

Dubrovnik u romanu Matijaš Sandorf (1885.) francuskog pisca Julesa Vernea (1828. – 1905.)

Dubrovnik in the novel Mathias Sandorf (1885) by the French novelist Jules Verne (1828 – 1905)

Đivo Bašić

Muzejski savjetnik
Dubrovački muzeji
Pomorski muzej
e-mail: divo.basic@dumus.hr

DOI 10.17818/NM/2017/2.11
UDK 821.133.1
Stručni rad / Professional paper
Rukopis primljen / Paper accepted: 1. 12. 2016.

Sažetak

Francuski pisac Jules Verne u svom romanu Matijaš Sandorf (1885.) spominje i Dubrovnik. Opis je živopisan i zanimljiv, a za Verneovo poznavanje brodova i pomorske tematike zaslužna je i Gradska knjižnica u Amiensu u Francuskoj te pedesetak dnevnih novina i časopisa kojima se dnevno služio. Posjedovao je ukupno tri jahte kojima je obišao dosta mediteranskih krajeva, što je rezultiralo i nadahnućem za ovaj roman (po vlastitom priznanju) tijekom dvaju obiteljskih mediteranskih putovanja. Susljedno je nakon Berlinskog kongresa (1878.) mogao znati za flotu stranih država okupljenu u Gružu (1880.) ili prethodno pristigle ratne brodove, kako prije tako i nakon bosansko-hercegovačkog ustanka (1875. – 1878.) i dr.

Summary

The French novelist Jules Verne mentions Dubrovnik in his novel Mathias Sandorf (1885). The description is vivid and interesting. He gathered his knowledge of ships and maritime themes in the City library in Amiens, France, and also from about fifty daily newspapers and magazines that he read on a daily basis. He had three yachts and aboard them he visited a number of places in the Mediterranean, which inspired him to start writing this novel (he confessed) during his two family trips. After the Berlin Congress (1878) he could have been acquainted with the foreign fleet gathered in Gruž (1880) or with the ships that had previously arrived, both before and after the Herzegovina uprising (1875 – 1878).

KLJUČNE RIJEČI

Jules Verne
roman
Matijaš Sandorf
doktor Antekirtt
Dubrovnik
Gruž
trabakul
jedrenjak

KEY WORDS

Jules Verne
novel
Mathias Sandorf
doctor Antekirtt
Dubrovnik
Gruž
trabacolo
sailship

Kao dijete sam s velikim žarom čitao romane Julesa Vernea, pročitavši gotovo cijeli izbor djela izdavača „Otokar Keršovani“ iz Rijeke (objavljenih 1969. godine). Osim 70 – 80 romana (za mladež), Francuz Jules Verne (1828. – 1905.) napisao je i više znanstveno-popularnih djela i ostvario petnaestak kazališnih komada te je pronicljivo zakoračio i u budućnost znanstvenih otkrića. „Svijet poznaje šest kontinenata – Europu, Afriku, Aziju, Ameriku, Australiju i Julesa Vernea“ riječi su francuskog kritičara Claudea Royja. [Verne, J., 1969a, 431] Djela Julesa Vernea su, u biti, „jedan autentični brodski dnevnik budućnosti.“ [Bosnić, A., 1986, 31-33]

Zanimljivo je da Jules Verne u svom fikcijskom zanosu, npr. za engleski trojarbolni jedrenjak *Chancellor* (izgrađen 1867. godine, nosivosti 900 t) tijekom trećeg putovanja Charleston – Liverpool, spominje da je brod „optočen bakrom i

drvetom, koje ne upija vodu“, te da su mu svi jarboli (osim krmenog) željezni [Verne, J., 1953, 5], što bi bilo dosta napredno u tom, još uvijek velikim dijelom ekološkom, dobu jedrenjaka, s obzirom na tadašnje drvene jarbole, uz izostanak povijesnog ubrzanja plastične mase.

Na upit što će gorjeti umjesto ugljena kada svijet ostane bez njega, akter romana *Tajanstveni otok* (1874.) i stručnjak Cyrus Harding (odnosno Cyrus Smith) odgovorio je da će se voda (iz)rabiti kao gorivo te da će sastavni dijelovi vode „vodik i kisik biti neiscrpan izvor topline i svjetla.“ Štoviše, „voda je ugljen budućnosti!“ [Flem-Ath, R. – Wilson, C., 2003, 133-135, 137; Verne, J., 1969b, 15-16].

