

BIOGRAFSKI ELEMENTI U PUTOPISIMA  
I MARITIMNIM NOVELAMA FRANE<sup>1</sup> V. MAROEVIĆA  
(1908. – 1939.)

*Hrvojka Mihanović - Salopek*

UDK: 821.163.42-992.09Maroević, F. V.

Zahvaljujući brižljivosti autorova brata Maroja Maroevića, sačuvala se književna ostavština Frane V. Maroevića (1908. – 1939.) iz Staroga Grada na Hvaru. Osim što je doktorirao pomorsko pravo i radio kao stručnjak na tom području, Frano V. Maroević bio je pisac i pjesnik, urednik splitskoga književnog lista *Suvremeni vidici*, organizator i sudionik brojnih splitskih književnih večeri od 1922. do 1939. Posebnu vrijednost predstavljaju dosad nepoznati autorovi književnoumjetnički maritimni putopisi i novele, od kojih je jedan broj objavljen u starim časopisima (s brojnim greškama i jezičnim preinakama tadašnjih jugoslavenskih lektora koji su samovoljno mijenjali autorov dijalektalni izričaj), a drugi broj radova prvi put analizira se na temelju sačuvanih autografa. U kontekstu povijesti hrvatske književnosti u radu se sagledavaju Maroevićeve mogući uzori, tj. paralele s maritimnom realističkom proznom tematikom Jurja Carića i Ante Tresića Pavičića, ali ističu i Maroevićeve stilsko-jezične posebnosti, rana uporaba

---

<sup>1</sup> Budući da se u literaturi pojavljuju različiti oblici imena Frane V. Maroevića, u ovom radu odabran je oblik Frano (i sklanja se: Frane, Frani, Franu...).

čakavskih dijaloga u razgovorima posade, značajan unos stručnih zapažanja i termina iz područja moreplovstva, posebice jedrenja, unos podataka iz raznih znanstvenih disciplina koji odražavaju autorovu višestruku erudiciju, miješanje elemenata kasnog romantizma s elementima modernizma i secesije u novelama i dr. Kao antologijski dometi Maroevićeva stvaralaštva ističe se neorealistički, dokumentarni, autobiografski putopis *Tremiti* i novela (memoarsko-biografskog karaktera koju je autor čuo od svojega oca kapetana) *Posljednja plovidba*, koja u Vojnovićevu ugođaju prikazuje suton posljednjih *paruna* (kapetana i vlasnika jedrenjaka), unoseći elemente nadrealizma u halucinantnoj viziji nestalih jedrenjaka.

Ključne riječi: hvarska književna ostavština; autobiografski maritimni realistički putopisi; biografsko-memoarske novele

U kapetanskoj kući Maroević u Starom Gradu na Hvaru doslovce su izronili iz jedne stare škrinje na »šufitu« (tavanu) isjeći iz stare periodike i nepoznati rukopisi biografskih maritimnih putopisa i novela Frane Vinka Maroevića, istaknutoga hvarskog i splitskog stručnjaka za pomorsko pravo i strastvenog jedriličara. Iako utopljeni u zaboravu i otrgnuti od očiju svoje recepcije više od osam desetljeća, ovi putopisi prošle su godine ugledali svjetlo dana (Mihanović-Salopek i Maroević-Kulaga 2020.)<sup>2</sup> i tako oboгатili područje hrvatske književne maritimne tematike pisane iz neposrednoga, dokumentarno-biografskog iskustva. Ovaj neuočeni pisac i jedan od prvih hrvatskih pomorskih stručnjaka koji je doktorirao pomorsko pravo u Engleskoj, obradio je tematiku moreplovstva, života na moru i svojevrsnu pitoresknu i autentičnu kroniku plovidbe prema vlastitim autentičnim doživljajima plovidbe, ali također i prema svjedočenju proživjelih opasnih

---

<sup>2</sup> Uz priloge: predgovor književnim djelima, pogovor stručnim radovima, biografija, izbor književnih tekstova, izbor iz stručne literature, izbor fotodokumentacije i likovnih priloga iz stručne literature, izbor fotodokumentacije i likovnih priloga.

i neobičnih plovidbi koje su doživjeli i pričali mu njegov djed i otac, kapetani jedrenjaka.

## BIOGRAFSKI PODACI

Kad bacimo pogled na Maroevićevu biografiju, ona i sama za sebe djeluje poput uzbudljive priče, a u svojem tragičnom završetku poput prave drame. Frano V. Maroević rođen je 4. listopada 1908. u Starom Gradu na Hvaru od oca Vinka, kapetana duge plovidbe i majke Blage Benedette, rođene Jelinić. Potječe iz ugledne, višestoljetne starogradske kapetanske i brodovlasničke obitelji koja je na svojim jedrenjacima održavala trgovačke veze s mnogim zemljama na Mediteranu. Maroević djetinjstvo provodi u Starom Gradu, a nakon što njegov otac kapetan Vinko Maroević postaje poglavar Lučke kapetanije u Splitu, cijela se obitelj seli u Split, gdje Frano završava Klasičnu gimnaziju u Splitu i potom upisuje studij prava u Zagrebu. Poslije diplome, doktorirao je i specijalizirao pomorsko pravo u Londonu. U Splitu radi u tadašnjoj Direkciji pomorskog saobraćaja, zatim kao tajnik Radničke komore te na kraju postaje odvjetnički koncipijent s ciljem otvaranja samostalnog odvjetničkog ureda. Kao mladom odvjetniku uži krug interesa bilo mu je područje likvidacije pomorskih havarija, kojemu se namjeravao posvetiti u budućoj odvjetničkoj karijeri. Cijenjen i prepoznat kao perspektivan mladi stručnjak pomorskog prava, sa svega dvadeset sedam godina sudjeluje kao delegat tadašnje države Jugoslavije na Međunarodnoj tripartitnoj tehničkoj konferenciji u Ženevi 1935. godine. Također je kao stručnjak pomorskog prava zadobio mjesto i u *Pomorskoj enciklopediji* Leksikografskog zavoda. Međutim, nakon briljantne mladenačke pravno-pomorske karijere, brojnih književnih i kulturnih aktivnosti, sudbina se nemilosrdno poigrala s njim. Od posljedica neočekivanih zdravstvenih problema (trovanje školjkama) naglo umire 6.

ožujka 1939. u tridesetprvoj godini života. Pokopan je u obiteljskoj grobnici u Starom Gradu na Hvaru.

## KRATKI PREGLED MAROEVIĆEVA DOPRINOSA POMORSKOM PRAVU I ZAŠTITI PRAVA MORNARA

Iako je nestao u naponu snage, Maroević je za života ostvario važna postignuća na području pomorskog prava i svestranoga kulturnog rada, živio je intenzivno i za kratkog života kao da je proživio tri ljudska vijeka. Svojim stručnim doprinosom bio je osobito uključen u rješavanje mnogih, tada aktualnih problema vezanih uz područje pomorskog prava. Tako sudjeluje u rješavanju pravnog aspekta izjednačavanja uvjeta rada i troškova tadašnjih glavnih jadranskih izvoznih luka – Sušaka, Splita i Dubrovnika, koje želi dovesti na razinu kvalitete inozemnih konkurentskih luka. Tim ujednačavanjem nastojao je domaće luke osposobiti za usluge izvoza, koje bi bile jednako kvalitetne kao i one velikih mediteranskih i svjetskih luka (»Jedan važan elemenat u izjednačenju naših luka – pred donošenjem novog zakona«, *Jadranski Lloyd*, Split, 18. siječnja 1939.). Svoj stručni doprinos pruža i u području pomorskog zakonodavstva, prilikom donošenja novih zakona o upisu trgovačkih brodova, aktivno sudjelujući s nizom prijedloga pravnih rješenja za bolje uređenje dotičnih zakonskih odredbi (»O upisu pomorsko-trgovačkih brodova – pred donošenjem novog zakona«, *Novo doba*, Split, 2. srpnja 1932.). U stručnim je radovima posebno izražena njegova humana socijalna osjetljivost i zauzimanje za reguliranje pravnog statusa pomoraca, na što ukazuje i njegov izbor na dužnost tajnika Radničke komore u Odsjeku za pomorstvo u Splitu. Maroević sudjeluje u kreiranju i predlaganju zakona za pravno rješavanje bolesničkoga i mirovinskog osiguranja za pomorce (osobito nižeg ranga), čije osiguranje u dotadašnjem sustavu nije bilo adekvatno riješeno (osim za visoke pomorske časnike).

Takvo postojeće stanje obične je mornare izvirgavalo velikoj pravnoj i financijskoj nesigurnosti, što je Maroević zdušno nastojao ispraviti. Uz ta dva tada akutna problema socijalnog položaja pomoraca, zalagao se za normiranje radnog vremena pomoraca na brodovima, za bolje uvjete rada, prehrane, za pravedne plaće te smanjenje radnog staža zbog teških uvjeta rada. Posebno odlučno zauzima se za usvajanje i ratificiranje međunarodne *Konvencije o osiguranju pomoraca – 1936.*, kojom bi se stvorio temelj za stjecanje pravne i socijalne sigurnosti pomoraca. Zagovara i osnivanje domova za onemoćale pomorce samce, kako bi im bila omogućena dostojna skrb u poodmakloj životnoj dobi (»Dva važna problema osiguranja naših pomoraca«, *Jadranski dnevnik*, Split, 12. listopada 1935.; »Potreba samostalnog bolesničkog osiguranja pomoraca«, *Hrvatski pomorac*, Split, broj 2-4, 1938.).

