Federiko Glavić: »inzularac« koji je uspio spasiti Dubrovnik

Ćosić, Stjepan

Source / Izvornik: **Studia lexicographica : časopis za leksikografiju i enciklopedistiku, 2016, 9, 77 - 79**

Journal article, Published version
Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:111:385633

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
HRVATSKI STUDIJI
UNIVERSITY OF ZAGREB
CENTER FOR CROATIAN STUDIES

Repository / Repozitorij:

Repository of University of Zagreb, Centre for Croatian Studies

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

Kratko priopćenje Primljeno: 14. X. 2015. Prihvaćeno: 22. XI. 2016.

929Glavić, F.
656.612(497.5 Dubrovnik)"18/19"
94(497.5)(210.7 Elafiti)

Federiko Glavić: »inzularac« koji je uspio spasiti Dubrovnik

Stjepan Ćosić
Filozofski fakultet u Splitu

Otok je nevjerojatno moćna metafora, iz polihistoriografske perspektive, a kadgod sam se bavio nečim otočnim, to se često ispreplelo s pravnim. Čini se da se pravo veže uza povijest i da povijest bez prava ne može, kao ni društvo bez povijesti i prava. Radeći u arhivima, primijetio sam, primjerice, da je jedan od najvećih fondova u Dubrovačkom arhivu, koji je u cjelini najpoznatiji po svojem fondu Dubrovačke Republike, ne biste očekivali, fond općinskoga suda u Blatu. Otočnost se očitovala i kroz imovinsko-pravne odnose, koji su na otocima kroz povijest bili znatno kompleksniji nego što je to bio slučaj na kopnu.

Ove se godine[1] obilježava 200. obljetnica Bečkoga kongresa, koji je posredno vezan za otok Šipan jer je 1815. upravo ondje i stvarno i formalno umrla Dubrovačka Republika. Odlukom Bečkoga kongresa Dubrovačka je Republika 1813. uskrsnula, zahvaljujući engleskoj intervenciji. Na otocima Šipanu, Koločepu i Lopudu ponovno se uspostavila Dubrovačka Republika pod zastavom sv. Vlaha i zakonom Republike, što je posebno važno. Teritorijalno je bila svedena samo na ta tri otočića pod upravom Jera Natalija, dubrovačkoga vlastelina kojega su Englezi postavili za guvernera tih slobodnih dubrovačkih otoka. To je trajalo do zadnjega, zaključnoga akta Bečkoga kongresa 1815., kad su se Englezi povukli, a Austrijanci svečano proglasili zauzeće tih triju otoka. Ipak je tijekom dvije i pol godine vlast Republike bila oživljena.

Dubrovački otoci Elafiti, Šipan, Lopud i Kalamota[2], uvijek se doživljavaju kao cjelina, a uz niz manjih otoka (Sveti Andrija, Jakljan, Ruda, Olipa i Grebèni), u nastavku s Lokrumom, Mrkanom, Bobarom i Supetrom, čine cjelovito dubrovačko otočje. Najveći od njih, Šipan, Lopud i Kalamota, ujedno su i najzanimljiviji. Od

[1] 2015., op. ur.

[2] Službeni je naziv Koločep.

XIII. st. bili su dio dubrovačke općine i dubrovačkoga teritorija, a Šipan se prvi put spominje u benediktinskoj ispravi iz 1222. godine.

Povijesna svijest bodula, otočana, uvijek je bila izraženija upravo zbog te otočnosti, što je rezultiralo i jačom povijesnom svijesti. Iz bibliografije je vidljivo da gotovo svaki naš naseljeni otok ima svoju povijesnu sintezu, ima historiografski relevantnu knjigu ili barem zbornik, a poneki među otocima ima i čitav niz zbornika i znanstvenih rasprava. S te je strane povijesna svijest naših otočana uvijek bila na visini i kvalitetom, i historiografskom i literarnom. Naša je povijest izrazito policentrična i slojevita, raznolika, bogata. Tako i među našim otočnim svijetom, od dubrovačkih preko srednjodalmatinskih, mletačkih i sjevernodalmatinskih do kvarnerskih otoka, vlada jaka svijest i samosvijest o njihovoj poziciji i njihovoj povezanosti s kopnom, odnosno s metropolama na kopnu.