U romanu *Matijaš Sandorf* (1885.) opisani su događaji družine mađarskih urotnika koji su u drugoj polovini XIX. stoljeća nastojali srušiti Austro-Ugarsku Monarhiju. Između ostalih, donosi se i opis Dubrovnika:

„(...) 24. svibnja 1882. u Dubrovniku, jednom od glavnih gradova dalmatinske pokrajine, bio je svetkovni dan [Marija Pomoćnica ili prije Sv. Vlaho 3. veljače?]. Dalmacija je samo uska pruga zemlje koja se prostire između sjevernog dijela Dinarida, Hercegovine i Jadranskog mora. Mjesta u njoj ima upravo dovoljno za pučanstvo koje broji četiri do pet stotina tisuća duša, kad se malo zguraju. Valjan su svijet ti Dalmatinci koji razumno i umjereno žive na suhoj zemlji gdje je crnica rijetkost, koja se ponosito drži sred mnoštva političkih mijena što ih je podnijela, odvažna spram Austrije kojoj ju je mir u Campoformiju [1797.] pripojio 1815, i ukratko, čestita je da joj nema premca kad su joj, kako je taj zgodni izraz zapisao g. Yriarte, nadjenuli naziv ‘zemlje širom otvorenih vrata!’ (...)

Dubrovnik ili bolje, mala dubrovačka država dugo je bila republikom, čak i prije nego Mleci, to jest već u IX. stoljeću.

Tek ga je 1808. proglas Napoleona I. sjedinio s Ilirskom kraljevinom i pretvorio ga u vojvodinu [vojvodstvo] za maršala Marmonta. Već su u IX. stoljeću dubrovačke lađe, koje su plovile svim morima Levanta, imale povlasticu trgovati s nevjernicima, a dodijelila im ju je Sveta Stolica [Bazelskim koncilom 1433. godine], što je Dubrovniku pridavalo veliku važnost među malim državama južne Europe. Ali Dubrovčani su se k tome isticali najplemenitijim osobinama, pa je ugledom svojih učenjaka, slavom književnika i ukusom umjetnika zaslužio ime slavenske [hrvatske] Atene.

Međutim, pomorska trgovina zahtijeva luku s dobrim sidrištem, s dubokom vodom koja može primiti brodove velike nosivosti. A takva je luka nedostajala Dubrovniku. Njegova je luka uska i zakrčena podvodnim grebenima, pa u nju imaju pristupa samo manji čamci ili obične ribarske brodice. Na veliku sreću, pola milje prema sjeveru u jednoj od uvala kraj zaljeva Rijeke dubrovačke hir prirode stvorio je jednu od sjajnih luka kakve mogu udovoljiti potrebama svih vrsta plovidbe. To je Gruž, možda najbolja luka na dalmatinskoj obali. Tu ima dovoljno duboke vode čak i za ratne brodove. Ne manjka mjesta ni za suhe dokove za popravke ni za brodogradilišta. Naposljetku, tu mogu pristajati veliki parobrodi kojima će budućnost domalo obdariti sva mora na kugli zemaljskoj. Zbog toga je dakle u to doba cesta između Dubrovnika i Gruža postala pravo šetalište na kojem je posađen lijep drvored s dražesnim ljetnikovcima uz rubove i na koje su gradski stanovnici rado zalazili, a tad ih je bilo između šesnaest i sedamnaest tisuća.

Toga se dana oko četiri sata popodne, u lijepo proljetno predvečerje moglo vidjeti kako Dubrovčani u velikom broju hrle prema Gružu. U tom se predgrađu – ne bismo li tako nazvali Gruž, izgrađen nadomak gradu? – svetkovao mjesni blagdan, s raznim igrama, s pozornicama sajmišnih glumaca, uz glazbu i ples pod vedrim nebom, opsjenare, pelivane i umjetnike u vratolomijama, a od njihova su se izvikivanja, glazbala i pjesama orile ulice, pa čak i lučki pristani.

