Francia.

Vi sarebbe molto da riferire, sia in riguardo ai grandiosi progetti di nuovi canali, come circa l'adattamento di vie d'acqua già sussistenti: fra esse primeggia, per noi, la questione del Rodano, dal mare Mediterraneo al confine svizzero, ma ciò formerà oggetto di speciale elaborato, a tempo opportuno.

Così pure non riteniamo il caso d'occuparci di proposte più immaginose che attuabili, come quella recentissima di adibire centomila prigionieri francesi (dove procurarseli anzitutto?) a... *regalarci* il canale dal Rodano al Reno, fatta da Thery ad Ador sull'*Oeuvre*: un vero *specimen* dei portati della fantasia eccitata dalla guerra.

Piuttosto preferiamo accennare alla, se mai, curiosa applicazione di un sistema già sperimentato con successo nel campo pratico, chè, qualora realizzabile, potrebbe rendere immensi servigi veramente umanitari.

Nei numeri 24 (del 25: IX: 1911) e 2 (del 25: X: 1912) dell'organo sociale *Schweizerische Wasserwirtschaft* fu esposto *in extenso*, corredandolo con parecchie, molto nitide illustrazioni esplicative, le applicazioni della *Cuirasse Decauville* per la protezione delle sponde, rive, o dune, contro la corrosione delle acque: sistema già sparso, conosciuto, si può dirlo senza esagerazione, in tutto il

mondo, come l'altra invenzione (la piccola ferrovia di servizio a scartamento ridotto) del geniale francese.

Ora il medesimo, mediante un giornale ebdomadiario dal titolo suggestivo *La Cité Reconstituée* propugna la ricostruzione, in ispecie dei fabbricati rurali, avvalendosi dei medesimi principi fondamentali, ripromettendosene risultati miracolosi dai punti di vista essenziali della rapidità, dell'economia e soprattutto di estenderne simultaneamente, con tutta facilità, l'immediata attuazione ovunque abbisognasse.

Quando si rifletta agli immensi danni causati dalla distruzione in tutte le zone di combattimento od invase, la soluzione anzidetta, anche se rispondesse soltanto in parte ai vantaggi promessi (nonostante la garanzia offerta dalla valentia dell'inventore) si tratterebbe di un rimedio provvidenziale, degno della massima attenzione dei governi interessati.

Imperi Germanico ed Austro-Ungarico.

Per completare la rassegna degli stati confinanti, dobbiamo rilevare che anche negli anzidetti sono ventilati grandiosi progetti in materia di navigazione interna, specie per raccordarsi coi grandi mercati orientali del grano, petrolio, ecc. senza più far uso del mare: ciò produrrebbe, se mai, notevoli sconvolgimenti di portata imprevedibile, non soltanto rispetto alle nazioni estere, bensì vere e reali inversioni di traffico, nelle proprie linee acquee, principali del Reno, dell'Elba e del Danubio superiore.

La Svizzera poi ne risentirebbe assai danno in tutte le sue aspirazioni, in ispecie su quelle concentrate nella tratta Basilea-Lago di Costanza.

Prima però di entrare nel merito, gioverà lasciar chiarire alquanto la situazione, acciò si scerveri la realtà positiva, da tutto quanto, per avventura, fosse ascrivibile soltanto a tendenziosità del momento, dovute a preoccupazioni belliche.

Meritevole di accenno appare altresì l'applicazione su vasta scala della raddomanzia nelle armate austro-tesche.

Se si tratti di una scienza vera e propria, o non piuttosto di pratica empirica, va lasciato alla discussione dei dotti: certo quei procedimenti conducono, più o meno frequentemente, ad innegabili risultati tangibili, pur rimanendo ancora assai imperfetti nella proporzione percentuale fra il numero dei tentativi e quello dei successi positivi, abbenchè conosciuti da epoche talmente remote da attribuirvi persino il biblico episodio di Mosè, quando avrebbe fatto scaturire dalla rupe l'acqua per dissetare gli Ebrei.

In talune regioni, ad esempio nella Bassa Austria, la pratica è diffusissima nelle popolazioni rurali, ciò che deve pure avere un significato.

I soldati di Wallenstein, durante la guerra dei trent'anni, vuolsi che così ritrovassero i tesori costituiti da metalli preziosi e monete nascoste sotterra dagli abitanti fuggiti dalle regioni invase: oggidì invece si ricercano piuttosto sorgenti per ospedali improvvisati, o baraccamenti di soldati, ecc., sia nelle regioni montane impervie, inospitali che negli aridi deserti della Siria, conseguendo immensi vantaggi igienici.

