

## Povijesni razlozi zašto je Mirko Bogović od ilirca poslije 1861. postao mađaron

**MIRA KOLAR-DIMITRIJEVIĆ**

Draškoviceva 23  
HR – 10 000 Zagreb  
mira.kolar@zg.t-com.hr

Izvorni znanstveni rad  
*Original scientific paper*

Primljeno/Received: 4.07.2016.  
Prihvaćeno/Accepted: 25.09.2016.

*Mirko Bogović, pjesnik, političar, književnik imao je znatnu ulogu od 1840. do 1875. godine i kao gospodarski faktor na uređivanju cesta, vodogradnji i željezničkih pruga. Na vojnoj školi u Srijemskoj Kamenici kraj Petrovaradina izučio je za mjernika, a kasnije je položio i ispite za pravnika. Time je bio osposobljen za sudjelovanje u gospodarskim odborima i povjerenstvima što mu je omogućilo da detaljno prati i inicira gradnju cesta, kanala i željeznica na potezu koji je trebao povezivati Podunavlje s Jadranom. Prvi je naš političar i javni djelatnik koji je spoznao važnost te veze, jer se školovao ili je radio u Varaždinu, Križevcima, Zagrebu, Szombathelyu, Pešti, Kamenici i Rijeci, dakle uvijek na potezu Drava, Sava, Dunav. Ova Bogovićeveva aktivnost, koju možemo pratiti do 1881. godine, poprilično je zanemarena u našoj historiografiji. Zato Bogovićevevu biografiju treba znatno upotpuniti, utoliko više što je upravo intervencija u gospodarstvu prisilila Bogovića da od jelačićevca i narodnjaka postane unionist i onda na kraju nezavisni kritičar društva, zamjerivši se i Beču i Pešti. To ga je stavilo u izolaciju od 1875. do smrti 1893., te nije dočekao toliko željeno željezničko povezivanje Križevaca s Bjelovarom, odnosno Dugog Sela s Novskom.*

*Ključne riječi:* Mirko Bogović, Križevci, Hrvatska, željeznice, ceste, kanali, gospodarstvo

### Uvod

Sve je u povijesti u uzročno-posljedičnoj povezanosti. Tako i razlozi zašto je Mirko Bogović postao od ilirca i narodnjaka unionist, a onda ogorčen politikom Budimpešte izlazi iz politike i postaje kritičar društva. Ova trostruka metamorfoza pokazuje da druga metamorfoza od 1861., odnosno 1866. godine, izvire iz razočaranja politikom Beča, a treća od 1875. do smrti izvire iz razočaranja Peštom. No odgovor za ove metamorfoze ne pruža ni prekrasno Bogovićevo pjesništvo, ni drame, već njegova gospodarska aktivnost i angažiranost, u kombinaciji s time da je rođen u Varaždinu, da je službovao na području Križevaca i Zagreba te da mu je majka bila Mađarica, što je svakako utjecalo na njegovo političko opredjeljenje.

Zamjećuju se tri faze Bogovićevega života, s posebnim naglaskom na gospodarsku aktivnost. Prva faza obuhvaća razdoblje kada Mirko Bogović djeluje kao ilirac i član Narodne stranke sve do 1866. godine. Druga faza obuhvaća razdoblje od 1866. do 1875. godine kada Bogović djeluje kao unionist. Treća je faza Bogovićevega djelovanja od 1875. do smrti 1893. godine.

### Prva faza – Bogović kao ilirac i član Narodne stranke do 1866. godine

Mirko Bogović je rođen u Varaždinu 2. veljače 1816. godine. Djetinjstvo je proveo na imanju Grani kod Novog Marofa i u Gotalovcu, gdje mu je otac bio gospodarski upravitelj pa je izbliza upoznao život sela. Osnovnu školu je polazio u Križevcima, a gimnaziju u Varaždinu, vjerojatno s Kukuljevićem, koji je rođen iste godine u Varaždinu kada i Bogović, s tom razlikom da je Kukuljević vojnu akademiju završio u Kremsu sjeverno od Beča, a Bogović u Srijemskoj Kamenici kraj Petrovaradina, što je prvog učinilo bližim Beču, a Bogovića Pešti. Zajedno su djelovali u Jelačićevom Banskom vijeću 1848./1849., odnosno Banskoj konferenciji 1860. godine, s time da je Kukuljević zadržao svoje narodnjačko opredjeljenje, nikada se ne priklonivši Mađarima, pa je 1867. morao ustupiti svoje mjesto velikog župana Zagrebačke županije Bogoviću koji se već posve priklonio unionistima, tj. Hrvatsko-ugarskoj stranci. Bogović je vojnom školom u Kamenici bio osposobljen za mjernika, ali je kasnije nastavio

školovanje u Szombathelyu, Zagrebu i Pragu.<sup>1</sup> Djeluje kao mjernik u Varaždinu, zatim nastavlja u Križevcima 1840., gdje je prijateljevao s Antunom Nemčićem, koji ga nagovara na studij prava i oduševljava ilirskom idejom. Ranjen prilikom restauracije Zagrebačke županije 1845. godine, boravi jedno vrijeme u Slovačkoj gdje se zblizava s narodnjacima, u Pešti polaže odvjetnički ispit, a zatim se vraća u Zagreb 1846. godine.<sup>2</sup> Bio je dakle tehnički i pravno obrazovan. Kao aktuar Ugarskog komorskog inspektorata boravio je u Rijeci, gdje je upoznao važnost Rijeke za trgovinu Hrvatske i Mađarske, ali i zanemarene putove u Hrvatskoj. Godina 1848. zatječe ga na položaju banskog povjerenika u Turopolju, odnosno 1849.-1850. u Varaždinu. Tu je spoznao velike nevolje zbog stalnih poplava rijeka Save i Drave, koje su ceste u Hrvatskoj dobrim dijelom godine činile neprohodnima. Stoga se vrlo rano uključio u poslove regulacija ovih rijeka, zalažući se i za izgradnju ceste Zagreb – Križevci, koju je izgradio Vukotinović Farkaš. Vukotinovića je kraće vrijeme zamjenjivao i u uređivanju *Gospodarskog lista* 1856. godine. Bavio se i poljoprivrednim poslovima na vlastitom imanju, što mu je omogućilo da upozna nevolje seljaka i zemljoposjednika, odnosno uzroke njihovog siromaštva. Naime, česte poplave i loše ceste eliminiraju Hrvatsku iz trgovine, koja je u vrijeme početka modernizacije i industrijalizacije zahvatila ostale dijelove Monarhije, ostavljajući Hrvatsku izvan toga procesa. Bogović dakle djeluje na poslovima izgradnje cesta i uređenja rijeka, a kasnije i na planovima za izgradnju željeznica.