Strancu bi to bila prilika proučiti raznolika oblička slavenskih naroda pomiješanih s Jeđupcima [Ciganima] svakog soja. Nisu se samo lualice sjatili na svečanost da se okoriste radoznalošću posjetilaca, nego se i seljicama i brđanima

prohtjelo da i sami sudjeluju u pučkoj zabavi. Steklo se veliko mnoštvo žena, gradskih gospođa, seljanki iz okolice, primorskih ribarica. Jedne su odjećom pokazivale težnju nositi se po posljednjoj zapadnoeuropskoj modi. Drugima se nošnja razlikovala prema okrugu iz kojeg su potjecale, osim u nekim pojedinostima, kao što su na rukavima i na opleću izvezene košulje, raznobojni sukneni zobuni, pojasi s tisućama srebrnih kopči koje čine pravi pravcati mozaik na kojem se boje isprepliću, nalik na perzijski sag, pa kapice položene na kosu koju šarenim vrpčama omataju u vijenac pletenica, zatim 'kovrljak' preko kojeg prebacuju povezaču što pada niz leđa kao veo istočnjačkog turbana, nazuvci i obuća koju uz nogu pridržava preplet od opute. A kao dodatak, svečano ruho resi nakit u obliku narukvica, ogrlica ili srebrnih diđa, na sto načina ugođenih kao ukras na vratu, na rukama, na grudima i na pojasu. Takav se nakit može naći čak i na nošnjama seljaka, kojima također nisu ispod časti blistave trake veza kojima obrubljuju suknene skute.

No među svim odijelima u Dubrovniku, pa i odorama što ih otmjeno nose mornari u luci, odjeća nosača, tog povlaštenog ceha, osobito je privlačila pogled. Ti su trkonoše bili poput pravih istočnjaka, s turbanom, jelekrom [prslukom, bezrukavnom haljinom], ćemerom [kožnim pojasom], u širokim turskim šalvarama [suknenim hlačama, dimijama], i papučama. Ne bi ih se odrekle ni obale u Galati ni čaršija Top'hane u Carigradu.

Zabava je tada bila u punom jeku. Sajmišne se daščare nisu praznile ni na trgu ni na molovima. Bila je tu osim toga još i dodatna 'točka' koja je morala primamiti brojne radoznalce: porinuće trabakula, vrste obalnog teretnog jedrenjaka svojstvenog Jadranu, koji nosi dva jarbola i dva oglavna jedra privezana porubnicama. Spuštanje broda moralo se održati u šest sati uvečer, pa je trup broda s kojega su već bili skinuli upore još samo čekao da se skinu poluge kako bi kliznuo u more. No dotad će se lakrdijaši, putujući svirači i pelivani [akrobati] darom i spretnošću nadmetati tko će najviše zadovoljiti općinstvo. Tada su, istini za volju, najviše gledatelja privlačili glazbenici. Među njima su guslari iliti svirači na guslama imali najboljeg uspjeha. Prateći se sami na čudnovatim glazbalima grlenim su glasom pjevali

pjesme svojega kraja, a isplatilo se zastati i poslušati ih.

Gusle na kojima sviraju ulični umjetnici imaju dvije na povelikom dršku napete žice po kojima posve jednolično stružu drvenim gudalom s običnom strunom. Što se tiče glasa tih pjevača, nema opasnosti da im ponestane nota, jer ih u najmanju ruku izvlače podjednako iz glave i iz grudi. (...)

Zatim se kroz gomilu oboje [otac i kći] upute prema drugim, ništa manje bučnim daščarama, dok su se svirači na guslama razbježali po obližnjim gostionicama da 'razmijene' zaradu. Zato nisu štedjeli na staklenkama šljivovice, žestoke rakije koju peku od šljiva što je niz pelivanska grla curila poput običnog sirupa. (...)