Njegov široki interes u području pomorskog prava obuhvaća i bavljenje poviješću pomorskog prava kojoj posvećuje nekoliko članaka (»Iz povijesti razvoja pomorskog prava«, *Novo doba*, Split, 16. prosinca 1935.; »Lloyds' of London«, *Jadranski dnevnik*, Split, 24. prosinca, 1937.). Kao mladi odvjetnik sa specijalizacijom likvidiranja pomorskih havarija, bavio se učestalo stručnim raspravama iz tog područja pomorskog prava (»Likvidiranje pomorskih havarija«, *Jugoslovenski Lloyd*, Zagreb, 25. ožujka 1936.; *Kontribucija u općoj havariji na brodu u balastu pod Charterom* (knjižica – separat); *Pravila York i Antwerpen*, Split, 1924.). Prema mišljenju Krunislava Olujića: »U svom kratkom, ali aktivnom i plodnom životu Frano V. Maroević kao perspektivni pravni stručnjak i intelektualac, ostavio je svojim znanstvenim doprinosom snažan trag u području pomorskog prava« (Olujić 2020: 379).

## MAROEVIĆEV AFINITET PREMA KULTURNIM DOBRIMA I KNJIŽEVNOSTI

Osim bavljenja pravnom znanošću i temeljnom pomorskom strukom, Maroević je već kao mladi intelektualac prisutan u splitskom kulturnom i javnom životu tridesetih godina prošlog stoljeća. Još kao gimnazijalac počinje se baviti spisateljskim radom te objavljuje prve crtice s planinarskih i pomorskih izleta («Utisci s prvog izleta planinarskog društva Dinara«, izrezak iz novina bez datuma; »Izlet u Grapčevu špilju«, *Novo doba*, 21. listopada 1925.; »S trodnevne ekskurzije HPD Mosor po središnjem dijelu Mosor planine«, izrezak iz novina bez datuma; »U Ninu«, izrezak iz novina bez datuma). U vlastitoj nakladi zasebno izdaje s nepunih 19 godina odulju novelu (pripovijest) *Jeniđe*, 1927.

Franjo V. Maroević bio je aktivan član nekoliko splitskih kulturnih društava, a organizirao je književne večeri i predavanja na kojima i sam sudjeluje. Osobito se angažirao u udruzi *Jadranska straža*<sup>3</sup> gdje je bio član uprave Oblasnog odbora, zatim referent za promidžbu i član Izvršnog odbora. Pored toga djelatno je sudjelovao u društvu *Jadran* te u *Društvu prijatelja Engleske i Amerike*. Pokrenuo je 1928. tjednik *Savremeni vidici* zajedno sa Zvonkom Krstićem, u kojem se komentirao tjedni pregled kulturnih zbivanja, a u tom tjedniku i na književnim večerima sudjeluju svojim priložima, uz mlade, i ugledni, nešto stariji pisci kao Milan Begović, Ante Tresić Pavičić, Marin Bego, Rikard Katalinić Jeretov, Vera Škurla Ilijić, Ante Petravić, Ante Cettineo i dr.

Kao zaljubljenik u more i moreplovstvo, Maroević poduzima u više navrata putovanja i krstarenja po Mediteranu i Atlantiku, isprva s ocem, potom po službenoj dužnosti, a učestalo i kroz svoje slobodno

---

<sup>3</sup> *Jadranska straža*, hrvatska pomorsko-promidžbena udruga utemeljena 1922. u Splitu radi kulturnog, gospodarskog i općeg unapređivanja Jadranskoga mora i primorja.

vrijeme. Doživljaje s tih putovanja prenosi ponajviše u svoje putopise, ali neposredno iskustvo plovidbe uočljivo je preko stručnih termina te brojnih opažanja i u njegovim pripovijestima. U pojedinim svojim novelama autor oživljava ne samo vlastito pomorsko iskustvo, nego u još većem opsegu prepričava istinite, uzbudljive i neobične plovidbe jedrenjaka o kojima je slušao u autobiografskim pričama svoga oca i djeda, istaknutih kapetana. Frano V. Maroević uspoređo s profesionalnim pomorsko-pravnim radom kontinuirano piše, a povremeno pojedine radove i objavljuje, npr. niz putopisa u dnevniku *Novo doba* i u reviji *Jadranski dnevnik* (putopisi: »Plaške impresije«, izrezak iz novina, datum napisan rukom: 30. kolovoza 1930.; »Atlantskim oceanom u Englesku«, *Novo doba*, 16. rujna 1933.; »Tremiti, otoci izgnanih usred Jadrana«, *Vreme*, 28. siječnja, 1934.; »Kamešnica«, *Novo doba*, 15. prosinca 1934.; »Odbljesci Londona«, u tri nastavka, *Jadranski dnevnik*, 21. studeni 1936., 22. prosinca 1936., 23. prosinca 1936.; »Vjetrenjače i sunce u Holandiji«, *Novo doba* 13. kolovoza 1938.).

I pojedine novele s pomorskom tematikom Maroević je objavio u splitskim, zagrebačkim i beogradskim listovima kao npr. *Jadranska straža*, *Savremeni vidici*, *Jadranski dnevnik*, *Novo doba*<sup>4</sup> i dr. Za života je objavio i nekoliko pjesama u časopisu *Savremeni vidici* (*Mladi*, 13. svibnja 1928. i *La belle au chateau dormant*, 6. svibnja 1928.), dok su mnoge pjesme ostale izbljedgele i teško čitljive u rukopisu. Frano V. Maroević namjeravao je za života objaviti zbirku svojih radova posvećenih pomorstvu i maritimnim temama, ali ga je prerana smrt u tome omela. Prema bilješki dr. Zdravka Mužinića saznajemo da se zbirka trebala zvati *Plava legenda*

---

<sup>4</sup> Sljedeće Maroevićeve novele moguće je pronaći, pored rukopisa, i u staroj periodici: »Na ruševinama«, u nastavcima u listu *Novo doba*, 1930.; »Posljednje putovanje«, u *Jadranskoj straži*, 1932.; »Razbojnici zaljeva Bukindro«, u nastavcima u *Jadranskoj straži*, 1933.; »Biserje Wairakia«, u nastavcima u *Jadranskom dnevniku*, 1936.; »Fregata«, u *Jadranskom dnevniku*, 1937.; »Brod bez luke«, u *Jadranskoj straži*, 1937.

(Mužinić u Mihanović-Salopek i Maroević-Kulaga 2020.).<sup>5</sup> Međutim, zbog autorove prerane smrti, ideja sastavljanja zbirke ostala je neispunjena, njezin konačan opseg ne možemo saznati, a rukopisi i izvaci pojedinih objavljenih radova ostali su raspršeni u autorovoj ostavštini. Ipak, tu građu, srećom, pomno je sačuvala obitelj pomorskog stručnjaka i autorova najmlađega brata – kapetana Maroja Maroevića, te su izbor iz literarne ostavštine Frane V. Maroevića (rukopisne i tiskane po teško dostupnoj staroj književnoj periodici) objavile u zajedničkoj knjizi autorova nećakinja Jeni Maroević-Kulaga i Hrvojka Mihanović-Salopek pod naslovom *Maritimne teme Frane V. Maroevića*, Zagreb, 2020. Međutim, potrebno je navesti jezičnu problematiku koja se pojavila uslijed priređivanja novela za tisak i rekonstruiranja izvorne Maroevićeve književne građe. Frano V. Maroević pisao je hrvatskim štokavskim standardom, a jedino je u pojedinim dijalogima unutar maritimnih novela parcijalno upotrebljavao izvorni čakavski dijalekt hvarskog i splitskog područja, označavajući time izvoran govor mornara, što je vidljivo iz njegovih rukopisa. Nedvojbeno, to je vrlo dragocjena književna uporaba dijalekta i autentičnih dijalektalnih stručnih pomorskih termina u komunikaciji mornara. Međutim, u objavljenim novelama, Maroevićev je jezik narušen, mijenjan i osakaćen. Budući da su pojedini Maroevićevi tekstovi bili tiskani unutar tadašnje periodike u staroj Jugoslaviji, tadašnji lektori i cenzori su prema političkoj direktivi radili znatne, danas nedopuštene izmjene Maroevićevih tekstova. Primjerice, čakavske dijalektalne izraze u lokalnim dijalogima brodske posade redovito su zamjenjivali štokavštinom, a unosili su i srpski oblik sintakse.<sup>6</sup> Time su redaktori znatno narušili piščev izvorni izraz. Štoviše, pojedine su dijaloge učinili umjetnima, neuvjerljivima, gotovo nakaradnima. Prema

---

<sup>5</sup> Frano V. Maroević namjeravao je svoje pomorske proze skupiti u posebnu knjigu pod naslovom *Plava legenda* i tiskati ih, ali ga je u tome spriječila nenađana i prerana smrt.