Bogovića je već 27. travnja 1848. osobno ban Josip Jelačić imenovao u svoje Savjetodavno tijelo koje je djelovalo pod imenom Bansko vijeće, a u kojem su bili: grof Janko Drašković, Franjo Kulmer, Ljudevit Gaj, Metel Ožegović iz Križevaca, Ivan Mažuranić, Franjo Žigrović Pretočki iz Križevaca, Franjo Novak, Maks Piškorec, Branko Lentulaj iz Varaždina, Janko Kuković i Dragutin Kušlan.<sup>3</sup> To Vijeće počelo je s radom 8. svibnja sastavljajući Izborni red za izbor zastupnika u Hrvatski sabor. Već 19. svibnja 1848. predloženo je da se osnuje šest grupa unutar Banskog vijeća koje će biti specijali-

zirane za određene poslove, tako su Mirko Bogović, Ambroz Vranyczany ml., Anastas Popović i Donat Tomić ušli u odbor za financije i trgovinu.<sup>4</sup> Dva i pol mjeseca kasnije, tj. 2. srpnja Bogović je ušao i u Odsjek za obranu domovine zajedno s Ottom Sermageom, Gajom Rodićem, Todorom Gjurgjevićem, Ivanom Kukuljevićem, Ljudevitom Vukotinovićem, Petrom Maljevcem i Vatroslavom Bertićem.<sup>5</sup>

Bogović radi u određenim institucijama do 1853. baveći se financijama i regulacijom Save u Turopolju. Uređujući časopis Matice ilirske *Kolo*, u kojem hvali Račkoga, koji je zaslužio zahvalu naroda i priznanje svakog umnog čovjeka, traži da i obični ljudi upoznaju *naravoslovne nauke*.<sup>6</sup>

Nažalost, 1853. godine nastupa germanizacija i guši se ne samo hrvatski jezik, već se odlažu ili odbacuju razne potrebne gospodarske mjere koje su bile silno važne za Hrvatsku, u to vrijeme *zanemareni i zapušteni dio* Habsburške Monarhije, a koje su već bile utvrđene. Ni ban Jelačić više nema značajnu ulogu u vođenju zemlje sve do svoje smrti 1859. godine.

Ništa bolje nije bilo ni nakon napuštanja neoapsolutizma i vraćanja ustavnosti. Među 55 uglednika koje je ban Josip Šokčević pozvao 1860. godine na Bansku konferenciju u Zagreb bio je i Mirko Bogović, ali i Ivan Mažuranić, J. J. Strossmayer, Ivan Kujkuljević Sackinski, Julio Janković Daruvarski, Ljudevit Vukotinović, Avelin Čepulić, Koloman Bedeković, Makso Prica, Dragutin Jelačić i Miroslav Kraljević. Konferencija je radila od 26. studenoga 1860. do 17. siječnja 1861., izradivši i Izborni red za Hrvatski sabor 1861. godine.<sup>7</sup> Utvrđen je zahtjev za osnivanje Hrvatske dvorske kancelarije u Beču kojoj je na čelo došao Ivan Mažuranić. Pored ostalog na petoj sjednici Sabora donesen je prijedlog o uspostavi privremenih županija.<sup>8</sup> Bogović otvara s Mirkom Šuhajem, Josipom Žuvićem, Vjekoslavom Friganom i Robertom Zlatarovićem i mogućnost novog pristupa Hrvatske u zajednički savez s Ugarskom bez posebnih uvjeta. Ističe da bi najvolio da Trojedinica bude slobodna *kad bi to mogla biti* i kad bi imala *dovoljno materijalnih sila*, ali da nikako ne želi da budu odnosi kakovi su bili 1847./1848. godine.<sup>9</sup> Car je dakako raspustio ovaj Hrvatski sabor.

Bogović 1861. objavljuje u Gajevoj tiskari studiju *Rückblicke in Bezug auf Kroatien* u kojoj analizira

1 Agneza Szabo, *Središnje institucije Hrvatske u Zagrebu 1860-1873.*, Zagreb: Izdanja Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta u Zagrebu, II, 1988., str. 240.

2 Bogović je banski bilježnik 1842., a od 1843. prati Miroslava Kulmera na Požunski sabor gdje se upoznao sa slovačkim rodoljubima. God. 1844. je prisjednik Sudbenog stola Križevačke županije i onda županije u Aradu. Stalno mijenja zaposlenja i upravo kroz te promjene postaje najbolji poznavalac nevolja koje su mučile stanovništvo Križevačke, Varaždinske i Zagrebačke županije (Martin Kaminski, „Mirko Bogović“, *Hrvatski biografski leksikon*, 2, Zagreb, 1989., str. 89-90).

3 Ivo Perić, *Hrvatska državotvorna misao u XIX. i XX. stoljeću*, Zagreb: Dom i svijet, 2002., str. 90.

4 Perić, *Hrvatska državotvorna misao*, str. 120.

5 Tomislav Markus, *Korespondencija bana Jelačića i Banskog vijeća 1848.-1850.*, Zagreb, 1998., str. 43-45.

6 Mirjana Gross, *Vijek i djelovanje Franje Račkoga*, Zagreb, 2004., str. 24.

7 Perić, *Hrvatska državotvorna misao*, str. 165-166.

8 Isto, str. 167.

9 Isto, str. 204.

uzroke lošeg stanja u zemlji, pa i na polju školstva gdje se nastoji ugušiti buđenje slobodnog duha i znanstvenog interesa kod mladosti kako bi mladež postala oruđe *ad maiorem Dei gloriam*.<sup>10</sup> Pita: *Bedar es da noch eines weiteren Commentars?* Osobito se okomio na lošu građevnu politiku dotadanih vladinih organa, kao i na vodograđevinske radove zbog ugroženog sela Preloščice kraj Siska. Kritizira i prodaju Vrbovca kraj Križevaca, ali i Rakovca kraj Karlovca od Austrijske narodne banke na račun državnog duga privatnicima, te ulaganje 50.000 florina za uređenje Jamničkog vrela. Isto tako proglašava intervencije baruna Brucka iz Ministarstva trgovine i obrta nemogućim, kada su komisije donijele odluku razgradnje brijega kod Podsuseda zajedno sa starim gradom Susedgradom kako bi se Sava uzvodno učinila plovnom i koji poduhvat je progutao ogromna sredstva. Posebno je zabrinut zbog lošeg stanja cesta. Kritizira visoke carine na staroj Karolinškoj cesti koje su imale zadatak skrenuti promet na Luizianu.<sup>11</sup>

Bogović je silno mnogo očekivao od dolaska željeznica u Hrvatsku, o čemu se pisalo već od 1853. godine, a piše se i 1861. da je davno prije trebalo razriješiti pitanje željezničkih pruga jer su pune *Pulsader des Völkerverkehrs* te da su Južne željeznice preuzele obavezu izgradnje željeznica bez dogovora o potrebitim i za narod korisnim trasama.<sup>12</sup> Željeznica je i došla u jesen 1862. od Zidanog Mosta do Siska, ali je prošla samo rubom Zagreba, s time da Društvo južnih željeznica, u kojem je bio angažiran austrijski, francuski i Rothschildov kapital, nije imalo namjeru dati Zagrebu veći trgovački i prometni značaj; Zagreb je bio poistovjećen sa Siskom i Karlovcem koji je dobio prugu 1865. godine. Na to ukazuju jednaki kolodvori u Karlovcu, Zagrebu i Sisku. Žestoki sukobi bečkog i peštanskog središta oko pruga Budimpešta - Rijeka i Beč - Trst zaokupljaju pažnju austrijskih i mađarskih političara, a hrvatski se javljaju tek 1862. s naglašavanjem svojih posebnih interesa, pri čemu složenost politika u Hrvatskoj onemogućava uspješnost intervencije. Bogoslav Šuleku je jedva uspjelo obraniti naziv Hrvatske nakon što je u Beču sklopljen Vukov sporazum o jeziku, a Bogović je prvi stao u obranu hrvatskog imena od utapanja u jugoslavenstvu.<sup>13</sup>

Napadan s više strana radi svojih stavova Bogović 1862. godine piše: *Komu je stalo do toga da bude iskren, izpovjediti mora, da je teško naći zemlju, gdje bi na tako malenom prostoru toliko političkih stranakah, a usljed toga toliko uzrujanih strastih bilo, koliko ih sada u nas imade?*, misli da bi se i to moglo pregorjeti kada bi bilo pravih ljudi.<sup>14</sup>

Na Hrvatskom državnom saboru održanom 1861. i 1865. godine, sabornici su imali točno utvrđenu zadaću, pa su i raspušteni a da nisu ispunili careva očekivanja. To vrijeme odmjeravanja političkih snaga nije išlo u korist Hrvatske.