Došlo je naime vrijeme kad je trebalo porinuti mali brod. Prizor koji uvijek privlači morao je probuditi sveopću radoznalost. Stoga dotad zakrčeni trg i pristanište opuste, jer ih je svjetina ostavila da bi pošla prema brodogradilištu gdje se moralo obaviti spuštanje broda. (...) Brodogradilište se nalazilo na kraju rta izvan gruške luke, na nagibu obale što su je valovi zapljuskivali lakom pjenom. (...) Već oslobođen upora što su mu pridržavale bokove, trabakul je bio spreman za porinuće. Sidro je bilo na mjestu, dovoljno će biti ispustiti ga čim trup bude u vodi da zadrži zalet broda koji bi ga mogao dovesti predaleko u prolaz. Premda je istisnina trabakula iznosila svega nekoliko stotina tona, bila je to ipak prilična masa, tako da su se pri postupku brižljivo poduzele mjere opreza. Dvojica brodogradilišnih radnika stajali su mu na stražnjoj strani palube uz krmeni sošnjak, na kraju kojeg se vijorio dalmatinski [hrvatski] barjak, a druga dvojica sprijeda da bi rukovali sidrom. Trabakul je, kao što se radi kod uzdužnog porinuća, trebalo spuštati sa stražnje strane. Dno koje je počivalo na podmazanim saonicama zadržavale su još jedino poluge. Bit će dovoljno maknuti poluge pa da trup stane kliziti. Zatim, kako pokrenuta masa bude povećavala brzinu, mali će brod sam uploviti u prirodni elemenat. Već je pola tuceta tesara oboružanih željeznim batovima tuklo po klinovima što su ih umetnuli pod pramčani dio trabakulova trupa, kako bi ga malo nadigli i izazvali trzaj koji će ga odvući prema moru. (...) Trabakul je uronio u more u zatonu i izdigao se kao da ga je nešto snažno zaljuljalo. Otisnuo se prema prolazu i prošao tik uz goletinu krmu jedva stopu

daleko, pa otplovio sve dok ga napetim lancem ne zaustavi sidro što je palo na dno. (...)

[Luka Gruž] jedna je od najboljih na obali, a tada se u njoj nalazio priličan broj brodova različitih državljanstava. Zatim [doktor Antekirtt iliti Matijaš Sandorf] izađe iz grada i krene rubom uvale koja u kopno zadire dvanaest milja [ne toliko čak ni ponorničkim dijelom] sve do ušća male Rijeke dubrovačke, kojoj je tok dovoljan da je čak i brodovi dubokoga gaza mogu oploviti do samog podnožja brdašca Vlastice [?].(...)

Sutradan se doktor [Antekirtt] odveze na kopno nešto prije podneva. Kad je kitolovku odaslao natrag na brod, uputi se prema cesti koja grušku luku spaja s Dubrovnikom, prema lijepome, dva kilometra dugom prilazu nalik na ljetnikovcima obrubljen vijenac u sjeni stabala. Prilaz još nije vrvio svijetom kao za koji sat kad stanu prolaziti mornari s brodova te gomila šetača i konjanika. Razmišljajući o razgovoru s gospodom Bathory doktor [Antekirtt] je hodao jednim od usporednih drvoreda i uskoro stigao do predgrađa Pile, neke vrste kamene poljane koja se prostire izvan trostrukog opasača dubrovačkih utvrda. Gradska vrata su bila otvorena, pa se kroz tri obruča zidina moglo ući u grad.

Stradun je prekrasna popločana cesta koja se od Pila proteže do predgrađa Ploče i prolazi cijelim gradom. Leži uz podnožje brežuljka po kojem se poput gledališta nižu kuće. Na drugom kraju uzdiže se dvor knezova, lijep spomenik iz XV. stoljeća, s atrijem i s renesansnim trijemom, polukružnih lukova na prozorima koji tankim stupićima podsjećaju na najljepše razdoblje toskanskoga graditeljstva. Doktor [Antekirtt] nije morao ići sve do toga trga. Ulica Marinella [izmišljena naziva, 'u četvrti povrh Straduna', nakon više od 60 skalina, na broju 17 živjela je gospođa Bathory], koju mu je dan prije naznačio Borik, izbija na Stradun s lijeve strane, negdje po sredini. (...)

Tijesne li su, strme, loše popločene, izgledom jadne ulice koje slijeva silaze na Stradun! Zamislite široku rijeku kojoj samo s jedne strane pritječu bujice. Kako bi se domogle malo zraka, kuće se propinju jedna nad drugom tako da se gotovo dotiču. Jedna drugu gledaju oči u oči, ako se tako smiju nazvati prozori ili školje što se otvaraju na njihovim pročeljima. Veru se na taj način sve do vrha jednoga od dvaju brežuljaka koje

krune tvrđave Minčeta i Lovrjenac. Tuda ne bi mogla proći nijedna kola. Čak i kad se po njima ne slijeva voda kao u dane kad pljušti kiša, ulice svedeno slične na jaruge, pa je sve te uzbrdice i neravnine valjalo popraviti odmorištima i stubama. Oštra je opreka između tamošnjih skromnih nastamba i blistavih palača i zgrada na Stradunu. [...]

