Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 1 (1874)

Heft: 6

Artikel: Amerika

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1968

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 29.11.2025

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

bringt in seiner jüngsten Nummer unsere Berner-Correspondenz

aus Nr. 3, begleitet von folgenden Bemerkungen:

"Die Befürchtungen von italienischer Seite, auf welche diese Correspondenz anspielt, rühren gar nicht etwa von den Schwierigkeiten "höherer Gewalt" her, welche man in der Durch-bohrung der grossen Gallerie antraf, sondern von der Ueberzeugung, die man in Italien hatte, dass Seitens der Unternehmung nicht alle Mittel, welche hätten angewandt werden können und sollen, angewandt worden sind, um den Arbeiten den nöthigen Impuls zu geben und die Wirkungen der eingetretenen Schwierig-keiten zu vermindern. Man sah im Gegentheil, dass die Unter-nehmung eine kostbare Zeit in Versuchen, in Experimenten und Studien vergeudete, von denen einige jedenfalls nicht auf klare Ziele gerichtet waren.

Wir wünschen uns im Uebrigen Glück, wenn die Unternehmung bald den gewünschten mittlern Fortschritt erreichen kann, aber man erlaube uns den, wenn man will interessirten Rath, hypothetischen Rechnungen und Hoffnungen, die leicht getäuscht werden könnten, nicht zu viel Zutrauen zu schenken, da Niemand voraussehen kann, ob nicht nach Aufhören der gegenwärtigen Schwierigkeiten nicht noch ernstere sich ein-

stellen werden".

Wir wissen nicht, wie weit die Vorwürfe des "Giornale" gegen die Unternehmung gerechtfertigt sind, möchten aber darauf aufmerksam machen, dass man es doch nur am Platze finden kann, wenn die Unternehmer eben alle sich darbietenden Bohrmaschinen probirten, um diejenigen anzuwenden, welche die besten Erfolge lieferten. Von der Wahl einer bessern oder schlechtern Maschine kann doch die zur Durchbohrung nöthige

Zeit wesentlich abhangen.

Im Uebrigen sind wir mit dem "Giornale" einverstanden, dass unsere cisalpinen Zeitungen in ihren Gotthardberichten alle etwas schönfärberisch sind, wie umgekehrt die transalpinen in dieser Frage gerne etwas zu schwarz malen. Was für Hindernisse und Schwierigkeiten eintreten werden, kann allerdings Niemand wissen; wenn's aber einmal in's blosse Meinen hineingeht, da hat der Hoffer so viel Berechtigung wie der Fürchter. Das "Giornale" hätte, unserer Ansicht nach, noch viel positivere Uebelstände zu erwähnen gehabt, auf die wir gelegentlich später

einmal zu sprechen kommen werden.

Inzwischen zeigt der Juni wieder keine Progression im Fortschritt, sondern bleibt im Mittel der letzten 6 Monate (April ausgenommen). Auf der Nordseite war im März das Maximum mit 82 m. erreicht worden, im April kam man (wie man sagt, in Folge eines Richtungsfehlers, für welches "on dit" wir jedoch keine Garantie übernehmen) nur um 58 m. vorwärts, im Mai rückte man wieder um 82 m. vor, während im Juni das Vorrücken auf 70 m. sank. Auf der Südseite haben sich die Verhältnisse wieder etwas gebessert, und von beziehungsweise 63 m., 52 m., 45 m. im März, April und Mai, ist der Fortschritt wieder auf 63 m. gestiegen.

Wien, am 28. Juli 1874. Oesterr. Nordwestbahn. Die ungarantirten Bahnen. Project einer Eisenbahn Wien-Hartberg-Friedau-croatische Gränze. Tarifsfrage in Oesterreich. Am 18. Juli d. J. fand die ausserordentl. General-Versammlung der österr. Nordwestbahn statt, welche sich mit den Anträgen auf Erwerbung der Linien der südnördl. Verbindungsbahn, der mährischen Gränzbahn und der Lundenburg-Grussbach-Zellerndorfer Bahn beschäftigte. In der Debatte, die sich über diese Anträge entspann, machte sich nur eine Opposition gegen die Fusion mit der Lundenburg-Grussbacher-Bahn geltend, durch welche, wie die Opponenten meinten, die Interessen der Actionäre der österr. Nordwestbahn geschädigt würden. Nachdem seitens des Verwaltungsrathes dieser Meinung widersprochen wurde, sind bei der Abstimmung die Anträge des Verwaltungsrathes angenommen worden.

