

dia en que la línea se abra al tráfico. Si terminado este plazo quiere adquirir el camino, pagará á los concesionarios, como indemnización, una suma venticinco veces mayor que el dividendo medio cobrado por los accionistas en los cinco años últimos.

Una ley de 30 de mayo de 1855 determina la contribucion que habrá de pagarse por los ferrocarriles concedidos, y que es progresiva, segun el beneficio líquido obtenido por las compañías.

La progresion se ajusta á las siguientes bases:

BENEFICIOS.	CONTRIBUCION. Tanto por 100 del beneficio.
Inferiores á 4 por % del capital invertido.	2 1/2
Comprendidos entre 4 y 5 por %	5
Idem entre 5 y 6.	10
Idem superior á 6.	20

Las sumas que provienen de la percepcion de este impuesto, así como los intereses y los dividendos de las acciones amortizadas, se destinan á la amortización sucesiva de las acciones que se compran al precio corriente.

El Estado no puede comprar con el producto de este impuesto, acciones de cualquier línea. La contribucion de cada una ha de aplicarse á la compra de sus propias acciones. De esto resulta que serán las líneas mas productivas las primeras que pasen al dominio del Estado.

En algunos casos, el Estado ha garantizado á las empresas un interes mínimo de 5 y 1/2 por ciento, á condicion de recibir la tercera parte de los beneficios que escedan del 5 por ciento.

Tal es el espíritu de la legislación que rige en Prusia para las empresas de caminos de hierro; hay en ella muchas disposiciones nuevas, cuyos favorables resultados ha demostrado la esperiencia, y que ninguna dificultad han presentado en su aplicacion práctica.

FERRO-CARRIL DE ALICANTE.

Por Real órden de 2 del actual ha sido aprobado el proyecto del ramal de ferro-carril que ha de unir la estacion de Alicante con el muelle de su puerto, presentado por la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.

La via proyectada se empalma con la general en el limite de la parte horizontal de la estacion, baja

en seguida con una pendiente de 0^m,015 hasta despues de atravesar la muralla de la fortificacion cerca del ángulo entrante del baluarte de mar y sigue con una parte horizontal hasta el ángulo del muelle, donde se establecerá una placa giratoria que permita pasar los wagones á la via longitudinal que corre paralela y próxima á la orilla izquierda.

Los wagones entrarán cargados en esta via, se conducirán con caballerías hasta la placa giratoria y se formarán los trenes entre la fortificacion y dicha placa, de modo que las locomotoras irán á buscarlos hasta unos 50 metros de este último punto, que dista del empalme con la via general 1685 metros.

La via de servicio del muelle se pondrá en comunicacion por medio de placas giratorias con otra situada en la orilla opuesta que se estenderá hasta la mitad de la longitud del muelle, quedando el espacio comprendido en la otra mitad completamente libre para la carga y descarga de las mercancías no destinadas al ferro-carril. De esta manera, el ramal de la derecha que es el lado á donde atracan los buques se ocupará con los wagones en carga ó descarga, ejecutandose en el de la izquierda, sin embarazo para el servicio del muelle, las maniobras de salida y llegada de los wagones cargados y vacios.

Nos proponemos dar á conocer á nuestros lectores, ademas de las construcciones que se lleven á cabo, los proyectos de obras públicas estudiados por los Ingenieros de caminos y por el cuerpo auxiliar de Ayudantes, así como los trabajos de igual naturaleza que lleven á cabo las empresas, dedicando á este objeto una seccion especial de nuestro periódico. Con la publicacion de estas noticias no tratamos de satisfacer una vana curiosidad, queremos hacer patente el gran desarrollo que en nuestro pais va adquiriendo el establecimiento y mejora de las vias de comunicacion, puertos y demas obras que tan eficazmente contribuyen al fomento de la riqueza pública, y al aumento del bienestar general, aspirando al propio tiempo á presentar una nueva prueba