Hrvatski sabor 1865./1866. bio je jednako neuspješan, ali su donijete neke važne odluke o hrvatskim institucijama. Narodnjaci su se podijelili na Narodno liberalnu stranku na čelu sa Strossmayerom i Narodno-ustavnu stranku u kojoj su se našli i Levin Rauch, Robert Zlatarović, Julio Janković, Mirko Šuhaj, Lazar Hellenbach, Ladislav Modić, Stjepan Hervoić, Koloman Bedeković, Aurel Kušević, Miroslav Kraljević, Gustav Prandao, Stjepan Kugflew, Šišman Orttenfels, Franjo Pogledić i Mirko Bogović. Oni su bili za realnu uniju između Trojednice i Kraljevine Ugarske, ne ističući posebne zahtjeve.<sup>15</sup> To su zastupali na Hrvatskom saboru 1865. godine, tvoreći grupu u kojoj su se našli i Mirko Bogović i Levin Rauch.

U glasovitom govoru u Saboru 17. prosinca 1866. Mirko Bogović analizira političke prilike i stranačke borbe zaključujući da nam nema druge nego čekati odluku Ugarskog sabora. Podržava Stojanovićev tekst adrese, nazivajući ga prijateljem. Naglašava da je probitačnije po nas ako se u politici budemo držali realnosti a ne ideala i da su naši odnosi prema Ugarskoj takvi da ih nikada iz vida izgubiti ne možemo. Bogović naglašava: *Ja doduše priznajem da vrlo liepo zvone rieči: narodna samostalanost, cielokupnost, neodvisnost i suverenost, ali ja neznam, dapače jako dvojim o tom hoće li nam te zlatne jabuke u dio pasti prije, ako se razkêrstimo posve sa Ugarskom, pa ako prionemo mal ne bazuvietno uz Austriju ili ako razpravimo posao na pošten način sa našimi susjedi Ugri, i ako zauzmemo onaj položaj, što nam pripada po dostojanstvu naroda našega*. Usprkos nemira u sabornici Bogović je hrabro završio: *Gospodo! Čudna su vremena, lahko bi mogla i nas zateći, te s toga treba, da nastojimo svim mogućimi silami, da se čim prije konsolidiramo, da nas nezateče vrieme nepripravne i negotove*,

10 Emerich Bogović, *Rückblicke in Bezug auf Kroatien*, Agram: tiskara Gaj, 54, 1861. Bogović se osobito okomio na dominaciju njemačkog jezika u gimnazijama koji je od 1854. postao obavezan jezik nastave, te misli da je sreća što je 20. listopada 1860. g. pao apsolutistički sistem i vraćen Ustav.

11 Bogović, *Rückblicke in Bezug auf Kroatien*, str. 50-51.

12 Bogović, *Rückblicke in Bezug auf Kroatien*, str. 53.

13 Mirjana Gross, *Počeci moderne Hrvatske*, Zagreb: Globus, 1985., str. 387 i 403. Bogović je 1852. htio pokrenuti list *Domobran*, ali mu Bach nije dao dozvolu, a kasnije je i Ivan Mažuranić savjetovao bečkoj vladi da ne izda odobrenje za to glasilo, jer da

program *Domobrana* proizlazi iz zaključaka Hrvatskog sabora 1848., te je protivnik oktobranom Ustavu. To je i bio razlog da Bogović i Mažuranić nisu bili prijatelji.

14 Mirko Bogović, Odgovor na članak objavljen u *Pozoru* br. 203., *Pozor*, 211, 15. IX. 1862., str. 3-4.

15 Perić, *Hrvatska državotvorna misao*, str. 220.

jer bi mogao doći, kao što sv. pismo veli: „iz sievera dim“, te nastati silna bura i oluja, koja bi uz strašan urnebes mogla i temeljem naše zemlje potresti, pa bi tom prilikom - kako reprezentacija banske konferencije do g. 1861. vrlo dobro reče: „pravedni mogli, a nepravedni morali propasti“, dobivši za ovo veliki pljesak.<sup>16</sup>

Oni su doprinijeli novim izborima 1867. i sklapanju Hrvatsko-ugarske nagodbe 1868. postavši tako, kako piše Ivan Perić *provoditelji tuđinske politike*.<sup>17</sup> I Mirko Bogović postao je 1867. veliki župan Zagrebačke županije, došao je na mjesto Ivana Kukuljevića Sakcinskog, deklarirajući se kao mađaron - unionist i izgubivši radi toga većinu svojih dotadanih prijatelja. No moja istraživanja potvrđuju i zaključak dr. Heke na ovom simpoziju, da je i kao unionist Bogović djelovao kao hrvatski patriot, ali da to njegovi suvremenici nisu spoznali. Dok je bio na vlasti, Hrvatska je prosperirala pa je i Hrvatsko-ugarska nagodba urodila povoljnim razvojem, kako to uočava i dr. Igor Karaman.<sup>18</sup> Do 1873. je sagrađena i tzv. „mađarska pruga“ (*Alam kiral vasutak*), a potom sve do 1894. niti jedna u sjeverozapadnoj Hrvatskoj. Osobito se Bogović zalaže za Zagreb u kojem je i veliki župan i gradski zastupnik. Na čelu zagrebačkih mađarona, on želi da se Zagreb profilira ne samo kao kulturni i prosvjetni već i glavni privredni grad i prometno središte Hrvatske.

To je iskazano već na željezničkoj konferenciji 1862. godine na kojoj su iznesene težnje, kao i zahtjevi svih interesenata za gradnju željezničkih pruga. Na željezničkoj konferenciji, koja je počela 20. kolovoza 1862., bili su prisutni gotovo svi uglednici sjeverne i primorske Hrvatske, od Srijemske županije pa do mora. Bio je tu i Mirko Bogović, punomoćnik grofa Jankovića iz Daruvara,<sup>19</sup> ali i svi veliki župani. No mišljenja su bila silno raznolika. Mojsije Baltić, savjetnik Namjesničkog vijeća, sastavio je pregled svih projekata i prijedloga pojedinih munici-pija i korporacija o željezničkoj mreži, a inzistirao je da se svi učesnici konferencije upoznaju s koncesijom Južnog željezničkog društva od 23. rujna 1858. koja je ograničavala rad novih društava koja bi posegnula za gradnjom željezničkih pruga u Hrvatskoj izvan tog programa.<sup>20</sup> A

takvo je Dioničko društvo osnovano pod vodstvom J. J. Strossmayera 1862. i u njemu je znatnu ulogu imao upravo Mirko Bogović, koji se zalagao za izgradnju horizontalne sjevernohrvatske željeznice od Dunava do mora, sredinom Slavonije do Križevaca, no trasa te zamišljene pruge bila je vrlo različita. Konačno, na inzistiranje hrvatskog bana Josipa Šokčevića, rođenog Vinkovčanina, trasa željezničke pruge je spuštena na Savu, prolazeći područjem Vojne krajine od Zemuna preko Vinkovaca i Broda do Siska, a potom je trebala skrenuti na jug prije Zagreba. Ali ni ta pruga nije bila izvedena cijelom dužinom od Zemuna do Siska sve do kraja 19. stoljeća, iako su za njezinu izgradnju korišteni krajiški fondovi nakon razvojačenja Vojne krajine.

Zagreb bi ostao silno zaknut da su realizirani ovi planovi. Ne bi postao mjesto odakle polaze željezničke pruge u svim pravcima, odnosno nije tretiran kao Beč ili Budimpešta koji su i centri željezničkog prometa. Bogović i njegovi suvremenici su to spoznali, te pokušavaju utjecati na planiranje željezničke mreže Hrvatske.