Die nothleidenden ungarantirten Bahnen sind Gegenstand einer sehr lebhaften Discussion in der Presse. Die Erhaltung dieser Bahnen ist gewiss eine nicht zu bestreitende Nothwendigkeit, und es wird desshalb der Regierung nahe gelegt, besser gleich die rettende Hand anzulegen, als erst die äusserste Noth abzuwarten. Die Regierung ist auch in der Lage, helfen zu können, sie besitzt das Mittel in den staatlichen Vorschusscassen. Sie kann durch diese Cassen die fälligen Coupons der Prioritäten einlösen und jenen Bahnen, welche Betriebsdeficite haben, diese

decken lassen.

Der geheime Rath Graf Edmund Zichy hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Locomotiveisenbahn von Wien über Aspang, Hartberg, Fehring, Radkersburg und Friedau bis an die croatische Gränze erhalten. Diese Linie

fällt mit der seinerzeit von der Vereinsbank geförderten Linie Wien-Novi zusammen. Es ist keine Frage, dass dem Projecte eine gesunde Idee zu Grunde liegt. Die Linie durchzieht durchmit Landesproducten reich gesegnete Gegend, in eine welcher sich, wenn sie einmal mit den Hauptadern des Verkehrs in Schienenverbindung stehen wird, sicher auch Industrien entwickeln werden.

Die Directoren der grösseren österr. Eisenbahngesellschaften beginnen nächster Tage mit Berathungen in Absicht auf eine Erhöhung der Frachtentarife. Es lässt sich nun nicht läugnen, dass in Folge des Steigens der Arbeits- und Materialpreise die Eisenbahnen erhöhte Betriebsauslagen haben; allein man muss nicht vergessen, dass die seinerzeit den Eisenbahnen concessionirten Frachtsätze viel zu hoch gehalten waren. Durch die erhöhten Betriebsauslagen ist der Ausgleich eingetreten, und es ist somit kein Grund zu einer Tarifserhöhung gegeben. Die Eisenbahnen sollen eine sparsame Wirthschaft einführen, und sie werden auf diesem Wege das leicht einbringen, was sie aus der Tarifserhöhung erstreben. Die Vertreter der Industrie und des Handels in Oesterreich werden sich nie und nimmer zu einer Tarifserhöhung verstehen. Die österr. internen Tarife waren stets um 20-30 % höher, als die deutschen, ohne dass dafür ein anderer Grund als die Misere in der österr. Geldvalute geltend gemacht werden konnte. Allem Anscheine nach wird aber auch diese Misere bald ein überwundener Standpunkt sein.

Prag, am 29. Juli 1874. Die böhmische Westbahn. Linie Kralup-Schlan-Rakoniz. Fusion der Turnau-Kralup-Prager Bahn mit der böhm. Nordbahn. Wie weit der Concurrenzkampf der Eisenbahnen ausartet, wie er zu den unreellsten Vorgängen hinreissen kann, beweiset die jetzt stattfindende Abziehung der Güter von der Linie der Böhmischen Westbahn auf die Linien der Pilsen-Priesener und Buschtebunder Filsenbeiter. Die Bühnick Westbahn tehrader Eisenbahn. Die Böhmische Westbahn hat von Pilsen die gerade 14,5 Meilen lange Linie nach Prag. Wie man etwa von Salzburg nach München auch über Nürnberg fahren kann, auf ähnlichem Umwege via Saaz (in der Länge von 29 Meilen) werden die Güter der Böhmischen Westbahn entzogen. Durch derlei Vorgänge schaden sich die Eisenbahnen im Geschäftsrufe und materiell in der empfindlichsten Weise. Es ist wohl selbstverständlich, dass die Böhmische Westbahn der sie tief schädigenden Concurrenz gegenüber nicht unthätig bleiben konnte. Sie ging mit ihren Frachtsätzen um volle 4 kr. gegenüber den Sätzen der Concurrenzlinie herab. Nun wird auch diese ihren Satz wieder ermässigen, und so wird das Herabdrücken der Frachtsätze so lange fortgeübt, bis endlich die längere Route erschöpft sein wird.

