L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No. 73. NOUVELLE-ORLEANS, MERCREDI MATIN, 14 NOVEMBRE 1888. 62me Année

Dufour & Douaet,
Propriétaires Editeurs.

Entered at the Post Office at New Orleans, La., as Second Class Matter.

NOUVELLE-ORLEANS.
MERCREDI, 14 NOVEMBRE 1888.

PRIX DE L'ABONNEMENT.

ÉDITION QUOTIDIENNE.

Un an	$12 00
Six mois	6 00
Trois mois	3 00
Un mois	1 00

On s'abonne aussi à la semaine, avec les porteurs.

ÉDITION DU DIMANCHE.

Un an	$2 00

ÉDITION HEBDOMADAIRE.

Un an	$3 00
Six mois	1 50
Quatre mois	1 00
Trois mois	75

☞ Pour les petites annonces de Demandes, Ventes et Locations, etc., qui se soldent au prix réduit de 10 cts la ligne, voir la 2e page.

La Chambre de Commerce française de Bruxelles.

RAPPORT SUR UN PROJET RELATIF A LA CRÉATION D'UNE GRANDE LIGNE FERRÉE DE JONCTION ENTRE LA MER DU NORD ET LA MÉDITERRANÉE.

La Chambre française de Bruxelles a entendu la lecture d'un rapport très intéressant de M. Soudanas, l'un de ses membres, sur un projet relatif à la *création d'une grande ligne ferrée de jonction entre la mer du Nord et la Méditerranée.*

Voici ce document :

MESSIEURS,

Je viens vous soumettre le rapport dont vous m'avez fait l'honneur de me charger, concernant le projet Théry, relatif à la création d'une grande ligne ferrée de jonction entre la mer du Nord et la Méditerranée.

Comme vous le savez, le projet de M. Edmond Théry se justifie par l'impérieuse nécessité de reprendre en France tout le transit international que l'ouverture du Saint-Gothard nous a fait perdre, situation qui s'aggravera encore par le percement d'une nouvelle voie à travers les Alpes, je veux parler du Simplon.

L'Allemagne et l'Italie, unies déjà sur le terrain politique contre la France, ne demandent pas mieux que de nous faire subir sur le terrain économique, et nous devons malheureusement reconnaître que le succès du Saint-Gothard a pleinement réalisé leurs espérances les plus ardentes.

Combattus par des gens qui savaient ce qu'ils voulaient, et qui ont su de plus imposer leur opinion, ces deux nations ont clairement compris que, pendant la série du Saint-Gothard à travers le massif de la chaîne des Alpes, ils raccourcissaient de plus de 88 kilomètres la distance de la frontière belgo-suisse vallées de la Saône et du Rhône, et le percement du Simplon augmentera encore cet avantage, toujours au profit du port de Gênes.

Port de Gênes.

"De 1871 à 1882, 11 ans, augmentation du tonnage, 275,000 tonnes, soit 25,000 tonnes annuellement.

"De 1882 à 1887, 5 ans, augmentation du tonnage, 1,129,000 tonnes, soit 285,800 tonnes annuellement.

Port de Marseille.

"Au lieu de 1,400,000 tonnes en 1882, nous n'avons plus que 1,177,000 tonnes en 1886; soit 214,000 de moins, c'est-à-dire que le tonnage du port de Gênes a dépassé, cette année, en temps que Marseille perdait 214,000 tonnes, prêts qui se sont accrus de 1,000,000 de tonnes, ce qui montre bien que la prospérité de Gênes ne se fait pas au détriment de Marseille, mais bien au détriment de l'Italie.

"Depuis, Marseille a retrouvé en 1887 le 9 milliers. Le semestre de 1887 a été le plus fertile de 1887 et le semestre de 1888 ne [illegible] 25 mille tonnes [illegible] 1887 [illegible] 20,000 tonnes [illegible] 1887.

"Le Saint-Gothard [illegible] 1882 [illegible] à la perte [illegible] Marseille [illegible] Gênes [illegible] Marseille [illegible] Gênes [illegible] Marseille [illegible] Gênes