Però si sarebbero altresì scoperti cannoni, armi, proiettili ed esplosivi pericolosi sepolti unicamente per sottrarli al nemico, allorquando riusciva impossibile l'asportazione.

Anche minerali di ferro, piombo, manganese; metalli preziosi, oro, argento; combustibili, carboni,

petrolio, ecc. possono essere rintracciati nelle viscere delle montagne.

Aggiungiamo di transenna che nel Canton Ticino stanno iniziandosi ricerche del genere: abbenchè fin ora i risultati siano stati piuttosto sfavorevoli, che positivi, converrà aspettare parecchio tempo, prima di pronunciarsi in proposito con qualche attendibilità.

CRONACA SOCIALE.

Il Gruppo Ticinese conterà fra poco un anno dalla sua assemblea costitutiva tenuta il 27 novembre 1915, ma venne ufficialmente accolto quale sezione dello S. W. W. V. soltanto il 25 marzo, cioè dopo esaurite le formalità indispensabili e stabilito i reciproci rapporti mediante il *Regolamento Interno* ed un *Contratto speciale* provvisorio, in via di esperimento, da rinnovarsi stabilmente dopo l'esercizio 1916, come già noto.

Le mansioni di segretario, a partire dal 1^o luglio, furono assunte dall'egregio signor Dottor Mario Jäggi, Professore alla Scuola Cantonale di Commercio, ma residente a Locarno, impegnatosi, per ora, soltanto fino alla chiusura finanziaria della gestione in corso.

Fra i suoi incumbenti stà il pronto disbrigo delle informazioni di cui abbisognassero i soci (da rivolgersi quindi esclusivamente a lui), sia direttamente, se possibile, oppure trasmettendole all'Ufficio Permanente in Zurigo, allorquando del caso e dandone il responso avuto.

Così pure per tutto quanto ha riferimento all'uso della Biblioteca, di cui tiene presso di sé copia del catalogo: altre sono del pari a disposizione affidate ai signori Ingegneri Giulio Bossi, vicepresidente in Lugano ed Ales. Carlo Bonzanigo, membro del comitato, in Bellinzona-Giubiasco.

Detto uso è gratuito per i membri dell'Associazione, ma può venir concesso a non soci, dietro permesso del Presidente Centrale sig. Dr. Wettstein, però contro bonifico delle spese di trasmissione, da prelevarsi per rimborso postale.

Le rimanenti norme sono contenute alla pag. 2 del Catalogo, il quale, datando ancora dal 1911 dovrà presumibilmente presto rinnovarsi per metterlo al corrente.

Dato lo stato di provvisorietà in taluni ordinamenti essenziali del Gruppo, fu reputato preferibile rimandare l'iscrizione al Registro di Commercio, fin dopo l'inizio del nuovo esercizio, quando sarà avvenuto il definitivo, completo assetto.

Malgrado la difficile situazione generale economica odierna la quale se in taluni casi offrì certamente motivo, diede in altri evidente pretesto, per invocare una proroga di formali affidamenti, il numero dei soci andò crescendo al punto da pressochè raddoppiare il già notevole nucleo costituitosi all'inizio: trovansi in corso pratiche, il cui esito favorevole apporterebbe all'A. T. E. A. notevole incremento di autorevolezza, quanto mai preziosa ed efficace, specie nei rapporti coll'amica Italia.

Le previsioni finanziarie favorevoli saranno, quand'anche per ipotesi, non si realizzassero appieno nei proventi, d'assai superate nel bilancio, causa la riduzione delle spese, lasciando un largo margine di riporto, prezioso ausilio fintantochè permangono le difficoltà per provvedere altrimenti all'incremento delle nostre uniche, ma dignitose risorse, fornite dalle tasse sociali, in misura eccessivamente modesta, se comparata

con quella di altre organizzazioni del genere, le quali, per giunta, fruiscono di larghi sussidi federali.

Esposto così tutto quanto riguarda l'ordinamento ed i risultati, diremo così, *materiali*, passiamo al rendimento *morale*, in relazione agli scopi prefissi.