So wird der unnatürliche Concurrenzkampf keine andere Folge haben, als dass er die Frachtsätze der Böhmischen Westbahn herabdrücken und sie damit empfindlichst schädigen wird.

Die Parteien lachen, denn sie allein gewinnen.

Es hat sich hier ein Comite von Actionären der Prag-Duxer Bahn gebildet, das im Interesse dieses nothleidenden Bahnunternehmens sich um die Concession einer Linie Kralup-Schlan-Rakoniz bewerben will. Diese Linie würde das Schlaner Steinkohlenbecken in seiner ganzen Ausdehnung von Ost nach West durchziehen und hätte ausser Zweifel eine sehr gute Zukunft. Das an sehr guter Steinkohle reiche Schlaner Becken ist im Aufschlusse begriffen. Jene Linie würde die Kohle einerseits in Kralup an die österr. Staatsbahn und Turnau-Kraluper Bahn, andererseits in Rakoniz an die Buschtehrader Bahn und die im Baue begriffene Verbindungslinie (Rakoniz-Pribram-Protiwie) mit der Franz-Josefs-Bahn abgeben.

Es soll nun doch die Fusion der Turnau-Kralup-Prager Bahn mit der Böhm. Nordbahn stattfinden. Der energische Förderer dieser Fusion soll Graf Waldstein sein. Ob nicht mit der Zeit diese beiden Bahnen in der österr. Nordwestbahn aufgehen

werden?

Amerika. Bei der letzten Ausschreibung von 50 Locomotiven für die Grand-Trunk-Railway of Canada wurden folgende Angebote gemacht:

Rogers Loc. and Mach. Co. Paterson
Danforth Loc. and Mach. Co. Paterson
Baldwin Locomotive-Works, Philadelphia
Schenectady Locomotive-Works
Pittsbourg Locomotive-Works
Pittsbourg Locomotive-Works
Kingston (Canada) Locomotive-Works
Portland Locomotive-Works
Hinkley (Boston) Locomotive-Works
Manchester Locomotive-Works
Rhode-Island Locomotive-Works
Da jede der Paterson-Gesellschaften nur die
Welchen Zins für die Anlagekosten gerechnet habe, so müsse die Rhode-Island

mit der Lieferung nothwendig verlieren. Die Manchester hatte 20 Locomo-

tiven im Bau, die sie hoffte der Gesellschaft verkaufen zu können, und hatte desswegen ein so niedriges Angebot gemacht. Nach neuesten Berichten sind die Schenectady Locomotive-Works, N. Y., Nach neuesten Berichten sind die Schenectady Locomotive-Works, N. Y., geschlossen worden. Die Rogers Locomotive Works zu Paterson, N. Y., sind beinahe geschlossen; nur einige Mann sind noch auf Reparaturen beschäftigt. Die Werkstätten der Pennsylvania Railroad Company arbeiten nur noch fünf Tage wöchentlich. In den Werkstätten der Pittsburgh, Ft. Wayne und Chicago Railway wird nur noch fünf Stunden täglich gearbeitet. Selbstverständlich reduciren sich damit entsprechend auch die Löhne.

Die Lage der amerikanischen Locomotivfabriken scheint hiernach nicht gerade rosig zu sein. (Railroad Gazette.)

:: Chronik.

Herr Bundesrath Scherer, Chef des Eisenbahn- und Handelsdepartements, ist am 29 Juli von seinem Urlaub zurückgekehrt. Die Kur, welche Herr Scherer zur Stärkung seiner augegriffenen Gesundheit in Tarasp durchgemacht, soll von gutem Erfolg begleitet gewesen sein.