Među prijedlozima našao se i prijedlog stanovnika Križevačke županije te zastupstva sl. i kr. gradova Križevaca i Koprivnice koji traže da se željeznička pruga od Kotoribe prevuče preko Koprivnice i Križevaca u Zagreb.<sup>21</sup> I barun Lazar Hellenbach se zalaže za tu prugu, smatrajući da bi se ta pruga imala nastaviti do Rijeke.<sup>22</sup> Bogović se vezao uz taj prijedlog, ali ističe da ta pruga treba voditi od istoka Hrvatske do Zagreba i preko Zagreba do mora, te da Zagreb treba biti željezničko čvorište. I grof Miroslav Kulmer je smatrao da Zagreb treba biti središte ove željezničke mreže.<sup>23</sup> No car Franjo Josip je prvo odložio izvedbu ovih planova, a onda i zabranio rad Dioničkog društva za izvedbu Slavonske željeznice.

Ovaj plan imao je žestokog protivnika u dioničarima Društva južnih željeznica koji su smatrali da sve pruge južno od Save potpadaju pod njihovu kompetenciju. Društvo je 1863. započelo gradnju željeznice Zagreb - Karlovac, koja je i otvorena 1865. godine, odvlačeći čitav promet prema Trstu.

Bogović smatra da sjever Hrvatske treba povezati željeznicom koja će se graditi domaćim kapitalom slavonskih i hrvatskih gradova i općina. No i Varaždinci djeluju. Koloman pl. Bedeković upravo 1863. započinje s molbama za davanje koncesije za izgradnju pruge od Čakovca preko Varaždina i Ivanca, Lepoglave s nastavkom do Zaprešića, gdje je trebao biti spoj na prugu Južnih željeznica.<sup>24</sup> No Zagorci su dugo čekali na koncesiju, a onda su izbili i brojni sudski sporovi zbog otkupa zemlje za

16 Mirko Bogović, *Govor održan na Saboru kr. Dalmacije, Hrvatske i Slavonije u Zagrebu dne 17. XII, 1866*, Zagreb, 1866., str. 16-18.

17 Perić, *Hrvatska državotvorna misao*, str. 245.

18 Igor Karaman, *Hrvatska na pragu modernizacije (1750.-1918.)*, Zagreb: Naklada Ljevak d.o.o., 2000., str. 217; Isti, *Razvitak industrijske privrede, prometa i novčarstva u Slavoniji u doba nagodbenog sustava (1868.-1918.)*, u: *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću*, Zagreb: Školska knjiga, 1972., str. 177.

19 Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863*, Zagreb: Izdanja Instituta za hrvatsku povijest Sveučilišta u Zagrebu, sv. II, Biblioteka Izvori za hrvatsku povijest, 1975., str. 196.

20 Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga*, sv. II, str. 197.

21 Isto, str. 200.

22 Isto, str. 202.

23 Isto, str. 202.

24 Isto, str. 288. - Dopis Mažuranića Varaždinskoj županiji 10. lipnja 1863.

prugu, pa je 1886. izgrađena neadekvatna pruga koja često zaobilazi pojedine veleposjede u velikom luku.<sup>25</sup>

Nezadovoljni iskazom vodstva Južnih željeznica 1862. da ne planiraju umrežiti Hrvatsku željezničkim prugama, skupina slavonskih veleposjednika pod vodstvom J. J. Strossmayera iz Osijeka i grofa Jankovića, osniva 1862. Dioničko društvo, kako je već spomenuto, a koje želi izgraditi željezničku prugu sredinom Slavonije od Vukovara preko Bjelovara do Križevaca i Varaždina. Mirko Bogović je tajnik tog Društva. Međutim, u planove ovog Društva upleo se Bečki dvor, a i vodstvo Vojne krajine. Plan izgradnje željezničke pruge sredinom Slavonije sada je pušten na Savu, željeznica je trebala prolaziti područjem Vojne krajine od Zemuna preko Vinkovaca i Broda do Siska, a onda krenuti područjem Banovine na jug do mora. S time se složio i ban Josip Šokčević, koji je rođen u Vinkovcima. Rad Društva za izgradnju slavonsko-hrvatske željeznice bio je prvo usporen, modificiran, a onda odlukom cara Franje Josipa 1863. i zabranjen, što je čitavu ovu skupinu gurnulo u opoziciju. Kako bi spasili što se spasiti dade, Mirko Bogović je s barunom Lazarom Hellenbachom osnovao Križevački željeznički odbor koji je tražio da se izgradi željeznička pruga od Kotoribe do Zagreba preko Koprivnice i Križevaca i da Zagreb mora postati središte željezničke mreže Hrvatske. Ovaj stav je podržao i grof Miroslav Kulmer, šestinski veleposjednik. No zbog nedostatka kapitala i ovaj prijedlog nije realiziran. Iako se nešto poduzimalo na uređenju cesta i regulaciji Drave i Save, ovi poslovi su zbog nedostatka financijskih sredstava prekidani i tako nije stvorena mogućnost za redovnu plovidbu ni Dravom, ni Savom, ovim našim velikim rijekama koje su nas spajale s Dunavom kao prastarim putom od istoka Europe do Istre.

U cijeloj toj zavrzami Bogović počinje smatrati da jedino savez Hrvatske s Ugarskom može dovesti do izgradnje željezničkih pruga u Hrvatskoj, odnosno spajanja sjeverne Hrvatske s Rijekom. To je, po mojem mišljenju, glavni razlog zašto je Bogović postao od narodnjaka mađaron - unionist.

Mirko Bogović držanje Beča prema vitalnim problemima sjeverne Hrvatske doživljava kao neprijateljsko te je 1861. objavio kritičku studiju *Politische Ruckblicke in Bezug auf Kroatien*, što je vrlo kvalitetna analiza političkih i ostalih prilika u Hrvatskoj od 1848. do 1860. godine, s oštrom kritikom neoapsolutizma u svim njegovim dijelovima.

Vrlo je aktivan u Saborima 1861. i 1866., a 1866. je izabran za akademika Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti.

## Druga faza – Bogović kao unionist od 1866. do 1875. godine

Prelazak Mirka Bogovića od narodnjaka k unionistima nije došao odjednom. On je žestoko ogorčen odnosom Beča prema Hrvatskoj koja je za nagradu dobila poslije 1848. ono što je Ugarska dobila za kaznu. No za razliku od Ugarske koja se kao jedinstvena zemlja počela gospodarski oporavljati Hrvatska je, podijeljena vertikalno i horizontalno uz zadržavanje Vojne krajine, stalno zaostajala.

Vidjevši da Beč Hrvatskoj ništa ne obećava zapostavljajući je financijski, što je najbolje iznio Imbro Ignjatijević Tkalac u svojim izvještajima, nakon čega je i napustio Hrvatsku kao politički emigrant, Mirko Bogović se okrenuo „gospodarski rastućoj“ Pešti, nadajući se da će se Hrvatska pod njenim okriljem bolje razvijati. Već na Hrvatskom saboru 1861. istupa s mišljenjem da se vjekovni savez Hrvatske s Ugarskom može obnoviti u korist obje strane i u tome ima i podršku Matije Mrazovića. Kao urednik *Nevena*, tiska 1853. pjesmu Ivana Filipovića *Domородna utjeha* zbog čega je osuđen na zatvor, te postaje još ogorčeniji neprijatelj Beča, ukazujući na to da u Hrvatskoj nema slobode. Do 1866. Bogović se potpuno okrenuo od Beča, analizirajući i ističući zapostavljenost Hrvatske u čitavom razdoblju neoapsolutizma. Kao odličan stilist, on svoje misli iskazuje jasno i one poput strelica pogađaju u cilj, stvarajući jaku opoziciju germanizaciji. U svojem govoru u Saboru 1866. Bogović već otvoreno zastupa ponovnu uniju s Ugarskom i to mu donosi položaj velikog župana Zagrebačke županije od 1867. do 1871., a onda i mjesto savjetnika hrvatskog ministra u Budimpešti do 1875. godine.