<sup>6</sup> Primjerice, znatan broj korigiranih rečenica započinje tzv. dakanjem, tj. uporabom oblika: hoću da kažem, umjesto: hoću reći, želim reći.



mogućnostima iščitavanja Maroevićevih sačuvanih rukopisa, u tiskanoj knjizi *Maritimne teme Frana V. Maroevića* poštovan je i vraćen autentičan piščev izraz u skladu s načelima kritičkog izdanja koji se primjenjuje u Zavodu za povijest hrvatske književnosti, kazališta i glazbe HAZU, što je novelama vratilo njihov zbiljski jezični oblik i prostor događanja.

S obzirom na to da je književni rad Frane V. Maroevića (bez objavljivanja knjige za autorova života) ostao izvan okvira književne recepcije, on je ostao u zoni nevidljivosti. Ipak, njegova tematika je itekako važna, jer u hrvatskoj književnosti nema previše opisa plovidbe iz perspektive neposrednoga autobiografskog pomorskog iskustva, posebice s obzirom na činjenicu da smo pomorska zemlja, a Hrvati su od davnine bili poznati po svojim glasovitim pomorcima. Poznato je da je u 14. st. flota Dubrovačke Republike treća po snazi na Sredozemlju, iza Genove i Venecije, a u 16. st. prva na Sredozemlju i treća u svijetu, iza Španjolske i Nizozemske (Bašić 2006.). I u djelima Williama Shakespearea javlja se termin »Argosy« prema venecijanskom »Ragusea« ili španjolskom »Aragosa«, što znači dubrovačka lađa. Pored Dubrovčana, izrazito razvijeno pomorstvo stoljećima imaju brojna hrvatska središta na Jadranu: Pelješac, Korčula, Hvar, osobito Stari Grad na Hvaru, Kotor, Zadar, Split, Mali Lošinj, Senj, Rijeka, Pula i dr. Svakako je u biografskim martimnim putopisima i novelama Frano V. Maroević sretno spojio svoj afinitet za književno izražavanje, kapetansku tradiciju i svoje znanje o jedrenju i povijesti hrvatskih moreplovaca u jedinstvenu cjelinu.

## POVIJESNI UZORI MAROEVIĆEVE MARITIMNE TEMATIKE

Potomci Frane V. Maroevića svjedoče kako je njihov stric pasionirano proučavao ne samo pomorsko pravo, već i povijesne podatke vezane uz proslavljene hrvatske pomorce. Kad Maroević opisuje domaće kapetane

kao »neustrašive pojedince, spremne na sve«, onda to nije romantičarski frazarij, već u velikoj mjeri povijesno i iskustveno poznavanje zbiljskih događaja i pustolovina koje su naši pomorci uspješno svladavali. Maroević je od malih nogu iz obiteljske kapetanske tradicije pamtio postignuća hrvatskih pomoraca, bilo da se radilo o važnim trgovačkim ekspedicijama ili pomorsko-istraživačkim pothvatima, kao primjerice: kapetan Petar Budinić iz Lošinja jedrenjakom »Santo Domenico« 1779. u dvije godine doplovio je iz Venecije prema Jamajci; Petar Petrina mlađi 1752. istaknuo se u borbama protiv alžirskih gusara kod Aleksandrije na jedrenjaku »Grazia Divina« te je odlikovan redom Viteza sv. Marka, a kapetan Petar Jakov Leva 1834. je 125 dana putovao od Trsta do Valparaisa u Čileu i uspješno oplovio opasni rt Cape Horn. Među brojnim podvizima ističe se kapetan Ivan Visin rodom iz Boke kotorske koji je na briku »Splendido« izgrađenom u Rijeci 1852. oplovio svijet, te je odlikovan bijelom zastavom »Merito navali« (Mendeš 2010.). Krajem 19. st. intenziviraju se istraživačka putovanja od kojih možemo istaknuti putovanje na Arktik broda »Admiral Tegetthoff«<sup>7</sup> od 1872. do 1874. koje je opisao putopisac Petar Kuničić iz Dola na Hvaru u dokumentarnom djelu *Hrvati na Ledenom moru. Putovanje po sjeveru s hrvatskim mornarima* (Kuničić 1893. i 1994.).<sup>8</sup> Sve je to bilo dobro poznatu Frani Vinku Maroeviću. Povrh svega, kod Maroevića je prisutna svijest i o važnom obiteljskom prinosu grani plovidbe i pomorske trgovine. Povjesničar Mladen Domazet donosi podatke u svojoj knjizi *Suton flote jedrenjaka Staroga Grada* (Domazet 2004.), iz kojih se vidi da se višestoljetna kapetanska obitelj Maroević sa svojim članovima ubraja među najistaknutije pomorske obitelji Staroga Grada, te su npr. 1904. godine pelig »Giorgieto« i škuner »Giorgetto« Jurja Maroevića bili jedini

---

<sup>7</sup> Nazvanom po admiralu Wilhelmu von Tegetthoffu, koji je kao pobjednik bitke kod Visa zajedno s hrvatskim kapetanom Karkovićem 1866. godine uklonio talijanska osvajačka presizanja za hrvatskim pomorskim teritorijem.

<sup>8</sup> Reprint: *Dom i svijet*, Zagreb 1994. Petar Kuničić zaslužan je i za opis bitke kod Visa u knjizi *Viški boj*.

i posljednji jedrenjaci koji su 1904. godine s uspjehom plovili do obale Tunisa i luke Mahdije, u vremenu postupne prevlasti parobroda, kad je od 80 starogradskih jedrenjaka ostalo u aktivnoj plovidbi samo pet (isto: 8). Međutim, iako smo imali mnoge sjajne pomorce, maritimna tematika, koja govori o pomorskim pothvatima i junacima hrvatske plovidbe, nije previše zastupljena u hrvatskoj beletristici. Vjerojatno razlog treba tražiti što predugo vremena nismo imali vlastitu samostalnu državu, te u raznim, većinom nepovoljnim, političkim konstelacijama nije bilo previše poželjno objavljivati književna djela o hrvatskim pothvatima, bilo na moru ili na kopnu. Zbog toga u hrvatskoj maritimnoj književnosti nedostaje knjiga o slavним moreplovcima kakvu je primjerice napisao Nikolaj Kornejevič Čukovskij *Voditelji fregatov / Zapovjednici fregata* (1941.), iako bi se samo od znamenitih likova hrvatskih kapetana i pomoraca itekako dala napraviti knjiga s takvim naslovom. Iz tih razloga ova novootkrivena moreplovna beletristika biografskog i autobiografskog karaktera Frane V. Maroevića postaje važna za upotpunjavanje velikog i još sasvim nesagledanog mozaika povijesti hrvatske književnosti.

## KNJIŽEVNI UZORI I KONTEKST MAROEVIĆEVE MARITIMNE TEMATIKE

Pored povijesnih izvora, Frano V. Maroević, kao ljubitelj književnosti, crpio je inspiraciju i iz književnih djela, pa je potrebno razmotriti njegove moguće uzore. Potrebno je naglasiti da su se hrvatski pisci i pjesnici učestalo okretali moru, ali su pretežito i u svim stilovima izražavali svoj umjetnički unutarnji doživljaj ljepote mora ili su vrlo često prikazivali život

primorskih ljudi vezan uz more.<sup>9</sup> U potvrdu toga možemo navesti samo nekoliko najpoznatijih primjera: Mavro Vetranović u renesansi piše svoje stihove *Pjesanca moru*, dok u pjesmi *Galiun* opisuje ljepotu dubrovačke mornarice, što također čini i Antun Sasin u pjesmi *Mornarica*. Svoj opis morskih oluja pruža u 16. st. Zadrani Juraj Baraković u *Vili Slovinki*, kao i Dubrovčanin Junije Palmotić u *Pavlimiru*. Do nedavno je bio nepoznat i latinski putopis Jurja Husa iz 1566. *Descriptio peregrinationis Georgii Huszthii*<sup>10</sup> u kojem je autor kao turski zarobljenik i bjegunac opisao svoju sudbinu, pa među ostalim i Crveno more te plovidbu od Egipta preko Portugala do Ancone i potom Rijeke. U 18. stoljeću Pavao Ritter Vitezović u spjevu *Senjčica* prikazuje senjska uskočka junaštva na moru. U 19. st. Petar Preradović u svom spjevu *Lopudska sirotica* pruža profinjene deskripcije mora i njegovih mijena. Medo Pucić u epu *Cvijeta* pruža opis putovanja broda »Slovinke« i morske oluje. Također i August Šenoa opisuje primorski život u povijesnom junačkom romanu *Čuvaj se senjske ruke*. Prvo ime hrvatskog preporodnog kretanja u Dubrovniku Anton Kazali objavljuje 1857. u Zadru spjev *Trista Vicah udovicah* koji je nastao na temelju legende o teškoj sudbini mornarskih udovica. Sličnu tematiku žene koja gubi sinove i muža u pomorskim havarijama opisuje i Dubrovčanin Mato Vodopić u vrlo popularnoj noveli *Tužna Jele. Povijest gruška*, 1868. Eugen Kumičić se u više svojih djela<sup>11</sup> posvetio portretiranju života ljudi u primorskim mjestima. Crtice iz primorskog života pisao je Josip Draženović (primjerice zapažena crtica *Nostromo*, objavljena u *Vijencu* 1891.), a i riječki književnik Rikard Katalinić Jeretov opredijelio se za žanr crtice pod nazivom *Našim*

---

<sup>9</sup> U novije vrijeme jedan opsežniji antologijski odabir pjesničkih ostvarenja vezanih uz more pronalazimo u knjizi *Moreplovi (antologija hrvatske poezije o moru, pomorcima i brodovima)* koju je priredio Luko Paljetak, Pomorski fakultet, Dubrovnik 1990.