Aus dem Bundesrathe. Der Bundesrath hat in der Sitzung vom 27. Juli für die Eisenbahn Rorschach-Heiden die eidgen. Schätzungscommission bestellt und in dieselbe gewählt: Hrn. Bezirksgerichtspräsident Messikomer in Seegräben (Zürich) und als Ersatzmänner desselben die Herren Bezirksrichter Sal. Angst in Basserstorf (Zürich) und Rathsherr Tschudy-Büeler in Schwanden (Glarus). Vom Bundesgericht ist als erstes Mitglied der Commission ernannt worden Hr. Alt-Kantonsgerichtspräsident Gemseh in Schwyz, und als Ersatzmänner desselben die Herren Oberrichter Häberlin in Berg (Thurgau) und Alt-Nationalrath Ant. Wapf in Luzern. Die Regierungen von St. Gallen und Appenzell A.-Rh. haben je ein drittes Mitglied und Ersatzmänner desselben zu bezeichnen.

In der Sitzung vom 31. Juli hat der Bundesrath die von der internationalen Gesellschaft für Bergbahn Rorschach-Heiden auf dem Gebiete des Cantons St. Gallen genehmigt, mit einigen Vorbehalten, welche von der betreffenden Cantonsregierung betreffend Strassenübergänge gewinscht wurden. Aus dem Bundesrathe. Der Bundesrath hat in der Sitzung vom 27. Juli

Auf der Bahnstrecke am linken Ufer des Untersee's, Thurgauer Gebiet, ist ein Fall vorgekommen, dass gegen eine Baute längs eines Dorfbaches von den Anwohnern dieses Baches Einsprache erhoben wurde, da durch die Art und Weise, wie von der Bahngssellschaft die Dammbaute ausgeführt werde, die öffentlichen Interessen gefährdet werden. Diese Einsprache wurde beim Statthalteramt des betreffenden Bezirkes geltend gemacht, und es erfolgte gegen die Bahngssellschaft ein Inhibitionsbefehl, dem sich dieselbe unterzog, sofort aber an den Bundesrath recurrirte. Dieser hob den Inhibitionsbefehl unt übergab die Vollziehung der Thurgauischen Regierung und wies die Einsprecher an, sich wenn sie gegen den Bau der Bahn in seiner Ausführung etwas einzuwenden haben, an den Bundesrath zu wenden, da jede andere Behörde für irgend einen Entscheid in Sachen incompetent sei. Gemäss Art. 14 des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872, ist es nämlich bekanntlich der Bundesrath, welcher nach Anhörung der Regierung des betreffenden Cantons bei Genehmigung der Baupläne für Eisenbahnen die öffenteiten der Gemeinden treifenden Cantons bei Genehmigung der Baupläne für Eisenbahnen die öffentlichen Interessen zu wahren hat. Die diessfälligen Begehren der Gemeinden sind durch Vermittelung der Cantonsregierungen zu gehöriger Zeit beim Bundesrath geltend zu machen, der darüber endgültig entscheidet. Kraft der ihm über den Bau und Betrieb der Eisenbahn zustehenden Controle, ist es auch seine Sache, darüber zu wachen, dass gemäss der genehmigten Baupläne gebaut werde, und diessfällige Beschwerden sind daher an ihn zu richten. Aus diesen Erwägungen wird abgeleitet, dass die Inhibition einer cantonalen Administrativbehörde, als von incompetenter Stelle erlassen, cassirt werden muss. muss.

Administrativbehörde, als von incompetenter Stelle erlassen, cassirt werden muss.