To je vrijeme kada se sklapa Hrvatsko-ugarska nagodba, ali i vrijeme kada je izgrađena željeznička pruga od Mađarske do Zagreba i Rijeke, isključivo u režiji Mađarske države koja je uspjela da Rijeka bude proglašena njenim trgovačkim emporijem. Otvorenje Pruge od Nagykanizse do Zagreba 1870. Bogović je doživio kao svoj uspjeh, misleći da će se izgraditi i pruge od Koprivnice do Virovitice prema istoku i Varaždinu prema zapadu, a zalagao se i za izgradnju pruge Križevci - Bjelovar koja je puštena u promet 2. IX. 1894. u dužini od 32 kilometra. Pruga Križevci - Varaždin ostala je samo neostvaren san.

25 Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga* (uvodna studija - poglavlje Željezničko pitanje u Hrvatskoj 1849—1861), sv. I, str. 12-16.

## Treća faza – Bogovićevo djelovanje od 1875. do smrti 1893. godine

Treća je faza Bogovićevo djelovanja od 1875. do smrti 1893. godine.<sup>26</sup>

Zbog konfrontacije s Ivanom Mažuranićem dok je bio ban, Bogović je tretiran kao „izdajnik,“ odnosno blaže rečeno oportunist, iako činjenice ukazuju da je uvijek, pa i onda kada je služio Mađarima, zastupao hrvatske interese, što je zaključio i dr. Heka na ovome skupu. Umirovljen je 1875. na položaju savjetnika hrvatskog ministra u Pešti i lišen svih privilegija.

Ponovno se povlači u osamu ali prati što se zbiva na političkoj i gospodarskoj sceni, užasnut sporošću izgradnje novih željezničkih pruga i ostalih prometnica u Hrvatskoj koje su usporavale gospodarski razvitak. Upravo su u tom vremenu počele rasprodaje krajiških šumskih posjeda mimo članka 8. Nagodbenog zakona u kojem je rečeno da odluke o prodaji državne dalmatinsko-hrvatsko-slavonske nepokretne imovine mora donijeti Hrvatski sabor.

Bogović je još od 1840. bio veliki zagovornik planirane izgradnje plovidbenog kanala Sisak - Rugvica.<sup>27</sup> Naime, 1848. Bogović je bio državni povjerenik u Turopolju, a kako je 1847. bio aktuar Ugarskog komorskog inspektorata u Rijeci, znao je važnost Save kao ključne rijeke za trgovinu u Hrvatskoj, a osobito Zagreba s Podunavljem. Neposredno nakon osnutka, zagrebačka Trgovačko-obrtnička komora moli 1. listopada 1852. cara da se provede regulacija Save od Zagreba do Rugvice, Drave od Osijeka do Varaždina, ali se moli i izgradnja

pruga.<sup>28</sup> Bogović je svoje stanovište izložio u studiji o kanalu Rugvica - Zagreb. Izgradnjom ovog kanala bio je skraćen i pojeftinjen prijevoz robe od Zagreba do Siska, smatrao je da i Zagrebu treba pomoći da se razvije u glavni grad Hrvatske, ali i kao veliki trgovački emporij što mu pruža položaj na rijeci Savi, uz uvjet da izgradi svoju riječnu luku. On 1881. objavljuje odličnu studiju *Eine Lanze für Schiffahrtskanal Rugvica - Agram*, u kojoj je dao najpotpuniji prikaz borbe za izgradnju kanala Zagreb – Rugvica, napisanoj 1840., ističući da treba raspravljati o pitanjima koja su od životnog interesa za zemlju, iako nisu popularna jer pripadaju višoj politici. Bogović piše: *Taj kanal nije stranačko pitanje. On je životno pitanje za Zagreb.*<sup>29</sup> Žalostan je što se svi naponi za realizaciju dobrih planova pretvaraju u pepeo. Kaže da je on svjedok tome još od godine 1840., i tada je pod komesarom i kasnije velikim županom Emerichom v. Inkeyjom odlučeno da se izgradi kanal Rugvica – Zagreb, ali ništa nije realizirano. Ponovno je na inicijativu dvorskog kancelara baruna Kuševića osnovana 1865. jedna komisija u kojoj je i Bogović bio član u ime Hrvatsko-slavonske zemaljske vlade, s prijedlogom izgradnje kanala, ali je na traženje renikolarne komisije 18. svibnja 1866. taj prijedlog povučen.<sup>30</sup> Umjesto toga počelo se govoriti o potrebama isušavanja Lonjskog polja, nakon čega je izbila korupcijska afera povezana s banom Levinom Rauchom, a koja je povukla u blato mnoga imena, da bi sve ostalo po starom. Zato se u narodu pjevala rugalica: *Teče voda kud je prije tekla. Ko što je naša stara majka rekla.*<sup>31</sup> Iako se tada odustalo od isušavanja Lonjskog polja, ali pod vodstvom ministarskog savjetnika Florijana v. Passaetija ideja projekta izgradnje kanala Rugvica - Zagreb nije zamrla. U travnju 1872. Kraljevsko ugarsko ministarstvo saobraćaja pod vodstvom Ludwiga v. Tisze ponovno pokreće ovaj projekt i Bogović je 9. travnja 1872. bio imenovan za savjetnika u komisiji koja se trebala pozabaviti ovim projektom, nazvanim „Bogovićevim“, kao što se prvi nazivao Inkeyjevim, a drugi Passaetijevim. Bogović se još i 1881. nadao da će se izgraditi kanal Rugvica - Zagreb i to domaćim kapitalom, a za taj se projekt snažno zalagao i zagrebački gradski načelnik Pavle Hatz. I sve je počelo dobro. Izvršena su hidrografička i hidrometrička mjerenja u travnju 1872. godine. Komisija je zaključila da se problem može riješiti samo na dva načina: ili reguliranjem Save od Rugvice do Zagreba, jer je bilo poznato da je nizvodno od Rugvice Save plovna, dok su drugi bili za izgradnju plovnog kanala. No kada je dio komisije koji se

26 Miroslava Despot, *Industrija građanske Hrvatske 1860-1873*, Zagreb, 1970., str. 25.

27 Na osnovi odluke Komisije za vodograđevne radove od 9. ožujka 1840. pod predsjedanjem povjerenika komornika Mirka pl. Inkeyja, veleposjednika u Rasinji, odlučeno je da se izradi cjelokupni projekt regulacija rijeka. Tu je predviđeno i uređenje plovidbe od Rugvice do Zemuna, a i barun Leonhard Zornbeg od Gallvitzka izradio je određena hidrografska i kartografska mjerenja u kojima je očito sudjelovao i Mirko Bogović kada je radio u Turopolju, a koja su prekinuta 1848., ali se Bogović i dalje zanimao za te poslove. Zna se da je 1844. u Dvorskom građevinskom vijeću raspravljano o regulaciji Save od Rugvice do Stare Gradiške. Od 1853. do 1863. Zornberg radi u Ljubljani da bi se tek njegovim povratkom u Zemaljsko građevno ravnateljstvo u Zagrebu ponovno vratilo na projekt regulacije Save. Zornberg je do umirovljenja proveo hidrometrijska i topografska snimanja Save, Kupe i Drave i izrađene su plovne karte. No izgradnja željeznica je usporila a onda i zaustavila realizaciju tih planova (Branko Vujasinović, *Istaknute osobe u hrvatskom vodnom gospodarstvu kroz povijest*, Zagreb: Hrvatsko društvo za odvodnju i navodnjavanje, 2007., str. 173, 193).