<sup>10</sup> Drugo izdanje, u nakladi Podravsko-prigorskoga ogranka DHK, prevela s latinskog Zrinka Blažević, Koprivnica 2017.

<sup>11</sup> Podrazumijevaju se Kumičićevi romani: *Primorci, Preko mora, Začudeni svatovi, Kraljica Lepa* i pripovijetka *Jelkin bosiljak*.

*morem i našim krajem*. Viktor Car Emin je u romanu *Iza plime* opisao život kapetana, nakon svršetka zadnje plovidbe, na kopnu. Naposljetku, i veliki dramatičar moderne Ivo Vojnović sjajno je izrazio u *Ekvinociju* psihološku karakterizaciju dubrovačkog pomorca. Ipak, unutar ovih najpoznatijih primjera potrebno je naglasiti kako je u svim ovim djelima maritimni opis prezentiran iz mašte ili piščeva uvida u neki dokumentarni događaj. Odnosno u vizuri narativne pozicije nabrojena djela pisana su iz pozicije piščeva boravka na kopnu, a ne iz iskustva sudioništva tj. zbiljske, neposredne plovidbe.

Međutim, kao najstarije renesansno djelo koje je neposredno vezano uz plovidbu i zbiljski autobiografski boravak na brodu ističe se poznato djelo Maroevićeva sumještana – Starograđanina Petra Hektorovića iz 16. st. *Ribanje i ribarsko prigovaranje*. Hektorovićevo ljetnikovac Tvrdalj, nezaobilazni je topos Staroga Grada koji svaki Starograđanin poznaje, a kako početkom 20. st. nastaju i prvi povijesni pregledi hrvatske književnosti, Frano V. Maroević nedvojbeno je poznavao spjev velikog renesansnog autora i on mu je zacijelo već od mladenačkih dana predstavljao svojevrsan baštinski putokaz.

Ipak, ako bismo prema stilskim odrednicama realizma i dokumentarizma u književnom izrazu Frane V. Maroevića tražili najneposrednije uzore za njegove maritimne novele i dokumentarne putopise, pogled moramo usmjeriti prema njegovim hvarskim, nešto starijim suvremenicima čiji je književni rad poznavao, a to su Juraj Carić i Ante Tresić Pavičić. Temeljna sličnost u načinu pristupa maritimnoj tematici kod sva tri autora u tome je što opisuju pomorce na takvom brodu na kojem neposredno iskustvo plovidbe ima sam autor proze, a ujedno sva trojica književnika dobro poznaju umijeće moreplovstva. U takvoj vrsti maritimne tematike prepoznajemo autorsku upućenost u pomorsko umijeće i vjerodostojan odraz vlastitog iskustva plovidbe. U svjetskoj književnosti takav pristup moru proslavili su autori koji su u Maroevićevo vrijeme bili čitani, pa su sigurno i oni pobudili volju u Frani V. Maroeviću da iz autentičnog iskustva

stvari vlastite plovidbene pripovijesti i putopise. Među svjetskim uzorima Maroevićeva doba ističu se: Joseph Conrad s romanom *Nostramo* 1904. te pripovijestima *Tajfun* 1903., *Pojas sjene* 1917.; Jack London s romanom *Morski vuk* 1904., *Priče s južnih mora* 1911., dok nenadmašni morski vuk Ernest Hemingway svoje najbolje djelo *Starac i more* objavljuje 1953. u vrijeme kad Frano V. Maroević više nije na životu. S današnje točke književne retrospektive vidimo da ovakav pustolovno-dokumentarni način sve učestalije pronalazimo u novijoj hrvatskoj maritimnoj tematici.<sup>12</sup>

Najviše sličnosti pronaći ćemo između Maroevića i njegovih hvarskih književnika i kolega, među kojima je s Antom Tresićem Pavičićem zajednički i nastupao na Splitskim književnim večerima, kao što se vidi iz tadašnjih oglasa *Slododne Dalmacije*.<sup>13</sup>

Kapetan i profesor matematike, fizike, astronomije i nautike Juraj Carić (Svirče na Hvaru, 1854. – Jelsa, 1927.) opisao je svoja zbiljska pomorska iskustva u dvije knjige *Slike iz pomorskog života*, prvi dio s podnaslovom *Preko Sredozemnog mora* (Carić 1884.) i drugi dio s podnaslovom *Preko Crnoga mora i preko Atlantika* (Carić 1885.). Carićeve knjige predstavljaju dobar primjer kasnorealističke beletrističko-putopisne proze koja opisuje zbiljski život pomoraca, odnosno opis morskog zanata na brodu gdje je službovao i sam autor, a pritom je pružio dojmljive opise nemirnog tijeka plovidbe na jedra. Građa za pisanje ovih dokumentarnih i avanturističkih putopisa potječe iz doba kad je sam Carić putovao dvije pune godine Mediteranom i Atlantikom na barku »Jared« pelješkog društva iz Orebića, i to je, kako kaže Vice Zaninović, »značajan zapis o našem

---

<sup>12</sup> Poslije Drugog svjetskog rata među prvim neposrednim opisima maritimnog iskustva pojavljuje se 1973. oblik kombinacije putopisa i brodskog dnevnika – *Besa* Jože Horvata, a u današnje vrijeme pronalazimo još veći broj takvih oblika maritimnih iskaza: Ratko Marinović: »Port of Mayumba«, *Blatski ljetopis*, 1996., Tomo Skalica: *Galijom oko svijeta*, Slavonski Brod 2007., Šime Stipaničev: *Ocean i sam preko Atlantika s bocom maslinova ulja*, Zagreb 2008. i dr.

<sup>13</sup> Vidi isječak oglasa »Splitske Književne Večeri« iz *Slobodne Dalmacije*, Split, početak 20. st.

čovjeku na oceanu« (Zaninović u Vučetić 1973: 398). Iako je nakon ovih putopisa Carić napisao još dva romana vezana uz motiviku moreplovstva, povijesno-pustolovni *Kristof Kolumbo i otkriće Amerike* 1892. i *Obitelj kapetana Opovića* 1895. s opisom lokalne sredine Starog Grada i mije-nama kapetanske obitelji, najviše srodnosti između Carićeve i Maroevićeve maritimne proze pronalazimo upravo u njihovim dokumentarnim, a živim i uzbuđljivim pomorskim putopisima s kojima su jedan i drugi ovjekovječili zadnje zrake slavnih plovidbi hrvatskih jedrenjaka.

Isti takav snažan poticaj za Maroevićevo književno stvaranje možemo pronaći i u radu klasicista Ante Tresića Pavičića (Vrbanj na Hvaru, 1867. – Split, 1949.), ali ne u estetiziranoj Tresićevoj poeziji, već jedino u njegovim dokumentarnim, zbiljskim putopisima kao npr. *Po moru* iz 1898. u kojem je opisao športsku plovidbu iz Jelse do Zadra i natrag jahtom »Mica«. Kasniji Tresićev putopis *Preko Atlantika do Pacifika* iz 1907. svojevrsna je kombinacija putopisnih, estetskih, ali i ekonomskih i povijesnopolitičkih razmatranja o Sjevernoj Americi i životu Hrvata, a takva forma mogla je ostaviti trag na Maroevićeve povijesne, kulturološke, informativno-političke i gospodarske rasprave i lucidne opaske primijenjene u Maroevićevim autobiografskim putopisima *Odbljesci Londona, Atlantskim oceanom u Englesku, Vjetrenjače i sunce u Holandiji*.

## MAROEVIĆEV KNJIŽEVNI PRISTUP I STIL

Načelno se može ustvrditi da Maroevićeve novele i putopisi pripadaju kasnorealističkoj prozi i, dok u novelama još ima parcijalnih tragova romantizma i fabulativne imaginacije koja se odnosi na biografske kapetanske dogodovštine piščeva djeda i oca, u putopisima je Maroević dokumentarno suzdržaniji, u iznošenju stručnih zapažanja egzaktniji i tek povremeno okrenut autobiografskim lucidnim komentarima.