Ein analoger Fall hat sich im Canton Zürich auf der Linie Oberwin terthur-Etzweilen zugetragen, allwo ein Privatmann gegen die Anlegung eines Abzugscanales Einsprache erhol, da derselbe zu wenig tief gelegt werde und in Folge dessen die Versumpfung des anstossenden nicht expropriirten Grundstückes nach sich ziehen würde. Der Bezirksgerichtspräsident des betreffenden Bezirkes erliess auf diese Einsprache eine Audienzverfügung, worin er den Bau inhibirte, unter Androhung von Bussen im Fall von Ueberschreitung dieses Verbotes. Auch hier cassirte der Bundesrath auf Ansuchen der betreffenden Bahn diese Verfügung, unter Mitheilung an den betreffenden Einsprecher, dass seine Reelamation in den Bundesrath zu richten sei. Die Erwägungen zu diesem Entscheid sind im Wesentlichen den oben mitgetheilten gleichbedeutend. Die Controle über den Bau und Betrieb nicht nur, sondern auch die Entscheidung über Ansprüche von Expropriation steht unzweifelhaft nach dem eidgen. Gesetz den eidgen. Behörden zu, und diese einzig sind competent zu beurtheilen, ob eine Bauarbeit nach dem Plan in Angriff genommen wird oder nicht, ob öffentliche oder Privatinteressen davon betroffen und verletzt werden u. s. w. Somit kann auch hier weder eine administrative noch eine richterliche Verfügung irgend welcher cantonalen Beamten, soweit ihnen das Gesetz nicht ausdrücklich eine Befugniss zuschreibt, als gültig anerkannt werden. Eine Anerkennung solcher Befugniss zur Bauinhibition und anderm Aehnlichem schlösse die Anerkennung des cantonalen Instanzenzuges und Möglichkeit einer Verschleppung von grosser Tragweite und unfößlicher Conflicte zwischen cantonalen und eidgenössischen Beamten in sich.

Aus Interlaken ist von einem Expropriiton nicht zu dem Zwecke, zu welchem das expropriitre Terre in an die Bahn übergeben worden sei, d. h. nicht zu Bahnzwecken verwendet werde. Es handelt sich um eine Zufahrtsstrasse zum Bahnhof Interlaken, welche mit einem Einschnitt gebildet

dient, nach Sinn und Geist des Expropriationsgesetzes eine Rücktradition zu erfolgen habe.

Am 29. Juli Morgens 3 Uhr wurde der 725 m. lange Tunnel del Paradiso bei Lugano durchbrochen. (B. N.)

Unfälle. Am 31. Juli wurden durch andauernden Regen verschiedene Störungen im Betrieb und Bau der Eisenbahnen verursacht, so bei Felben, Sulgen-Bürglen, Kaltbrunn-Uznach, Ebnat-Lichtensteig, im Emmenthal u. s. w., jedoch keine von grosser Bedeutung.

Centralbahn. 30. 7. 74. Mittags wurde beim Manövriren der Locomotiven einem jungen Menschen von einer Maschine das rechte Bein abgedrückt. Der Unglückliche starb nach kurzer Zeit an den Folgen der Verblutung. Bötzberg. 29. 7. 74. Morgens stürzte ein Theil des Dammgerüstes der Bötzbergbahn um und überschlug eine grosse Anzahl Arbeiter, wovon drei bedeutende Verletzungen davontrugen.

1. 8. 74. Vormittags ward die Frau eines Maschinenführers, welche am ersten Einschnitt unter einen Materialzug gerieth, buchstäblich in Stücke zerrissen und war plötzlich todt.

Marktberichte.

Marktberichte.

EISEN & KOHLE. London, 31. Juli 1874. Obgleich der Miners-Strike in South-Yorkshire und North Derbyshire noch keineswegs als überwunden und zu Boden getreten bezeichnet werden kann, so scheint doch der Sachverhalt etwas besser zu stehen. Mehrere grosse Collieries sind wieder in vollem Betriebe und man erwartet das Nachfolgen verschiedener anderer, binnen einigen Tagen. Zwei grosse Massenmeetings haben stattgefunden, bei denen die Unionsführer P. Casey und W. Brown in kräftigen und vernünftigen Anreden den Miners die Nothwendigkeit der Rückkehr zur Arbeit auseinandergesetzt. Zugleich circulitte ein Rundschreiben von Normansell und Casey an sämmtliche Logen der Union in den beiden Districten. Es stellt dasselbe die Lage der Miners in England, Schottland und Wales klar und wahrheitsgetreu dar. In Wales zeigen sich entschiedene Verstimmungen gegen die General-Union und es hat sich bereits ein Kern gebildet, dessen Trachten auf Ausscheiden geht, auf eine separate Union für Wales dringend.