28 Gross, *Počeci moderne Hrvatske*, str. 233.

29 Mirko Bogović, *Eine Lanze für Schiffahrtskanal Rugvica - Agram*, Agram, 1881., str. 2.

30 Isto, str. 5.

31 Isto, str. 6.

zalagao za regulaciju Save utvrdio da je iznad zagrebačkog željezničkog mosta potrebno izvršiti veće radove zbog niskog vodostaja Save, ovaj je plan propao zbog nestašice sredstava. Bogović se zalagao i za izgradnju plovnog kanala Rugvica - Zagreb s ustavama koje bi regulirale plovidbu. Ing. Vallandt je podržao ovo rješenje na očevidu 22. svibnja 1872. u Šćitarjevu.<sup>32</sup> Izvještaj o projektu kanala Rugvica – Zagreb Bogović je podnio 20. lipnja 1872. i krajem godine stiglo je pozitivno rješenje. No u svibnju 1873. došlo je do velikog sloma na Bečkoj burzi i izvedba kanala je opet odložena. Ali ustrajni Bogović strpljivo čeka. I kada je 1880. u ugarskom parlamentu izglasan Zakon o vicinalnim željeznicama i kanalima koji se mogu graditi sredstvima zainteresiranih općina i poduzetnika, Bogović se ponovno nada da su bolja vremena došla. Godine 1881. piše u spomenutoj studiji da je projekt kanal Rugvica - Zagreb neobično važan za Zagreb radi razvoja trgovine, da korisnost kanala ne dolazi u pitanje i da su za njegovu izgradnju mnogi oduševljeni. Međutim, osim nekoliko novinskih članaka, opet ništa.<sup>33</sup> Umjesto toga u jednom službenom mađarskom listu pojavila se notica da je Kr. ugarska komisija za izgradnju željeznica odobrila gradnju pruge Dugo - Selo - Rugvica, odnosno Novska. Bogović misli da je to spletkarstvo Mađara koji žele umanjiti ulogu zagrebačke trgovine Savom na račun forsiranja trgovine s Rijekom i da tu Zagreb ponajviše gubi. Ukazuje na to da bi oko tri i pol milijuna centi robe koja sada ide kroz Sisak kanal preusmjerio na Zagreb, da zagrebačka luka ne bi stajala više od dva milijuna guldena i da bi posljedica bila pojeftinjenje robe u Zagrebu, te da su mnogi zagrebački privrednici voljni svojim kapitalom poduprijeti ovaj zahvat. Ističući korisnost dopreme robe vodenim putem, navodi čak primjer Pekinga i Kantona koji su spojeni velikim kanalom i čitavim nizom malih kanalića u ogromnu trgovačku mrežu. Smatra da kanal dužine 21 kilometar ne bi bio problem i da bi svako u glavnom gradu, *tko se osjeća Hrvat*, morao biti zainteresiran za izgradnju kanala, koju podržava i zagrebačka općina i zagrebačka Trgovačka i obrtna komora, ali i svi hrvatski deputirci u ugarskom parlamentu, jer je to u interesu *nervus regum gerendarum*, a izvedba kanala bi stajala manje od izgradnje željeznice. Bogović čak predlaže da kanal izgradi neko privatno poduzeće koje uvijek gradi jeftinije nego država, pri čemu bi dakako trebalo izgraditi i jedan most u Galdovu koji bi bio propusan za brodove prema Rugvici i za visokog vodostaja. U bilješci spominje da je to i mišljenje ing. F. W. Toussainta i citira E. Baltzera iz knjige *Buch der Arbeit*. Smatra da bi bilo dobro tiskati dionice grada Zagreba koje bi bile garantirane od strane ugarske države i uz određeno

porezno oslobođenje.<sup>34</sup> Bogović zaključuje svoju studiju time da mogu ovdje i vrane graktati i tom projektu proricati loš nastavak, no to nas ne smije smetati jer je on na dobro našeg glavnog zemaljskog grada. To dakle nije nikakva suluda misao stvorena u mozgu luđaka, kao što je na primjer most kod Broda gdje se kod višeg vodostaja mora čekati na prolaz brodova, već je to činjenica s kojom treba računati, ukoliko se uopće zna računati. *Treba misliti samo na jedno, a to je da kroz taj kanal Zagreb postaje konačno luka jednog vodenog puta i kada se montiraju odgovarajući uređaji, Zagreb će biti jeftini put za Rijeku*. Bogović misli da ne treba zanemariti trgovačko-političko pitanje tog poduhvata i da ga treba riješiti mudro, bez *vatra i mača*, te se zalaže svom svojom rječitošću za zanemarivanje starih svađa i za pristupanje realizaciji ovog kanala *nur durch eigene Kraft* jer je to životno pitanje, ali ujedno izražava i bojazan da će negativne sile upropastiti i ovu ideju, što zaključuje na temelju vlastitog iskustva *mnogogodišnjeg promatranja zemlje i ljudi*.<sup>35</sup> I na kraju Bogović se ispričava za svoje gledište ukoliko ono nije posve stručno, *jer nije stručnjak za kanale*, ali da *errare humanum est*, te naglašava kako je pišući ovaj članak izvršio samo *meine patriotische Pflicht* i poziva zato sve stručne i zainteresirane čimbenike na djelatnost parolom *Thun Sie nun auch die ihrige!* I doista, Bogovićeva negativna predviđanja su se ostvarila. Pobuna naroda u Hrvatskom zagorju i Zagrebu dovela je do Rambergove diktature, a onda je tijekom prvih godina banovanja Khuena Hédervárya onemogućena bilo kakva akcija u korist hrvatske privrede. Kada je pak omogućena izgradnja vicinalnih pruga, ugarske su vlasti izgradile prugu Dugo Selo - Banova Jaruga - Novska koja je kao lonjsko-poljska željeznica otvorena 29. XI. 1897. u dužini od 114 kilometara. Bogović ne samo da nije dočekao izgradnju ove pruge, već nije dočekao ni izgradnju pruge Križevci - Bjelovar, kao ni mnoge druge projekte za koje se zalagao u interesu naroda na području Križevaca. Vicinalne pruge građene su uglavnom kapitalom općina kroz koje su prolazile i sredstvima Bjelovarsko-križevačke županije, ali je pruga Dugo Selo - Banova Jaruga građena državnim sredstvima.<sup>36</sup> Zalaganje Mirka Bogovića za kanal Rugvica - Zagreb i pretvaranje Zagreba u savsku luku bilo je u historiografiji potpuno zanemareno.

Oštri kritičar stanja u gospodarstvu, ali i izvrсни poznavalac gospodarsko-financijskih prilika i odnosa, Bogović

32 Isto, str. 7-8.

33 Isto, str. 10.

34 Isto, str. 13-14.

35 Isto, str. 15-16. Bogović je mnoge članke u tom vremenu pisao anonimno. Tako je problem kanala obradio i u 277. broju *Agrarischer Zeitung*.

36 Branko Vujasinović, *Upravno i poslovno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918.*, Zagreb: HŽ - Hrvatske željeznice, Hrvatski željeznički muzej, 2007., str. 384.

je godinu dana ranije, tj. 1880., napisao studiju *Zum bosnischen Frage*, savjetujući da se uprava u okupiranoj Bosni i Hercegovini zasniva na najboljim našim činovnicima, i izgradnji toliko potrebitih cesta i uređenju rijeka, što sve ide *ruku pod ruku*, smatrajući da će se s ekonomskim blagostanjem smiriti i vjerske napetosti. Bogović je uvjeren da se uprava u Bosni ne može organizirati bez činovnika iz Hrvatske koji poznaju jezik, ali je vrlo sumnjičav u uspostavljanje mira u Bosni i Hercegovini nazivajući je „Trnoružicom“ koju treba osvojiti i uspostaviti mir, premda je izgledniji rat zbog znakova nemira i učestale pojave hajduka. Bogović smatra da Bosna nije posve pacificirana, zato i za nju traži *in jeder Beziehung gute Verwaltung* kao što traži i da se prema svim religijama treba odnositi jednako, te da se kod biranja činovnika ne smije gledati na vječno *velikosrpsku* ili *velikohrvatsku državnu ideju*, već samo na sposobnost činovnika. Ističe da činovnici moraju uživati povjerenje naroda, te citira Moltkea St. koji je u ožujku 1880. u njemačkom *Reichstagu* kazao: *...nur in der eigenenen Kraft ruhet das Schicksal einer jeden Nation.*<sup>37</sup>

Nije istraženo kolika je bila Bogovićeve umiješanost u administrativno uređenje uprave u Bosni i Hercegovini. No angažiranje velikog broja Hrvata u tim poslovima pokazuje da su njegovi savjeti ipak na neki način uvažavani, barem prije dolaska bana Khuena Hédervárya na vlast.