U ostavštini se nalazi devet Maroevićevih autobiografskih dokumentarnih putopisa. Žanr putopisa, kao i dnevnika, dugo su bili rubni prostori interesa književnih povjesničara i teoretičara. Putopis pripada nefikcionalnim tekstovima, njegova je događajna struktura vjerodostojna, doživljajno završena i u nedostatku klasičnog pripovjednog zapleta svaka putopisna napetost tek je pseudonapetost. U cilju zadržavanja čitateljske radoznalosti, privlačan putopis nije lako napisati, pogotovo u današnje doba kad suvremena sredstva vizualnog putovanja (preko turističkih ponuda s interneta, televizije, filma, turističko-zemljopisnog digitalnog materijala) odvlače i prenose pozornost publike s čitanja na područje vizualnih elektronskih medija. Četiri Maroevićeva teksta možemo nazvati domaćim kontinentalnim putopisima (*Utisci s prvog izleta planinarskog društva »Dinara«, Izlet u Grabovčevu špilju na otoku Hvaru, S trodnevne ekurzije HPD »Mosor«, Po novim planinarskim terenima Kamešnice*), i oni prikazuju kapetana Franu V. Maroevića kao odlično obrazovanog intelektualca otvorenog svestranim interesima. U tim putopisima otkrivamo Maroevićevu ljubav prema planinarenju i prirodi, zdrav sportski entuzijizam, a usporedno i njegovo odlično poznavanje prirodopisa, botanike, zoologije, zemljopisa, arheologije, pa i geologije, što osobito dolazi do izražaja u obilasku Grabovčeve spilje. U kapetanu Maroeviću ležao je pustolovni i istraživački duh otvoren kopnu i moru, koji je bio u sjajnoj ravnoteži spojen sa znanjem i obrazovanjem, ali i moralnim osjećajem za poštovanje prirode. Njegov ekološki smisao posebice je vidljiv u njegovom vlastitom sudjelovanju u akcijama dobrovoljnog pošumljivanja dalmatinskog krša, ili u njegovu kritiziranju vandalskog krčenja šuma. U toj vrsti putopisa prevladava u potpunosti dokumentaran, sažet, poučno-informativni stil, upotpunjen brojnim stručnim podacima iz prirodnih disciplina koji pokazuju autorovu povijesnu i prirodoznanstvenu proučenost prostora koje posjećuje i prozno prikazuje. U petom domaćem putopisu *U Ninu*, Maroević opisuje vlastitu plovidbu jahtom do Nina i posjet znamenitostima gradića. Naracija reflektira autorovu sklonost prema arheologiji, povijesti umjetnosti, antici



i starohrvatskoj povijesti, a kroz dominantno ocrtan lik Grgura Ninskog, Maroević lucidno ističe glagoljaštvo, tj. glagoljsko pismo kao specifičnu, dragocjenu i bitnu kulturološku osobitost hrvatskog naroda, koje je danas odlukom Ministarstva kulture RH opravdano zaštićeno kao jedinstveno nematerijalno kulturno dobro.

Ostala četiri Maroevićeve putopisa (*Atlantskim oceanom u Englesku, Tremiti, otoci izgnanih usred Jadrana, Odbljesci Londona, Vjetrenjače i sunce u Holandiji*) predstavljaju oblik autorovih međunarodnih realistično-dokumentarnih maritimnih putopisa. U tim itinerarima autor iskazuje svoje odlično poznavanje stranih jezika, povijesti, politike, povijesti pomorstva, međunarodnih odnosa, citata iz književnosti (osobito Vergilijeve *Eneide*), a pojedine subjektivne dojmove iznosi ili s lirskim impresionističkim valerom (kao u fragmentima holandskog putopisa), ili izražava smisao za duhovito opažanje (kao u komentarima engleskih ceremonija) na način da i vlastitim stilom izvještavanja očituje osjećaj za engleski humor. Danas, u vremenu mobitela i interneta, pojedini podaci možda nisu više nepoznati kao u Maroevićevo doba, pa njihova aktualnost više nema nekadašnju svježinu i moć. Međutim, upravo književno intonirani dijelovi Maroevićevih putopisa nose neprolaznu snagu. Primjerice, u putopisu *Atlantskim oceanom u Englesku* realiziran je odličan opis psihologije mornara koji uzdišu na pučini za kućom, splitskom rivom i lijepim domaćim djevojkama pa i vlastitim ženama, ali onda slijedi obrat: »(...) ipak, da se sada naše želje ispune, ne bi vidjeli ni sata, pa bi se opet vratili na more«. U istom putopisu jednako je dojmjljiva zastrašujuća imaginarna vizija morske pučine Biskajskog zaljeva »gdje ostaci i ruševine propalih lađa stvaraju od pradavnih vremena čitave nekropole i mrtvačke gradove najčudnijih oblika u neprobojnom mraku podmorskih dubina«.

Između svih autobiografski proživljenih Maroevićevih putopisa nedvojbeno bih izdvojila putopis *Tremiti*, koji se odlikuje izvrsnim osjećajem za psihološko portretiranje ljudskih karakteristika, a povrhu svega i diskretnim osjećajem humane sućuti prema sudbini običnog čovjeka, pa i

nesretno osuđenih ljudi. Da je slavni talijanski redatelj Vittorio De Sica pročitao ovaj putopis, zacijelo bi ga nadahnuo za filmsku ekranizaciju. U tom putopisu s neorealističkom uvjerljivošću prikazan je gorki, grubi život zatvorske kaznionice te zbiti portreti ljudi osuđenih na izgnanstvo. Autor suosjećajno promatra pojedine nepravедno žigosane političke osuđenike ili ljude koje je gorko siromaštvo navelo na krađu i bacilo ih u ponor degradacije. Potom postupkom kontrapunkta, autor prikazuje njihovu duševnu preobrazbu prigodom blagdana i odlaska na misu, gdje se u mnogima tada budi čovječnost, pokajanje i topla nada u mogućnost promjene vlastita života. Ali nakon blagdana, gorka stvarnost vraća kažnjениke u njihovu tmurnu kolotečinu, »a beznadni stari Tremiti, otoci prokletih, bude se i postaju ono što su bili i prije«.

U drugom žanrovskom dijelu autorove ostavštine ističe se cjelina od sedam Maroevićevih maritimnih novela koje su sve posvećene vrlo pustolovnim, napetim, na prvi pogled gotovo izmaštanim, ali zapravo istinitim plovidbama njegova djeda i oca. Svojevrsnu iznimku u tematici predstavlja odulja ljubavna pripovijest *Jeniđe*, te pored nje donekle i pripovijest *Naruševinama* koja ravnopravno isprepliće ljubavnu i pomorsku tematiku. Obje ljubavne novele pokazuju interpoliranje realističkih elemenata s anakronim ostacima kasnoromantičkih karakteristika, a slična djela pisca i pomorskog časnika Pierrea Lotija – o idiličnim ljubavima u egzotičnim predjelima, uživala su u prvim desetljećima 20. st. veliku popularnost, osobitu među ženskom čitalačkom publikom. Budući da u pripovijesti *Jeniđe* autor spominje Lotija, taj signifikant pokazuje da je i sam Maroević u svojoj prvoj napisanoj noveli htio napraviti pitku, privlačnu, romantičnu priču s ljubavnim zapletom po uzoru na Lotija, pa je iz tog razloga ovu novelu i objavio kao separat, premda ona nije niti izdaleka vrijedna kao kasnije piščeve maritimne proze. Kroz obadvije spomenute novele autor oblikuje primjer romantičke ljubavi s preprekama i strukturira ljubavne likove koji dolaze iz suprotstavljenih civilizacijskih i tradicijskih svjetova. U pripovijesti *Jeniđe* riječ je o mladoj Turkinji, hodžinoj kćerki koja krši

neumoljiva pravila patrijarhalnog svijeta u svojoj nesretnoj ljubavi prema francuskom vojniku – bonvivanu, dok u noveli *Na ruševinama* pratimo nesretnu ljubav talijanske aristokratkinje, kontese Antonis i pučanina – mladog splitskog doktora prava i kapetana Marjanovića. Druga novela u jednoj mjeri ima umetnute autobiografske elemente iz mladenačke ljubavi Frane V. Maroevića i anonimne kontese. U komparaciji s mogućim utjecajima iz hrvatske književnosti, možemo zaključiti da u navedenim Maroevićevim ljubavnim novelama naziremo utjecaj najranijih novela Milana Begovića (kao npr. *Mariettina*, *Mirt i lorov*, *Vorrei baciar*, *Uz kamin*, *Večernji razgovori* i druge)<sup>14</sup> koje su sve objavljivane krajem 19. st. i oscilirale su između stilskog nasljeđa kasnog romantizma i modernizma. Iako je Maroevićeva ljubavna tematika puna romantičarskih kurtoaznih dijaloga, opterećena naglašenom osjećajnošću i anakronom patetikom, ipak u njoj naziremo i suvremenije modernističko-secesijske tragove u opisima fatalnih žena, neodgovornih bogatuna i mondenog razvratnog života u Veneciji, kao i onodobno sučeljavanje karakteristika starinskog vremena s prodorom nadolazećega razularenog doba. Taj duh vremena koji opisuje Maroević podsjeća nas i na mladenački roman Slavka Ježića *Brak male Ra*, objavljen u Zagrebu 1923.