Za to je vrijeme sprovod Petra Bathoryja nastavio put prema crkvi Male braće. Onda se nakon zadušnice uputio prema dubrovačkom groblju. (...)

Kad se spustila večer, oko osam sati, ogrnut prostranim kaputom doktor [Antekirtt] krene prema dubrovačkoj luci. Na uglu lijeve strane zidina dopre do dražice [uvalice] uvučene među hridi što se usijecala u obalu nešto više od luke. Mjesto je bilo posve pusto. Nigdje nikakve kuće ni čamca. Ribarske se brodice nikad nisu ovamo dolazile sidriti, jer su se bojale grebena koji je dražicu [u Pilama] opkoljavao. (...)

Mornar se vrati prema brodu [*Elektrik*], koji se potpuno stapao s krajnjim hridinama žala. (...)" [Verne, J., 1988, 141-142, 144-145, 158-159, 163, 170, 188-190, 251-252]

Samo se oko četvrtina (25%) romana Julesa Vernea donosi u prijevodu na hrvatski jezik, a pisao je i drame, kratke priče, putopise, enciklopedijske uratke, političke govore i tekstove, književnu kritiku, pjesmice i dr. U Gradskoj knjižnici u Amiensu u Francuskoj dnevno je prelistavao pedesetak dnevnih novina i časopisa iz različitih dijelova Europe. Podatke o istočnojadranskoj obali mogao je saznati iz zapisa Charlesa Yriartea. Verneove tri jahte (*Saint Michel I. – III.*) obišle su dosta mediteranskih krajeva, pa otud i nadahnuće za ovaj roman po vlastitom priznanju tijekom dvaju obiteljskih mediteranskih putovanja jahtom *Saint Michel III.* (1878. i 1884.), koja je na dražbi 1886. prodana crnogorskom knezu Nikoli [Šišović, D., 2001, 360-361, 363, 365]. Susljedno je nakon Berlinskog kongresa (1878.) mogao znati za flotu stranih država okupljenu u Gružu (1880.) ili eventualno za onamo u većem broju prethodno pristigle ratne brodove i mjerničku vojsku u vezi s mjerenjem granice u zaleđu (BiH) tijekom ustanka (1852. – 1862.) Luke Vukalovića, bosansko-hercegovačkog ustanka (1875. – 1878.) i dr.

Što se tiče porinuća „trabakula“ 1882. godine, potrebno je spomenuti da Jules

Verne možda donekle aludira na prijašnje svečano porinuće najvećeg dubrovačkog jedrenjaka duge plovidbe – nave *Dvanaesti dubrovački* – kojem je nazočio i austrijski car Franjo Josip I., i to 30. travnja 1875. godine u popodnevnim satima na Novom gruškome škaru. Tih je dana grad bio prepun ljudi u narodnim nošnjama, izvodile su se narodne pjesme i kola te koncerti limenih glazbi. Josip Bersa zapisao je: „Rasvjete, glazbe, narodnih kola nije nikad toliko bilo koliko tih dana“ [Perić, I., 1986, 85; Perić, I., 1997, 153; Perić, I., 1995, 219-221; Bersa, J., 2002, 269].

Međutim, Verne relativno i donekle precizno opisuje tip trabakula preuveličane istisnine od „svega nekoliko stotina tona“ (dok je nava *Dvanaesti dubrovački* imala 1.264 t, trabakula *Božja pomoć/Bosgia Pomoch* izgrađena u Gružu 1857. godine imala je 85 t, a tu je i prijašnje porinuće čuvene i kasnije nesretne pulake *Bete*, kako su je opjevali Marko Faustin Galjuf u pjesmi *Navis Ragusina* te Ivan Kaznačić kao posvetu braći Senkićima i drugi autori u zbirci prigodnih pjesmica *Nave Ragusea* 1819. godine), ali je svečanost malo prevelika za taj tip brodice te je mašta dodatno začinila u knjizi opisane akrobacije i dr. Nadalje, postojala su brojna brodogradilišta na potezu od Kantafiga do Batale (u Gružu i na Lapadu). Na škaru Dubrovačkog pomorskog društva od 1871. do 1875. gradili su se posljednji jedrenjaci tog društva i uopće tog doba, dok su se preko puta na brodogradilištu Krile na Gimanu (Lapad) gradili logeri, trabakuli, gajete, bracere i čamci. [*Annuario marittimo*, 1858, 106; Ivančević, V., 1955, 23; Luetić, J., 1954, 27-30; Stojan, S., 1993, 319-322]