Il lavoro organizzatorio, nei suoi molteplici aspetti, non fu nè facile, nè breve e nient' affatto appariscente: se quindi coloro che usano giudicare avventatamente lo volessero, possono permettersi la solita facilonia critica generica, incosciente: sarebbe però altrettanto agevole il ritorcerla, specie di fronte a chi nulla oprò, mentre avrebbe dovuto collaborare; se mai, un biasimo lo attribuiscono a se stessi, in prima e principale misura, chè ciascuno poteva, volendo, fare qualche cosa, almeno nel campo della propaganda. Ma disdegniamo occuparci più oltre di cotali sterili recriminazioni se ci fossero: diasi d'ora imanzi piuttosto esempio di operosità manifesta: le singole Commissioni ebbero largo margine di tempo per allestire il sommario rapporto che si attende da loro, onde mettere il Comitato in grado di risolvere e provvedere al seguito ulteriore.

Come già esposto, nel campo federale, l' A. T. E. A. si fece valere, quando del caso, riportando notevole successo in una questione interessante tutta la Svizzera in genere, più specialmente però, quei vecchi, provati amici basileesi che ognora ci addimostrarono la massima simpatia, dandone prove indubbe, tangibili, nel vigoroso appoggio delle nostre aspirazioni, ciò che anche prescindendo dall' analogo, corrispondente sentimento dell' animo, reputammo stretto dovere di appalesare il più francamente possibile, come si usa fra amici sinceri.

Analoghi rapporti vorremmo, nel comune interesse, coltivare con altri gruppi affini, che come il nostro, dovrebbero seguire quell' orientamento strenuamente propugnato da eminenti, preclari, uomini di stato (fra i quali due lucernesi), che si succedettero nei supremi poteri della repubblica elvetica, in opposizione a tendenze regionali, antipatriottiche, le quali, se anche non cessassero per rinsavimento d' animo, lo dovranno indubbiamente per imposizione della forza irresistibile degli avvenimenti bellici e la loro ripercussione economica successiva: da parte nostra ci teniamo a disposizione.

Come degno inizio dell' attività sociale ci siamo da tempo rivolti al nostro consocio, l' apostolo della navigazione interna svizzera, signor ingegnere *Rodolfo Gelpke* di Basilea, per tenere la prima conferenza di propaganda popolare ed abbiamo ora il piacere di preavvisare che, nonostante le sue molteplici occupazioni, acconsentì di svolgere in lingua italiana, a Lugano, domenica 10 dicembre p. v., alle ore 3 pom., in locale da destinarsi, il seguente attrattissimo programma di tutta attualità: *Sviluppo della navigazione interna nella Svizzera Meridionale in*

combinazione coi progetti ferroviari e lo sviluppo industriale e commerciale della regione: in cui verranno esposte le sue idee, interessanti non soltanto la Svizzera, ma altresì, per riflesso, la finitima Italia nel raggiungimento degli scopi comuni.

Ringraziano anticipatamente l' emerito conferenziere, non dubitiamo tutti coloro, soci e non soci, svizzeri ed esteri, specie italiani, che si interessano all' argomento, vorranno assistervi numerosi e ne li invitiamo fin d' ora cordialmente: più tardi, a mezzo dei giornali, sarà precisato anche il luogo di riunione, non appena tornerà possibile di farlo.

Assicurazioni.

Come già notorio, uno degli scopi prefissi dalla nostra Associazione, di portata eminentemente pratica, è l' assicurazione contro i danni delle piene e delle acque in genere: la circolare diramata dallo S. W. W. V. qualche tempo fa invitava gli interessati a ricorrervi, esponendone i vantaggi, riconosciuti dal Consiglio Federale Svizzero, mediante l' autorizzazione accordata alla Compagnia di Assicurazioni Nazionale Svizzera in Basilea, la quale offre, dietro accordi stipulati con altre società del genere, di primo ordine, tutte le possibili garanzie del caso.

L' anzidetta pubblicò un opuscolo anche in lingua italiana contenente le norme e condizioni generali: infatti già numerosi contratti importanti si stipularono nella Svizzera Interna.

Del pari nel nostro Cantone vennero iniziate su larga scala le pratiche per raggiungere analoghi risultati, la cui opportunità è per avventura maggiore che non nelle altre regioni, ricordando quali e quanti danni furono già dovuti sopportare nel passato, alleviati soltanto a mezzo della pubblica beneficenza, sempre di gran lunga insufficiente, anche se molto generosa nè adeguata alla loro entità.