Kad je riječ o otoku Šipanu, ta je inzularnost bila pozitivna. Sve do sredine XIX. st., do početka industrijalizacije, zahvaljujući jedrima, otoci zapravo nisu bili periferija, bili su centar. Brodovlasnici s Lopuda i Šipana imali su više od pedeset brodova. Ti su otočani, dakle pomorci i trgovci, imali svoje baze diljem zapadnoga i istočnoga Mediterana. I u književnosti postoji čitav niz motiva vezanih za ove otoke i za njihovo stanovništvo. Primjerice, fraza »trista Vica udovica« odnosi se na najraširenije žensko ime na otoku Lopudu – Vice. Kozmopolitski život u XV., XVI. i XVII. st. na dubrovačkim otocima nije bio otočan, bio je svjetski. U XIX. st. taj se svijet ekonomskom emigracijom ipak pretvara u drukčiju kvalitetu. S otoka ljudi više ne odlaze na more kao brodovlasnici, kao bogataši, kao trgovci i pomorci, nego, kao i drugdje, odlaze za egzistencijom.

Najznačajnija osoba u suvremenoj povijesti Dubrovnika jedan je takav iseljenik, rođeni Šipanjac, Federiko Glavić. Glavići su bili poznata obitelj, uz Stjepoviće, Sagrojeviće i Krivonosoviće. Riječ je zapravo o istom rodu koji se razgranao. Najpoznatiji od njih, Nikola Sagrojević, bio je matematičar koji je prvi izračunavao plimu i oseku.

Federiko Glavić bio je osoba koja je iskoračila iz te otočnosti na početku modernoga doba i obilježila povijest Dubrovnika. Iako dosta zagonetan, ipak se zna da je kao četrnaestogodišnjak otišao brodom s otoka i završio u Južnoj Americi, u Peruu i Čileu, i tamo stekao golemo bogatstvo na salitri, srebru i drugim rudama. U kasnim se godinama vratio u zavičaj i učinio za Dubrovnik ključnu stvar u tom trenutku: s obzirom na to da nije imao čime trgovati, Dubrovnik je svoju snagu bazirao na pomorstvu, odnosno brodarstvu, na trgovini brodskim prostorom. Bio je tranzitno trgovačko središte, u kojemu se nije razvijala prava trgovina nego napose brodarstvo. Taj rigidni austrijski, pa onda i austrougarski trgovački odnosno carinski sustav branio je uvoz i izvoz iz dalmatinskih luka. Dakle dvije *porte franco* bili su Trst i Rijeka, odnosno prije njih Venecija i Trst. Sve što se uvozilo i izvozilo moralo je ići preko tih

luka. Sve je drugo bilo zapravo neisplativo pa su dubrovački pomorski poduzetnici prijavljivali svoja poduzeća i brodove u matične luke Trst i Rijeku.

U to doba, kad je Dubrovnik bio na dnu i kad je prijetila opasnost da njegovo pomorstvo nestane, kao zapravo jedina gospodarska baza, Glavić je poduzeo riskantan potez. Uložio je golem novac, najprije u parobrode, a onda ih je sve prijavio s matičnošću Dubrovnika. Taj naš Šipanjac uspio je tom jednom silnom investicijom dubrovačko pomorstvo dignuti iz pepela, i to u vrijeme kad su jedra već bila propala i prelazilo se na parobrode. Iz Glavića je progovorio taj dubrovački patriotizam, poniknuo je iz te njegove postrepublikanske svijesti o potrebi da se rad zadrži na višoj financijskoj, gospodarskoj i kulturnoj razini, kao dok je Dubrovnik bio središte. Da je stvarno uspio, dokazuje činjenica da je Dubrovnik ušao u Kraljevinu SHS, kasnije u Kraljevinu Jugoslaviju, kao najjače pomorsko središte, s najviše brodova. Bio je ujedno i najjača pomorska ekonomija u Jugoslaviji.

Glavić se zauzimao i za dolazak željeznice 1902. te bio inicijatorom i glavnim dioničarom dubrovačkoga tramvaja 1907–09. Naravno, na taj je tramvaj, koji je dopremio iz Češke, stavio dubrovački grb. Bila je to prva velika privatno-javna investicija u Dubrovniku. Glavić je osnivač i Dubrovačke plovidbe, koja je kasnije postala Atlanska plovidba, danas jedna od rijetkih naših brodarskih kuća koja je uspjela opstati.

S obzirom na to da je Šipan uvijek bio dio grada Dubrovnika, odnosno općine, komune, sve od XIII. st., i to se nikad nije prekidalo, te bez obzira na morsku barijeru, svijest dubrovačkih otočana o pripadnosti svijetu i kopnu, dakle Dubrovniku i svijetu, nikad nije bila u negativnom smislu inzularna. Štoviše, zahvaljujući Federiku Glaviću, »inzularcu« koji je uspio spasiti Dubrovnik, te njegovu bogatstvu, u najvećoj mjeri stvoreni su temelji modernoga Dubrovnika.