To brodogradilište DPD-a bilo je „između obale Radić i tadašnjih skladišta ugljena Austrijskog Lloyd“ te su uglavnom ondje izgrađeni *Četvrti dubrovački* (1871.), *Osmi dubrovački* (1871.), *Deveti dubrovački* (1872.), *Deseti dubrovački* (1873.), *Jedanaesti dubrovački* (1873.) te kasnije *Dvanaesti dubrovački* (1875.) i *Petka* (1875.) [Ivančević, V., 1949, 79].

U Gružu je npr. izgrađen trabakul *Izgled S.* (58 t) 1871. godine u vlasništvu Pava Škobelja iz Mokošice [*Annuario marittimo*, 1883, LXX], kao i mnoga druga plovila kojima ne znamo ni ime jer su neki kalafati znali izgraditi i više stotina brodica kojima se spomeni gube u dubinama povijesti.

LITERATURA / References

- [1] *Annuario marittimo per l'anno 1858* (1883). God. VIII. Trieste: Sezione Lett.-artist. del Lloyd Austriaco, p. 106.
- [2] *Annuario marittimo per l'anno 1883* (1883). God. XXXIII. Trieste: Tipografia del Lloyd Austro-Ung. Editrice, tab. LXX.
- [3] Bersa, J. (2002). *Dubrovačke slike i prilike 1800.-1880.* (pretisak). Hannover – Čakovec: Nakladni zavod Hrvatski zapisnik.
- [4] Bosnić, A. (1986). *Dan kada su učenjaci umirali.* Sarajevo: AB Biblioteka, „Svjetlost“.
- [5] Flem-Ath, R. – Wilson, C. (2003). „6000 stupnjeva celzijusovih“. U: *Otisak Atlantide, Otkrivanje tajne o davno izgubljenoj civilizaciji.* Zagreb: Stari grad, pp. 133-135, 137.
- [6] Ivančević, V. (1955). „Brodogradilište Krile u Gružu“. *Naše more*, Vol. II, No. 1, p. 23.
- [7] Luetić, J. (1954). *Pomorac i diplomat Ivan Kaznačić s osvrtom na dubrovačko pomorstvo 18. i poč. 19. st.* Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knj. 1. Dubrovnik: JAZU u Zagrebu – Pomorski muzej – Dubrovnik.
- [8] Perić, I. (1986). „Austrijski carevi i prijestolonasljednici u Dubrovniku“. *Dubrovnik*, Vol. XXIX, No. 6, p. 85.
- [9] Perić, I. (1995). „O najvećem dubrovačkom jedrenjaku, izgrađenom u Gružu“. *Analiz Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku*, Vol. XXXIII, pp. 219-221.
- [10] Perić, I. (1997). „Austrijski carevi i prijestolonasljednici u Dubrovniku“. U: *Dubrovačke teme XIX. stoljeća.* Zagreb: Matica hrvatska.
- [11] Stojan, S. (1993). „Navis Ragusina“. *Naše more*, Vol. XL, No. 5-6, pp. 319-322.
- [12] Šišović, D. (2001). „Istarski put Julesa Vernea“. U: Verne, J. (2001). *Matijaš Sandorf*, Zagreb – Pazin: Spot – Jules Verne Club, pp. 360-361, 363, 365.
- [13] V. I. [Vinko Ivančević] (1949). „Trinaest jedrenjaka dubrovačkog pomorskog društva“. *Pomorstvo*, Vol. IV, No. 2, p. 79.
- [14] Verne, J. (1953). *Brodolom Chancellora, Dnevnik putnika Kazallona.* Zagreb: Seljačka sloga.
- [15] Verne, J. (1969a). *Petnaestogodišnji kapetan.* Rijeka: „Otokar Keršovani“.
- [16] Verne, J. (1969b). *Tajanstveni otok II.* Rijeka: „Otokar Keršovani“.
- [17] Verne, J. (1988). *Matijaš Sandorf.* Zagreb: Grafički zavod Hrvatske.