Ai membri dell' A. T. E. A. (analogamente a quelli delle associazioni similari svizzere) verrà accordato il ribasso speciale del 5% sui premi annuali e dovrebbe inoltre probabilmente essere possibile l' ottenere sussidii da Autorità interessate materialmente alla cosa: raccomandiamo a nostra volta vivamente a coloro che lo possono in qualsiasi modo, di contribuire al raggiungimento di risultati positivi e così pure alla emerita Commissione speciale (IV), cui fu deferito l' importante oggetto, di occuparsene colla solerzia richiesta dalle circostanze, nell' interesse generale del paese.

Avvertenze.

1. I signori Membri delle 5 Commissioni sono invitati a formulare ed inoltrare al Comitato i sommari rapporti dei quali furono incaricati, al più tardi, entro il corrente anno.

2. Si prevengono quei pochi soci, i quali non avranno versata la tassa 1916 alla Banca di Stato, entro il novembre, che sui primi di dicembre se ne preleverà per rimborso postale l' ammon-tare, aumentato della spesa relativa.

Elenco dei membri del Gruppo Ticino

esposti secondo l' ordine cronologico di arrivo della rispettiva domanda di ammissione.

1. **Anastasi, professore Giovanni**, Lugano: Membro del Comitato.
2. de Giorgi, professore P. A., Locarno.
3. Municipio della Città di Locarno.
4. Balli Francesco, consigliere nazionale, Locarno.
5. Farinelli Giuseppe, molino idraulico, Locarno.
6. Tardini, avvocato Angelo, consigliere nazionale, Balerna.
7. Härry Arnold, Ing., Sekretär vom S. W. W. V., Peterstrasse 10, Zürich 1.