Pratio je i velike nemire u Hrvatskoj 1883. i 1884. te objavio odličnu analizu pobune naroda, optužujući centralističku mađarsku upravu za fiskalno pljačkanje naroda u Hrvatskom zagorju. Smatra da ne treba provesti nove izbore za Hrvatski sabor, ali da treba revidirati upravu i dosta toga promijeniti kao i ispraviti nepravde koje su učinjene *theils durch fremde, theils durch unsere eigene Schuld*, a koje su se nagomilale tijekom godina, te da krivnja leži i na zajedničkoj i na autonomnoj vladi *intra et extra muros peccabatur.*<sup>38</sup>

## Rasprava s posebnim osvrtom na Bogovićev odnos prema Križevcima

Nema nikakve sumnje da je Mirko Bogović imao poseban odnos s Križevcima i političarima koji su iznikli na njegovom području. Bio je odvjetnik u Križevcima u vrijeme kada se tu još uvijek koristio Verbeczyjev zakonik koji je omogućavao bezgraničnu samovolju prema seljacima, da bi tek nakon 1848. prodirale u pravni sustav moderne ideje zasnovane na načelu slobode trgovine, obrta i

prometa, garantirajući slobodu izbora posla i zvanja. No trebalo je dosta godina dok su moderne ideje zavladaile pravosuđem. Surađivao je s Matijom Mrazovićem koji je od 9. siječnja 1853. do 7. srpnja 1854. uspio izdavati tjednik *Pravnik*, ali ga je tada Bach zabranio.<sup>39</sup> Održavao je veze s Franjom Žigrovićem Pretočkim u brizi za seljaštvo 1848., a kasnije ih povezuje i zajednički interes za kazalište. Sin Franje Žigrovića, Ivan Žigrović bio je više godina tajnik Bjelovarsko-križevačke županije; tada je Ivan Mažuranić 1871. izabran u Bjelovaru za saborskog zastupnika, što ga je i dovelo na bansku stolicu. Potvrđeno je i Bogovićevo prijateljstvo s Ljudevitom Farkašom Vukotinovićem, vlasnikom Lovrečine i velikim županom Križevačke županije od 1861. do 1867. kojega je Bogović i zamjenjivao kao urednik *Gospodarskog lista* 1858. godine.<sup>40</sup> Đuro Smičiklas bio je od 1858. do 1879. grkokatolički biskup u Križevcima. Dragoslav Kušlan bio je u Križevcima odvjetnik i bilježnik, ali i vlasnik imanja Peščeno. Potvrđeno je i dugotrajno poznanstvo s Matijom Mrazovićem, koji je 1860. godine s Vrbanićem pokrenuo list *Pozor* u kojem piše i Bogović, da bi se kasnije to prijateljstvo Bogović - Mrazović raspalo, nakon što je Mrazović uspio razotkriti korupcijsku aferu bana Levina Raucha oko Lonjskog polja. Bogović je i potpisani, a možda i nepotpisani, autor mnogobrojnih članaka u *Gospodarskom listu*. Zbog Bogovićeve divergentnih političkih stavova, uvjetovanih stavovima prema gospodarskim pitanjima, mnogi prijatelji su ga napustili, kao npr. Ivan Mažuranić ili Mrazović koji je od 1879. do 1881. bio i gradonačelnik Zagreba. Ali, u određenoj fazi, sva ta prijateljstva omogućavaju Bogoviću istinitu spoznaju o političko-društvenim kretanjima u Hrvatskoj, koja baš i ne bismo mogli nazvati pravdoljubivima.

Jaki protumađarski naboje u Hrvatskoj, ali i odnos khuenovaca prema kritički raspoloženom Bogoviću, eliminiraju ga iz politike u vrijeme Khuenove vladavine, pa se to odrazilo i u nekrolozima nakon njegove smrti 4. svibnja 1894. Unatoč svim visokim funkcijama što ih je Bogović obavljao mnogo godina, a osobito kao veliki župan Zagrebačke županije od 1867. do 1871. i savjetnik hrvatskog ministra u Budimpešti do 1875., nekrolozi nakon njegove smrti bili su vrlo kratki i nepotpuni.<sup>41</sup> Poslije, ako se piše, ponajviše se piše o drami *Matija Gubec*, koja je vjerojatno i dovela do interesa književnika i povjesničara

39 Gross, *Počeci moderne Hrvatske*, str. 110.

40 Stjepan Keglević, *Gospodarska nastojanja Ljudevita pl. Vukotinovića, Zbornik sa znanstvenog skupa „Ljudevit Farkaš Vukotinović (1811-1892)“, održanog u Zagrebu 29. i 30. listopada 2004.*, Zagreb, 2006., str. 58-59.

41 Kaminski, „Mirko Bogović“, *Hrvatski biografski leksikon*, 2, str. 90-91. U pet objavljenih i nepotpisanih nekrologa Bogović se ponajviše spominje kao dramatičar u listovima *Agramer Tagblatt*, *Narod*, *Narodne novine*, *Obzor* i *Prosvjeta*.

37 Emerich Bogović, *Zur bosnischen Frage*, Agram, 1880., str. 67.

38 Emerich Bogović, *Ursachen und Wirkungen. Ein Schlusswort zu den vorjährigen Tumulten in Kroatien*, Agram, 1884, str. 32-33.



za ovu temu, uključivši Augusta Šenou, ali i povjesničara Josipa Hartingera koji je na tu temu napisao doktorsku disertaciju 1910. godine. Iskoristila su to i braća Radić u ostvarivanju svoje namisli u pokretanju seljaštva da postane politički faktor. Bogovićeve gospodarske aktivnosti na području financija, cestogradnje, vodograđevnih objekata i željeznica sa svrhom da Hrvatska ima od te prometne povezanosti gospodarsku korist, provlačila se kroz čitav njegov život. To je u svim nekrozima gotovo posve zanemareno, pa i pitanje političke metamorfoze ostaje neriješeno, jer se ne može riješiti na osnovi književnosti i pjesništva, već na osnovi Bogovićeve zainteresiranosti za gospodarstvo.

Poznati su njegovi stihovi:

*Ja nikomu vjerovao nebi,  
Pače kadšto ni samome sebi.  
Ljudi su ti čudni jogunasti,  
Svedj lakomi, tašti, puni strasti,  
Sve bi rado metnut ili na se, ili u se, ili pak poda se.<sup>42</sup>*

U mnogim stihovima, koje i danas koristimo a da i ne znamo da su Bogovićeve, možemo spoznati Bogovićeve pogled na svijet, njegovo razočaranje hrvatskom kaotičnom politikom i željom da se Hrvatska uredi kao zemlja pravde.

