L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No. 73. NOUVELLE-ORLEANS, LUNDI MATIN, 3 SEPTEMBRE 1888. 62ème Année

Dufour & Donnet.
Propriétaires Editeurs

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

NOUVELLE-ORLEANS
LUNDI, 3 SEPTEMBRE 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

Seize pages deux feuilletons.

ÉDITION HEBDOMADAIRE.

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

Seize pages deux feuilletons

Le chemin de fer de Vienne à Constantinople.

C'est le 14 août dernier qu'est arrivé à Constantinople le train parti de Vienne. Le chemin de fer qui met le centre de l'Europe en relations avec Salonique et l'Archipel est ouvert depuis le 18 mai de cette année. Le service international régulier a commencé le 15 même, sur l'autre ligne, la plus longue et la plus importante des deux jonctions — celle qui relie le Danube au Bosphore par Sofia, Philippopoli et Andrinople. De Vienne à Constantinople, cette ligne compte 1,783 kilomètres. Elle n'abrège pas beaucoup, au point de vue de la distance et du temps, le trajet actuel, qui passe par Bucharest et Varna. Mais, comme elle dispense de la traversée du Danube en bateau à Routschouk et de la pénible traversée de la mer Noire, comme elle permet des communications faciles, directes et journalières, l'ouverture de cette voie nouvelle n'aura un progrès incontestable, et le 14 août 1888 restera une date mémorable dans l'histoire des chemins de fer.

Le *Journal des Débats* se demande si les conséquences politiques de cet événement seront très importantes et si elles se feront promptement sentir. On peut en douter—dit-il. Il est certain que la turque, livrée chaque jour davantage à l'isolement où elle a si longtemps vécu, aura, de plus en plus, de peine à se soustraire à l'influence, à l'invasion de la civilisation occidentale. Mais l'ouverture du chemin de fer ne fera que continuer, l'accélérant un peu, une civilisation commencée depuis plus de trente années. Il est permis de se demander si les hommes d'Etat ottomans ont fait mieux et beaucoup de clairvoyance en consentant enfin, après une longue résistance et de considérables retards, à rapprocher leur pays du reste de l'Europe. Mais, en réalité, ce rapprochement était commencé de longs longtemps. La poste, le télégraphe, une circulation de passeports très active établissaient déjà des relations étroites entre Constantinople, Vienne, Londres et Paris. Ces relations vont aller en se resserrant. Ce n'est pas l'inauguration du chemin de fer qui les amènera créées. Elle n'aura pas non plus pour effet, selon toute vraisemblance, d'augmenter beaucoup, comme on l'a dit, l'influence de l'Autriche sur la Sublime Porte. Séparée de l'est et de Vienne par la Bulgarie et la Serbie, se dressant toujours, et de sommes plus encore que par le passé, des projets de l'Autriche sur Salonique, la Turquie ne sera guère disposée à se rapprocher politique à celle de la monarchie des Habsbourgs. Il ne paraît semble pas que, sous ce rapport, l'établissement de la jonction soit de nature à modifier d'une façon notable la situation actuelle.

Le changement sera plus profond peu être pour les petits Etats que traverse le nouveau chemin de fer. Maîtresse de la riche région des deux lignes qui vont, l'une vers Constantinople, et l'autre vers Salonique, et se sépare à Nisch, la Serbie occupera par là dans la presqu'île des Balkans, une situation importante. Le *Times* dit, le 15, qu'elle allait être placée fortement, plus qu'elle ne l'a été jusqu'ici, sous la dépendance de l'Autriche. C'est le contraire qui est vrai. Depuis le jour où la Serbie est née à la vie politique et surtout depuis l'occupation de la Bosnie, elle n'est vue constamment, en quelque sorte, à cheval sur la vallée de la Morava et sur celle du Vardar, que par la crainte de la puissante voisine qui convoite depuis la grande et les côtes. Elle n'avait pas d'autres débouchés pour ses produits agricoles. Elle n'avait pas d'autre marché pour ses achats. Le chemin de fer qui en ouvre l'accès à la monarchie danubienne de Joseph II et de Marie-Thérèse, qui fait de Belgrade, sa capitale, la première station