

ња оствари Фихтеову затворену трговачку државу. Због њених изгледа у будућности, сравнио је ту недавно један швајцарски лист Југославију не без права са каквом малом Америком. Хапсбуршка је владавина и на овом пољу и сувише мало урадила. У колико нису били у питању какви стратешки циљеви, Аустријанци су и Маџари градили железнице, да би кочили саобраћај и да би растрзали оно што је собом сачињавало једну унутрашњу заједницу. Добрим везама Хрватска је била везана за Угарску, али на започетим пругама, које су је требале тешње везати са Словеначком, природном пијацом њених земљорадничких производа, бујали су годинама коров и трава. Вожња из Хрватске у Босну, од Загреба до Бања-Луке, била је права Ајхендорфова поштанска идил са 25 километара „брзине“ на сахат. На целој дугој далматинској обали пружала се баш од Дубровника једна железничка пруга узаног колосека у босанско залеђе. Пруга што је полазила из Сплита прекидала се већ после неколико десетина километара код Сења. Иначе се у Далмацију могло доћи само водом што је у погледу на трговинске везе са унутрашњошћу, у знаку паре и електрицитета, било горе но у Средњем Веку, када су бар по старим римским друмовима врвели каравани товарне стоке. Ту се мора на сваком кораку ново подизати и поред свега расула осећа се по снажном билу економскога живота, шта земља и народ требају. Како жива воља за индустријске радове свуда изазива нова обртничка предузећа и како је новчана пијаца честим повећавањима улога великих и малих банака увек у свежем кретању, то стоји же-