*U Slikama i prilikama 1878. Bogović pjeva:  
U prirodi ima velih, malih stvari,  
Al se svud opaža red i zakon stari;  
Zato red nekakav treba svedj da vlada.  
I u ljudskom društvu, drugče se raspada.  
Ni sloboda prava pojmiti se neda,  
Gdje god nema pravde, zakona i reda.*

I na kraju Bogović pita:  
*Nije l' čovjek stvor upravo biedan,  
Te iskrenog sažalenja vriedan,  
Jer tek što bi rado započeti,  
Mudrim biti, eto mu je mrieti.<sup>43</sup>*

Bio je oženjen, ali mu je jedina kćer Ružica umrla kao dijete. Stanovao je u Zagrebu kraj Jurjevskog groblja i u Visokoj ulici na broju 10.

Iz svega rečenog možemo zaključiti da je Mirko Bogović doista bio domoljub i da je čitava njegova politika uvjetovana gospodarskim razlozima. To njegovi suvremenici nisu prepoznali, a ne prepoznaju ni današnji povjesničari. Dakle, Mirka Bogovića treba prepoznati i

ubrojiti ga u onu skupinu hrvatskih velikana u kojoj se nalazi Stjepan Radić, koji je radi realne politike zamijenio republikanizam monarhijom. A takvih primjera imamo dosta tijekom 19. i 20. stoljeća. Bogović je to izrazio još 1864. pjevajući:

*Ako za svog dugog vieka,  
Nadješ jednog tek čovjeka,  
Koj se kadšto ne pretvara,  
I koj nikad baš ne šara,  
To si našo pravo čudo,  
Ili možda - biće ludo.<sup>44</sup>*

Bogović je znao da je politika umijeće mogućeg. Pokrenut potrebama naroda i željom da svom rodnom kraju osigura normalni gospodarski razvoj, zalagao se u gospodarskim odborima i povjerenstvima za gradnju cesta, kanala i željeznica na potezu koji je trebao povezivati Podunavlje s Jadranom. On je prvi naš političar i javni radnik koji je spoznao važnost te veze jer se školovao ili je radio u Varaždinu, Križevcima, Zagrebu, Szombathelyu, Kamenici i Pešti, ali i Rijeci. Ovu Bogovićeve aktivnost možemo pratiti do 1881. i ona je poprilično zanemarena u našoj historiografiji. Zato Bogovićeve biografiju treba znatno upotpuniti. Utoliko više što ga je upravo intervencija u gospodarstvu prisilila da od jelačićevca i narodnjaka postane unionist, da bi na kraju, zamjerivši se i Beču i Pešti, ostao nepodržan u gospodarskim prijedlozima i spominjan samo kao pjesnik i dramatičar te ilirac koji je iznevjerio ilirstvo.

Bogović je silno volio Križevce u kojima i u čijoj okolini je proveo dio života. U pripovijesti *Šilo za ognjilo* koja je napisana prije 1848. piše da Križevci imaju takvu povijest ... *da će u historiji našoj vazda zauzimati časno mjesto što ga s punim pravom ide i što mu ga nitko ne može okaljati, a i ne smije, tim manje što je upravo taj mali grad u novije vrijeme gdje se radilo o unapređenju duha narodnoga, drugim mnogo većim i tobože izobraženim gradom domovine naše mogao biti na izgled.<sup>45</sup>* Ovo Bogovićevo rodoljublje, ili bolje reći domoljublje, provlači se kroz čitav njegov život; on uvijek misli na dobrobit svog zavičaja kojemu središtem smatra Zagreb. To očito suvremenici koji su pratili njegovo djelovanje nisu uočili, ali se do tog zaključka mora doći kada se vidi da su, upravo dok je Bogović bio veliki župan i u Ministarstvu u Budimpešti, Križevci dobili željezničku prugu sve do Rijeke, a radilo se i na drugim prometnicama, što je očito smatrao najvažnijim poslovima koje treba obaviti kako bi se Hrvatska i Slavonija razvijale u skladu s vremenom modernizacije.

44 Isto, str. 16.

45 M. Bogović, *Šilo za ognjilo*, Pet stoljeća hrvatske književnosti, knj. 31, Matica Hrvatska i Zora, Zagreb 1968., str. 264.

42 Mirko Bogović, *Vinjage*, Zagreb, 1864., str. 10.

43 Isto, str. 17.

## Zaključak

Bogovićeve gospodarska i politička aktivnost može se pratiti u tri perioda i ona je snažno utjecala na njegovu karijeru i život. Mislio je da će njegove prijedloge podržati Beč, ali je ta nada nestala šezdesetih godina. Okrenuo se Pešti, rezultat je bio isti, te 1875. postaje nezavisni kritičar društva, dočekavši samo pruge u interesu Beča i Pešte. Međutim nije dočekao izgradnju niti jedne horizontalne pruge koja bi povezivala zapad Hrvatske s istokom a s ciljem što bržeg i snažnijeg uključivanja zavičaja u europski gospodarski sustav, bilo sredstvima domaćih veleposjednika, a kada to nije išlo, sredstvima *Kiral alam vasutak*. No to je i vrijeme kada su uvođenje parlamentarizma plaćali mali narodi, čiji su predstavnici uvijek bili nadglasani od predstavnika moćnih naroda, pa je tu i Bogović u traženju izlaza lutao između Beča i Pešte, da bi 1859. napisao dramu *Matija Gubec* koja možda najočitije prikazuje njegov interes za seljaštvo. Ta je drama potaknula hrvatske političare i povjesničare pa i braću Radić da iskoriste spomen na seljački ustanak Matije Gubca za politizaciju hrvatskog seljaštva. Od Bogovića možemo štošta naučiti. U sukobu i nadmetanju s velikima i moćnima predstavnici malih naroda, osobito onako nejedinstveni kakvi su bili Hrvati, nisu se mogli konstituirati kao snažniji politički faktor, već su se morali služiti svim sredstvima, pa i promjenom ideologije, prividno ili stvarno. Takva je sudbina pogodila i Mirka Bogovića koji je u političku i kulturnu povijest ušao samo kao pjesnik i dramatičar ali ne i kao borac za gospodarsko unapređivanje Hrvatske, kroz izgradnju cesta, željeznica i uređenje rijeka, što je bio temelj za gospodarski napredak.

## Summary

### Historical Reasons Why Once Illyrian Mirko Bogović Became a Unionist After 1961

*Keywords:* Mirko Bogović, Križevci, Croatia, railways, roads, canals, the economy

Mirko Bogović was not only a poet, politician and writer, but also played a significant role from 1840 to 1875 in the economic sphere due to his work on the construction of roads, railway lines and water works. He became a land surveyor after graduating from military school, as well as a lawyer after finishing public schools. This enabled him to partake in economic committees and commissions and to cover in detail and influence the transportation and water works policy in Croatia.

Bogović knew that politics is the art of the possible. Thus, encouraged by the needs of the people and the wish to ensure normal economical development of the area where he was born, he used economic committees and commissions to promote the building of roads, canals and railways in order to connect the Danube Basin with the Adriatic Sea. He was our first politician and public worker that understood the importance of that connection and route which was so important in the 19<sup>th</sup> century because he either studied or worked in Varaždin, Križevci, Zagreb, Szombathely, Kamenica and Pest, as well as Rijeka. His economic activity in that field, which can be traced until 1881, is somewhat underrepresented in our historiography. This is why his biography needs to be significantly updated, especially because interventions in the economy compelled Bogović to become a Unionist despite being a supporter of Ban Jelačić and the People's Party. In the end he not only fell out of favor with Vienna and Pest, but also the People's Party. His economic suggestions are generally rarely mentioned because they lacked support. Mirko Bogović is represented in Croatian literature only as a poet and dramatist, which significantly diminishes his importance in our historiography, especially the one dealing with economic matters. As an independent social critic from 1875 until his death in 1893, he did not live to see the desired connection of Križevci and Bjelovar, as well as Dugo Selo and Novska.