Pri umjetničkoj valorizaciji Maroevićevih novela potrebno je naglasiti da se u cjelokupnom piščevu opusu svojom vrijednošću najviše ističu njegove pomorske pripovijesti, a one, usprkos naglašenoj pustolovnosti fabulativnog zbivanja, predstavljaju zapravo istinske zbiljske događaje koje je autor imao prigode čuti od svojih predaka kapetana. Ovu konstataciju potkrepljuju povijesni izvori koji svjedoče da su opisane novele zbiljski događaji. Primjerice, novela *Brod bez luke*, svojom uzbudljivom fabulom punom obrata djeluje gotovo nestvarno. Zapravo istinitost ispričanih događaja potvrđena je u članku: Dančević, L., »Lutanje starogradskeg

---

<sup>14</sup> Više o Begovićeveim ranim novelama vidi u izdanju *Proze I. Sabrana djela Milana Begovića*, sv. 13, uredila Hrvojkja Mihanović-Salopek, HAZU i Naklada Ljevak, Zagreb 2003.

jedrenjaka GIUSEPPE SECONDO<sup>15</sup> zbog kolere na Malti 1865. godine«, *Hvarski zbornik* 1, 1973.) gdje se navodi kako zbog epidemije kolere na Malti, zadobivši nečisti zdravstveni karton, »Giuseppe Secondo« nije uistinu smio pristati ni u jednu luku (pod prijeljnom potapanja), te je lutao Sredozemljem 53 dana i preplovio 1250 nautičkih milja. Povijesna knjiga Mladena Domazeta *Suton flote jedrenjaka Staroga Grada* također opisuje zbiljsku sudbinu peliga »Giuseppe Secondo«. Frano V. Maroević osobito je vjerno prenio, ali i beletristički rekonstruirao proživljavanja posade na brodu, od kriznih raspoloženja u kojima ih glad, bespomoćnost položaja i umor dovode do ruba halucinacija, praznovjerja i rasapa živaca, pa do prizora šaljivosti i zadivljujuće borbe za opstanak. Maroević osobito naglašava jedinstvo i solidarnost između posade, kapetana i broda, koje u nemogućim uvjetima naposljetku ipak završava trijumfom ljudskog zajedništva nad nemilošću prirodnih nedaća. Povijesni izvori koji se poklapaju s događajima iz Maroevićevih novela dovode do sljedećeg zaključka: opisana putovanja u Maroevićevim novelama bila su mjesta istinitih pustolovina, stoga su i Maroevićeve pripovijesti povijesno-dokumentarni, ali i literarizirani obiteljsko-biografski pomorski memoari.

U noveli *Biserje Wairakija* uočava se Maroevićev modernistički talent vođenja naracije, jer novela ima zanimljivu kompoziciju ispreplitanja sadašnjeg zbivanja s flash-back rekonstrukcijom protekle radnje. Po uzoru na moderne američke kriminalističke filmove (koje je Maroević mogao pratiti za vrijeme svoje specijalizacije u Londonu) ova novela se odlikuje modernom, napetom kriminalističko-avanturističkom fabulom koja raskrinkava fatalne posljedice ljudske pohlepe i nezasićne želje za brzom zaradom. Pustolovnu i dinamičnu fabulativnost, koja je vješto iznesena u rangu Marka Twaina, posjeduje i Maroevićev opis morskog tajfuna, a

---

<sup>15</sup> Naziv jedrenjaka »Giuseppe Secondo« Maroević u pripovijesti mijenja u »Juraj M.«, a brod je 1865. plovio pod zapovjedništvom njegova pradjeda, kapetana Jurja Maroevića.

potom dramatične borbe za život i ratničkog okršaja u putopisno-plovidbenoj pripovijesti *Razbojnici zaljeva Bukindro*.

Međutim, kao što se među putopisima izdvaja tekst *Tremiti*, po svojim dojmljivim psihološkim oblikovanjem portreta otočkih zatočenika, tako se među novelama ističe *Posljednje putovanje*. U ovoj duboko proosjećajnoj noveli opisuje se suicid jednog kapetana, ujedno i paruna,<sup>16</sup> koji se nije mogao pomiriti s nestankom epohe jedrenjaka te je njegovo jedinstvo sa sudbinama vlastitog brodograditelja zadobilo nesvakidašnju genetsku sraštenost. Pa iako suton plovidbe na jedra nije neminovno trebao predstavljati i definitivnu kapetanovu ekonomsku propast, snaga odanosti prema brođenju jedrima, ljubav i ogromno poštovanje prema plovidbenom umijeću jedrenja stjecanog generacijama i stoljećima protekle povijesti, privukli su ga k sebi jače negoli život novih izuma koji se pojavio na horizontu. Nedvojbena, u toj noveli prisutan je i jedan danas nama neshvatljiv kodeks časti koji je kapetana etički i sudbinski vezivao uz egzistenciju broda, a poznato je da je u situacijama brodoloma, po tom kodeksu časti, kapetan u znak odgovornosti tonuo zajedno sa svojim brodom. U ovoj noveli nije takav slučaj, havarije brodova udaljene su od neposredne plovidbene situacije kapetana i posade, štoviše, posada je mirna i staložena i raduje se povratku kući. Ali kapetan snažnim prikrivajućim emocijama proživljava i pojedinačne nesreće brodova i cjelokupni suton jedrenjaka u bitki s nadolazećim parobrodima, osjeća svoju razdvojenost od posade, duboku samoću i prepušta se priviđenjima minulih vremena. Kulminacija kapetanova priviđenja događa se kod svjetionika Svete Marije od Leuce koja je razdvajala pojam širokog opasnog mora i nesputane plovidbe od poznatih sfera i slutnje blizine rodnih žala. U narativnoj formi ove novele Frano V. Maroević sjajno nadopunja realističke prizore s interpolacijama irealnog zbivanja. Takvi modernistički oblikotvorni postupci ujedno na

---

<sup>16</sup> *Parun* – tradicionalan dijalektalni izraz hrvatskih pomoraca za vlasnika broda.

simboličan način odražavaju kapetanovo rastrgano duševno stanje koje oscilira između hladnokrvne spoznaje sadašnjosti i osjećaja nepomirljive tuge za razdobljem proteklog vremena, što ga sve jače gura prema svijetu halucinacija. U prizoru irealnog oživljavanja povorke nestalih brodova, Maroević i sam pokazuje svoje sjajno poznavanje vrsta povijesnih jedrenjaka na Jadranu u završnom raspletu novele:

*Desno, netom za njim, iskrsnuo je vitki brigantin,<sup>17</sup> sav crn s bijelim otvorima za topove. I on sav pod zastavama, sjajan i gizdav, tek mu jedrila izgledahu nagorena, kao da je stradao od požara. Lijevo uz niski kraj jedrila je bijela nava sa četiri jarbola i nizom od dvadeset i četiri topa. Otraga, podalje, bliže, na sve strane stadoše odjednom nicali jedrenjaci – barkovi, škune, nave, bark-beštije,<sup>18</sup> brikovi,<sup>19</sup> logeri,<sup>20</sup> golete,<sup>21</sup> tartane,<sup>22</sup> trabakuli, kuteri,<sup>23</sup> pak fregate,<sup>24</sup> galije,<sup>25</sup>*

---

<sup>17</sup> Jedrenjak s dva jarbola s križnim jedrima, krmeni jarbol ima i sošno jedro (izvor: <http://proleksis.lzmk.hr/13586/>).

<sup>18</sup> Jedrenjak s tri jarbola sa sošnim jedrima i vrškama, na pramčanome su križna jedra (izvor: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=28915>).

<sup>19</sup> Jedrenjak s dva jarbola s križnim jedrima i jednim sošnim; izvor: (<http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=28915>).

<sup>20</sup> Jedrenjak s dva jarbola s nastavcima sa šošnjačama i gornjačama te kosnikom s jedrima na pramcu (izvor: <https://hr.wikipedia.org/wiki/Loger>).

<sup>21</sup> Teretni jedrenjak s dva jarbola s nastavcima sa sošnim i križnim jedrima (izvor: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=60494>).

<sup>22</sup> Jedrenjak trgovački, ribarski ili ratni s mogućnošću latinskih i križnih jedara (izvor: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=60494>).

<sup>23</sup> Mali jedrenjak s jednim jarbolom, sošnim i letnim jedrom (izvor: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=34803>).

<sup>24</sup> Ratni, ali i trgovački jedrenjak s tri jarbola i križnim jedrima (izvor: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=20544>).

<sup>25</sup> Brodovi s dva ili tri reda vesala i jedrima, ratni i trgovački (izvor: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=21085>).

galijuni,<sup>26</sup> trahandili, korvete<sup>27</sup> ... čitavo brodovlje na jedra skupilo se u velik krug čije je središte bila Sveta Marija od Leuce. Svi ovi pramci, najčudnijih oblika: kljunasti, zavinuti, široki i oštri s najfantastičnijim pulenama<sup>28</sup> i kipovima, sva ta šuma jarbola, konopa i jedara, sve to more plamenaca i zastava imalo je samo jedan cilj: Svetu Mariju od Leuce...