8. Associazione Industriale Ticinese, Bellinzona.
9. **Bonzanigo, ingeg. Alessandro Carlo**, Bellinzona-Giubiasco: Membro del Comitato.
10. **Rusca, ingegnere Giovanni**, Locarno: Presidente.
11. Sorgesa Vincenzo, centrale elettrica con segheria e lana di legno, Corzoneso.
12. Maraini, ingegnere Giuseppe, Lugano.
13. Antonini Michele, esercente cave di granito, Bellinzona.
14. Bonzanigo, ingegnere Giuseppe, Bellinzona.
15. Consorzio Fiume Ticino, Bellinzona.
16. Società del Linoleum, Giubiasco.
17. Bæchler Giuseppe, Winkelriedstrasse 38a, Luzern.
18. Officina Elettrica Comunale, Lugano.
19. Bertoni, avvocato Brenno, consigliere nazionale, Lugano.
20. Municipalità del Borgo di Biasca.
21. Società Navigazione e Ferrovie pel lago di Lugano, Lugano.
22. Quattrini Battista, direttore, Lugano.
23. **Bertola, ingegnere Giovanni**, Vacallo: Membro del Comitato.
24. Becker, Ingenieur Fridolin, Professor am eidgen. Polytechnikum, Voltastrasse 32, Zürich 8.
25. Pedrazzini Michelangelo, elettrotecnico, direttore della Ferrovia Lugano-Tesserete, Tesserete.
26. Banca dello Stato del Cantone Ticino, Bellinzona.
27. Brunschwyler & Frigerio, Locarno.
28. **Ghezzi, architetto Alessandro**, Locarno: Revisore assunto provvisoriamente.
29. Franzina Antonio, impresario, Cerentino.
30. Rusca, Augusto, presidente centrale della „Pro Ticino“, Postfach 11946, Basel.
31. Albiseti Carlo, ispettore cantonale forestale, Bellinzona.
32. Balli, ingegnere Alessandro, Locarno.
33. Baggio, ingegnere Giovanni, Locarno-Malvaglia.
34. Stato del Cantone Ticino, rappresentato dal Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni, Bellinzona e per lo stesso: **Martinoli Dr. Sebastiano**: Consigliere di Stato, Membro del Comitato.
35. Schrafl, ingegnere Antonio, direttore del V^o circondario delle Ferrovie Federali, in Lucerna, in rappresentanza delle „Strade ferrate federali“, Berna.
36. Banca Popolare di Lugano, in Lugano.
37. Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, Blumenrain 32¹, Basel.
38. **Bolla, professore Cesare**, Cancelliere di Stato, Bellinzona: Revisore.
39. *Alioth, Ingenieur Rudolph, Arlesheim.
40. Gelpke, Ingenieur Rudolph, Neusatzweg 2, Basel.
41. Gelpke Paul, industriale, via Gaggini 10, Lugano.
42. **Simona Willy** di Antonio, Locarno: Membro del Comitato.
43. Dell' Era, ingegnere Carlo, Lugano.
44. Bronner, ingegnere Carlo, Waldstätterstrasse 29, Luzern.
45. Laager Fritz, ingegnere, via Pasquale Lucchini 5, Lugano.
46. Delegazione Consortile del Cassarate, Lugano e per lo stesso: **Veladini Silvio**, Revisore.
47. Rava Emilio, sindaco di Lugano.
48. Agustoni José Ant., stud. ing., Mendrisio.
49. Casella, ingegnere Giovanni, Figino.
50. **Bossi, ingegnere, Giulio**, viale Stef. Franscini 10, Lugano, Vicepresidente.
51. Pfaltz Carlo, ingegnere, Lugano.
52. Lampart Antonio, elettrotecnico, Lugano.
53. Maurer Rodolfo, capo esercizio Ferrovia Coira-Arosa, Masanserstrasse 142a, Chur.
54. Bonghi, ingegnere Mario, Parco Regina Margherita 5, Napoli.
55. Orlando, ingegnere commendatore Paolo, Piazza Esquilino 1, Roma.
56. Bigotti Lorenzo, Tenente Generale dell' esercito italiano, via Giovanni Prati 3, Torino.
57. A. Antognini & Comp., riscaldam. elettr., Giubiasco.
58. Viollier Dr. Raoul, professore, villa Amalia, Bellinzona.
59. Banca della Svizzera Italiana, Lugano.
60. Bacciarini, geom. Ant., direttore Arginat., Biasca.
61. Battaglini, avvocato Dott. Antonio, Massagno.
62. Cantoni, ing. Camillo, già consigliere provinciale, via Principe Amedeo 4, Mantova.
63. Sona, ing. Giuseppe, viale Elvezia 4, Milano.
64. Patocchi Felice, elettrotecnico, Bellinzona.
65. Consorzio Correzione Maggia, Locarno.
66. Municipio della Città di Lugano.
67. Giovanetti Serafino, 6, rue Beaurepaire, X^e, Paris.
68. Corti Antonio, negoziante, Balerna.
69. Chiesa Pietro, fu Francesco, San Simone Vacallo.
70. Soldini Adolfo, fu Giuseppe, consigliere agli Stati, Chiasso.
71. Azienda Elettrica Comunale, Bellinzona.
72. Bonini, ing. Comm. Carlo Federico, bibliotecario, Regio Politecnico, Torino.
73. Comitato Mantovano per la Navigazione Interna (presso la Camera di Commercio), Mantova.
74. Ferrovia Elettrica Lugano-Tesserete, in Tesserete.
75. Bardi, consigliere Felice, Gravesano.
76. Nizzola, ing. Agostino, consigliere delegato della Società Motor, Baden (Argovia).
77. Motor S. A. pour les applications de l'électricité, Baden (Argovie).
78. Società Elettrica Locarnese, Locarno.
79. Bruni, avvocato Bruno, Bellinzona.
80. Bonzanigo, ingegnere Rocco, Bellinzona.
81. Bonetti G. B., Bellinzona.
82. Rusca, ingegnere Luigi, officina F. F., Bellinzona.
83. Bonzanigo, avvocato Dott. Angelo, Bellinzona.
84. Croce, ingegner Giovanni, Bellinzona.
85. Pelli, ingegnere Vittore, F. F., Bellinzona.
86. Poncini Charles, feu Pierre, architecte, Ascona.
87. Société de Crédit Suisse, Agenzia di Lugano.
88. Banca Svizzera Americana, Locarno.
89. Azienda Elettrica, Lodolini & Cⁱ, Magadino.
90. Brenni, ingegnere Ettore, Mendrisio.
91. Municipio della Città di Bellinzona.
92. **Jäggli, prof. Dr. Mario**, Segretario, Locarno.
93. Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco, Mesocco.
94. Bagutti avv. e notaio Dr. Francesco, Rovio.
95. Mahler Federico, Balerna.
96. Schweizerische National Versicherungsgesellschaft, Steinengraben 39, Basel.
97. Bordonzotti, prof. arch., Giuseppe, Villa Alma, Lugano.
98. Ferrovia Biasca-Acquarossa, Biasca.
99. Domenighetti, impr., Domenico, Via Noretto 174, Bellinzona.

* Decesso il 10 luglio.