Wales ausgenommen, steht die Eisenindustrie fühlbar etwas besser. Käufer von Schienen, die, auf ferneres Sinken rechnend, zurückgehalten haben, zeigen unverkennbare Aengstlichkeit ihre Aufträge zu placiren, bevor die Preise merklich steigen. Die Nachfragen mehren sich. Die North Eastern Railway Co. ist im Markte für ein bedeutendes Quantum Schienen; es sind russische Aufträge da; 5 Millionen Pfund sollen im Cap für Eisenbahnen verausgabt werden; die indischen Linien verlangen bedeutende Summen; verschiedene neue Bahnen in Südamerika kommen zur Ausführung; Portugal, Italien, Oesterreich, Schweden werden kommen, so dass die Aussichten auf nächstes Jahr ermuthigend sind.

nächstes Jahr ermuthigend sind.

- pr. Tonne.

* :

Zahl der Actien	Pari Curs	Ein- bez.	Actien	Zinstermin		dite 1873	Curse 27. Juli — 1. Augus
	1				0/0	0/0	
8,400	500	200	Arth-Rigibahn	1. April	_	5*)	510G.
800		500	Bödelibahn	n. d. Gen. Vers.	-	5	500B.
75,235	500	500	Centralbahn, alte	15. Apr. 31. Aug.	9	9	6071/2G.—610G.
24,765		200	,, neue .	dto.	-	-	5683/4G.
68,000		200	Gotthardbahn	30. Juni u. Dez.	6*)	6*)	5021/2G.—505G.
25,000		100	Internat.Bergbahnen	März	-	6,25	535B.
57,416		500	Nordostbahn, alte	30. Juni u. Dez.	8	8	595G.—598 ³ /4G.
18,584		300	" neue .	30. Juni u. Dez.		_	575G.
2,500		500	Rigibahn	15. Dezbr.	15	17	1380G.—1350G.
6,000		500	Regina montium	30. März		5	475G.
42,000		500	Suisse Occidentale	Juli	1,60	1,60	132, 133, 132 G .
28,000		200	" privilégiées	1. Juli	-	-	513, 512, 515G.
2,000		500	Uetlibergbahn	15. Mai	-	5*)	495G.
45,000		500	V. SchBahnen, Stam.	1. Jan. 1. Juli	_	-	
10,000			" Prioritäts.	1. Jan. 1. Juli	4,95	2	260B.—257 ¹ /2B
4,800	500	500	Locom u. Maschin Fabrik Winterthur.	1. Novbr.		0	400G.
3,150	500	500	Schw.IndustGesell-				
3,130	300	300	schaft Neuhausen	1. Octbr.	10	12	600, 615, 610G.
3,000	500	500	WaggFabr. Fribrg.			0	400B.
3,000	58.3	500	Eisenbahnmat, Fabr.				
3,000	500	000	Bern	1. April	5	0	300G. 350B.

Neue Bücher.

Neue Bücher.

Methods for the Computation from Diagrams of Preliminary and final Estimates of Railway Earthwork, giving Quantities to the nearest cubic yard on inspection, for both regular and irregular sections, direct from ordinary field notes. New-York, D. Appleton & Co. (in press).

A Catechism of the Locomotive. June 1874.

Schreiber. Die Preussischen Eisenbahnen und ihr Verhältniss zum Staat 1834—1874. Berlin. Ernst und Korn. 1874.

Nani, C. Della Responsabilitä delle Amministrazioni ferroviarie relativamente ai trasporti. Torino, V. Bona 1874.

F. Del Prete. Sopra l'Armäamento delle Ferrovie Economiche. Roma, Tip. & Lit. del Giornale del Genio Civile. 1874.