... Čamac dolazi ovamo. Mornari dižu vesla na pozdrav njemu, kao da je zapovjednik ratnog broda. – Baci brod na vjetar, kormilo lijevo – viče kapetan kormilaru na straži.

Ovaj ga pogleda i vidjevši zapovjednika kako se penje na visoku ogradu, na trenutak pusti kormilo i poviknuvši potrči k njemu. Kapetan Toni se okrenu k njemu: – Hvala, sinko, mogu sići i bez stuba, meni se jako žuri, oni me nestrpljivo čekaju...

I onda se sve zbililo u tren oka. Probuđeni mornari na »Svetom Nikoli« začuše pljusak, pa smijeh, nekoliko nesuvislih riječi i sve utihnu. Svako spašavanje bilo je uzaludno. Stari kapetan pošao je svojim lađama. (Maroević u Mihanović-Salopek i Maroević-Kulaga 2020: 173)

Novela *Posljednje putovanje* ima puno vojnovićevskog ugođaja, i dok je Ivo Vojnović maestralno opisao suton dubrovačkih gospara, Maroević je dojmljivo prikazao nestanak hvarskih »paruna«. Maroevićeva novela je kratka, ali u cjelini zbitog odvijanja nosi ključne odlike portretiranja pomoraca, njihova kodeksa ponašanja koji je bio vezan uz hijerarhiju upravljanja brodom, uz čvrstu disciplinu, ali i uz snažne emocije ponosa, odgovornosti, odanosti i neshvatljive strasti prema umijeću plovidbe. Budući da je i sam bio pomorac i pripadnik kapetanske obitelji, Maroević

---

<sup>26</sup> Ratni i trgovački brod s tri ili četiri jarbola s košarama te dvije palube (izvor: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=21090>).

<sup>27</sup> Jedrenjak sličan fregati, ali manjih dimenzija (izvor: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=33275>).

<sup>28</sup> Pramčana figura.

je sjajno poznao psihe pomoraca i umio je iskazati počast zasebno svijetu starih kapetana.

## ZAKLJUČAK

Maroevićeve proze, iako nastale u autorovim mladenačkim godinama, vrijedan su primjer kreativne autobiografske i biografske maritimne novelistike i putopisa. U Maroevićevim putopisima dominira dokumentarni realistički diskurz, a njegova sintaksa je jasna, ujedno bogata podacima, odraz je pomorskog znanja i erudicije svoga autora u raznim granama geografije, botanike, speleologije, šumarstva, ali i poznavanja povijesti, umjetnosti i općenito kulture. Možemo samo s tugom pretpostavljati što bi sve ovaj mladi nadareni intelektualac napisao i ostvario da je uživao dulje. U novelama pronalazimo reflekse kasnog romantizma, a u opisima prisutnost lirskih opisa koji fluktuiraju između romantične i impresionističke slikovitosti te parcijalno pronalazimo i secesijska obilježja, u kojima se u prirodne deskripcije umeću ukrasne stilizacije dragog kamenja ili florealnih ornamenata. Unos blagog humora zamjetan je u autorovim dijalozima, u prikazima mornarskih doskočica ili praznovjerja koje se pojavljuje kod mornara u situacijama iscrpljenosti i gubljenja pouzdanja u sretan ishod plovidbe. Primjer onodobne inovativne filmske »flash-back« tehnike dobro je primijenjen u kompoziciji novele *Biserje Wairakija*. Likovi kapetana prikazani su kao prototipovi pravih junaka, uvijek u olujama sabrani, časni, neustrašivi, požrtvovni i svjesni odgovornosti položaja koji obnašaju. Pa iako nam danas takvi prikazi likova djeluju idealizirani, doista su tadašnja disciplina i status kapetana u Maroevićevo doba zahtijevali nevjerojatnu samokontrolu ponašanja te usađivani osjećaj odgovornosti. Takva regula ponašanja do današnjih je dana u velikoj mjeri izbljedila, gotovo nestala, ponajviše zbog velike elektronizacije i automatizacije njihova posla što



je dovelo i do smanjenja apsolutističkog statusa kapetanske upravljačke pozicije. Pored živih portreta moreplovaca, junaci Maroevićevih putopisnih pripovijesti jesu i sami jedrenjaci, koji su oblikovani djelomično realistički, a djelomično i na rubu personifikacije. Jedrenjaci, poput živih bića, dišu, slute, posreću, strahuju, pate ili trijumfiraju u različitim morskim kataklizmama, a upravo takav prikaz naglašava poseban položaj jedrenjaka koji je u borbi opstanka na moru morao tvoriti neraskidivu cjelinu s posadom i kapetanom. Jedino u prikazu definitivnog sutona njihova vremena Maroević ih u halucinaciji starog kapetana u potpunosti oslikava kao snovita bića i priviđenja (*Posljednje putovanje*). U više svojih proza Frano V. Maroević osobito uzbudljivo i autentično prikazuje ponašanje ljudi u situacijama oluje na moru. Autor bira takve situacije da bi svojem čitateljstvu posvijestio kako se ljudska narav neuljepšano razgolićuje, ali i gubi svoju oholost i drskost pred licem smrti, a dotadašnja sudbina postaje drukčija, neznatnija, bespomoćnija pri usporedbi sa situacijom iskonskog nadvladavanja između čovjeka i mora. Ali upravo u tim najtjeskobnijim situacijama pogibelji i uporne borbe do zadnjeg daha, uloga moreplovca zadobiva simboličnu auru smiona pojedinca koji se bori s granicama ljudskog malodušja i omeđenosti svijeta i koji stremlji prema otkrivanju novog, neiskušanog, neviđenog.

Naposljetku možemo zaključiti da je književna maritimna ostavština kapetana Frane V. Maroevića uspješno i sama izronila iz potonulog vremena na svjetlo dana i pred lica svojih čitalaca koji će preko nje doploviti do razdoblja u kojima su brodi našeg škvera predstavljali presudnu vezu sa svijetom različitih običaja, tradicija, mirisa, mirodija i civilizacijskih otkrića. U cjelini svojih maritimnih pripovijesti i putopisa Frano V. Maroević prišao je moru i pomorstvu kao važnoj i starodrevnoj hrvatskoj gospodarskoj grani, ali je kao stručnjak i čovjek iskazao i svoju neraskidivu ljubav prema moru kao mjestu prirodnog bogatstva, otkrivanja pjesničke fantazijske ljepote, toposu spoznajnog otkrivenja i iskušenja ljudske ustrajnosti.

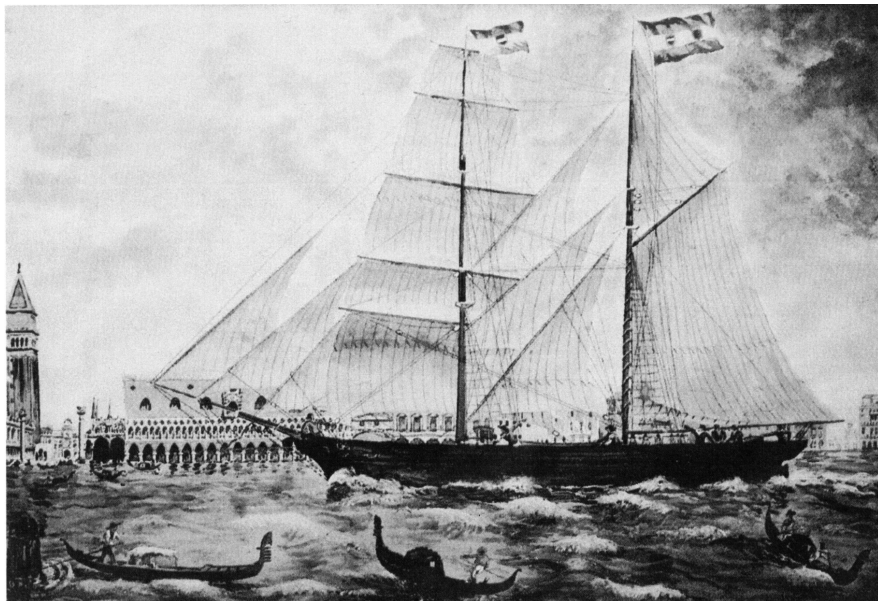
Život Frane V. Maroevića bio je ispunjen živim spektrom interesa prema brojnim prirodnim i humanističkim disciplinama, ali najveću strast osjećao je prema moru i plovidbi, upravo kao što to i sam izgovara u svojim stihovima iz pjesme *Meni se hoće daljina, nemir horizonta*:

O kad pučinska široka njedra

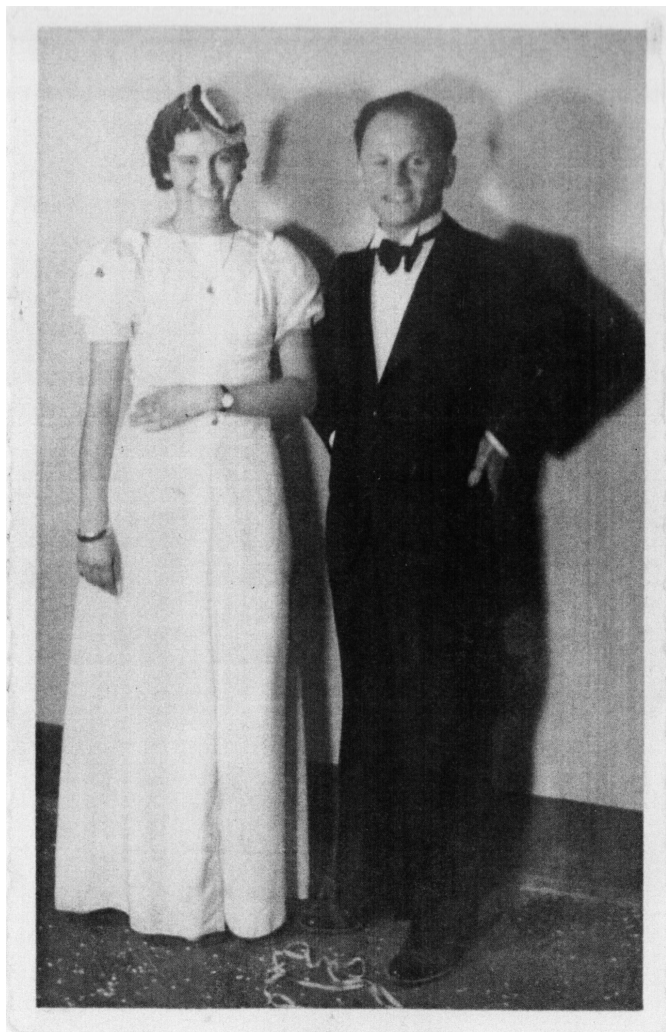
Zadrhte olujom – pir nek se slavi...

Onda sva pupčasta otvoriti jedra!

Galebi olujna braćo: – Zdravi! (rukopis)




Portret jedrenjaka iz 19. st. obitelji Maroević: Brik škuner Giorgio M. u Veneciji, nosivosti 84 tone, vlasnik i kapetan Frano Maroević, autorov djed

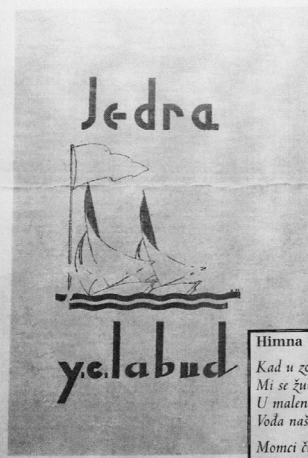


Frano V. Maroević i prijateljica na plesu u Splitu oko 1933. godine

LABUD IVO TIJARDOVIĆ  
VESMAJ.C. „LABUD“ SPLIT

*110b. 1. 6. 11.*





**Himna "Labuda"**

*Kad u zoru prođre prvi sunčev trag  
Mi se žureć probijamo kroz svjež zrak,  
U malenoj luci na okupu smo mi,  
Voda naš nas motri i broji da l' smo svi.*

*Momci čili skačemo u ladu rad',  
Dovršavamo svi pos' o bitro tad,  
Konop driješi se, sidra dižu se,  
Odlazak je, pjesme čuješ jek:*

*Brodovi su naši  
Labudovi bijeli,  
A ljubav, more, sunce i vjetra bir.  
Bilo vedro nebo  
Il' oluje strava,  
Uz snažna jedra pouzdan naš je mir.*

*Naših djedova je prošlost slavna,  
Uskoka bratris mi smo krv.  
Brodovi su naši  
Labudovi bijeli,  
A ljubav more, sunce i vjetra bir.*

*Jedreć svoj mi otkrivamo rodni kraj,  
More, bridi, žala su nam pravi raj,  
Galebova slijedi nam lada divni let,  
Oni opet nama svi znadu svaki kret.*

*Uvijek svjež, pošto postigosmo cilj,  
U svoj dom se vraćamo na pos' o mi.  
Sidra tonu, gle,  
Konop veže se,  
Stigli momci, pjesme čuješ jek:  
Brodovi su naši...*

HIMNA LABUDA

Frano V. Maroević autor je teksta himne jedriličarskog kluba »Labud« u Splitu,  
a navedeni tekst je uglazbio maestro Ivo Tijardović

## LITERATURA

- Bašić, Đivo. 2006. »Pomorstvo Dubrovnika od XII. do početka XX. stoljeća«, u: *Pomorski zbornik*, knj. 44, br. 1, Rijeka, str. 139-178.
- Bezić-Božanić, Nevenka. 1991. »Popis stanovnika otoka Hvara od 1673. godine«, *Čakavska rič*, br. 1, Split, str. 29-43.
- Carić, Juraj. 1884. *Preko Sredozemnog mora*. Matica hrvatska, Zagreb.
- Carić, Juraj. 1885. *Preko Crnoga mora i preko Atlantika*. Matica hrvatska, Zagreb.
- Descriptio peregrinationis Georgii Huszthii*. 1881. 1. izdanje, *Starine*, knj. 13, JAZU, Zagreb.
- Domazet, Mladen. 2004. *Suton flote jedrenjaka Staroga Grada*. Difo, Zagreb.
- Kuničić, Petar. 1893. *Hrvati na Ledenom moru. Putovanje po sjeveru s hrvatskim mornarima po izvješću Julija Payera*. Naklada Lav. Hartmana (Kugli i Deutsch), Zagreb.
- Mendeš, Nikša. 2010. *Po svjetskim morima*. Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja, Rijeka.
- Mihanović-Salopek, Hrvojka i Maroević-Kulaga, Jeni, ur. 2020. *Maritimne sfere Frana V. Maroevića*. Exportdrvo d.o.o. i LASER plus d.o.o., Zagreb – Split.
- Mužinić, Zdravko. 1969. »Vječito more. Sjećanje na zaslužnog pisca«, *Slobodna Dalmacija*, 5. ožujka, Split. Isto i u knjizi *Maritimne sfere Frana V. Maroevića*, Ibid., str. 373-375.
- Mužinić, Zdravko. 1976. *Pomorski stručnjak i pisac Frano V. Maroević*. Poseban otisak iz *Pomorskog zbornika* (separat), knj. 14, Rijeka.
- Nepoznati (nepotpisani) autor. 1939. »Umro je dr. Frano Maroević«, *Novo doba*, 10. ožujka, Split.
- Olujčić, Krunislav. 2020. »Osvrt na radove Frana V. Maroevića«, u *Maritimne sfere Frana V. Maroevića*, ur. Mihanović-Salopek, Hrvojka i Maroević-Kulaga, Jeni, Exportdrvo i LASER plud d.o.o., Zagreb-Split, str. 377-379.
- Pomorska enciklopedija*. 1978. ur. Brajković, Vladislav i Mardešić, Petar, sv. IV, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, str. 540-541.
- Vučetić, Šime, ur. 1973. *Izabrana djela – Antun Pasko Kazali, Mato Vodopić, Luka Botić, Juraj Carić*. Pet stoljeća hrvatske književnosti, knj. 35. Matica hrvatska – Zora, Zagreb.

## BIOGRAPHICAL ELEMENTS IN THE TRAVELOGUES AND MARITIME NOVELS OF FRANO V. MAROEVIĆ (1908 – 1939)

### *Abstract*

Thanks to the care of the author's brother Maroje Maroević, the literary legacy of Frane V. Maroević (1908 – 1939) from Stari Grad on the island of Hvar has been preserved. In addition to his doctorate in maritime law and working as an expert in the field, Frano V. Maroević was a writer and poet, editor of the Split literary magazine *Suvremeni vidici* (*Contemporary Views*), organizer and participant in numerous Split literary evenings from 1922 to 1939. Of special value are the hitherto unknown author's literary and artistic maritime travelogues and short stories, some of which were published in old journals (with numerous errors and linguistic modifications of the then Yugoslav lecturers who arbitrarily changed the author's dialectal expression), and the second number of papers is analyzed for the first time on the basis of preserved autographs. In the context of the history of Croatian literature, the paper examines Maroević's possible role models, i.e. parallels with the maritime realistic prose themes of Juraj Carić and Ante Tresić Pavičić, but also highlights Maroević's stylistic and linguistic peculiarities, early use of Chakavian dialogues in crew conversations, significant input of professional observations and terms in the field of navigation, especially sailing, input of data from various scientific disciplines reflecting the author's multiple erudition, mixing elements of late romanticism with elements of modernism and secession in short stories. Maroević's works include the neorealist, documentary, autobiographical travelogue *Tremiti* and a short story (of memoir-biographical character that the author heard from his father the captain) *Posljednja plovidba* (*The Last Voyage*), which in Vojnović's atmosphere depicts the twilight of the last sailing ships (captains and sailboat owners), introducing elements of surrealism in the hallucinatory vision of missing sailing ships.

Key words: Hvar's literary legacy; autobiographical maritime realistic travelogues; biographical-memoir short stories