

NAUTILUS

Zeitung des Jules Verne Club Berlin

MOBILIS IN MOBILE

№ 2 * Oktober 2001 * Preis: 1 €

Der Radium-Motor,

Eine Jules Verneide von Friedrich Streißler.

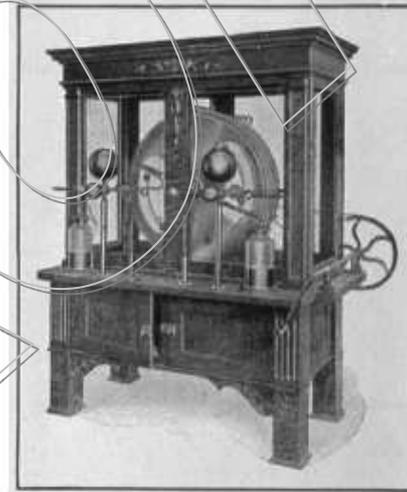
Ist das aber eine Verhimmelung, die man diesem Jules Verne angedeihen läßt! Er habe keinen Vorgänger, keinen Nachahmer, keinen Schüler gehabt, heißt es. Er sei der einzige Vertreter seines Genres gewesen; lächerlich! Ich bin zwar stolz darauf, daß man meinen Freund Julius so vergöttert, aber die Wahrheit muß doch über dieser meiner Eitelkeit stehen, und so will ich es denn offen bekennen, daß der Schöpfer aller der genialen Werke Vernes *ich* bin.

Lieber Leser, staune nicht, dir wird alles klar werden, wenn du das Nähere erfährst. Zwischen mir und meinem Freunde Julius – Gott habe ihn selig – bestand die Abmachung, daß ich die unsterblichen Ideen haben soll, während er, der bekanntlich in seinen jungen Jahren auch Börsenagent war, es übernahm, sie in schönen Mammon umzusetzen. Dafür durfte er zehn Prozent des Ertragnisses und hundert Prozent der Unsterblichkeit behalten, während ich mich mit neunzig Prozent des materiellen Ertragnisses begnügte. Nun, da mein Freund Julius leider tot ist, muß ich meine Ideen *selbst* zu Geld machen, was ich hiermit den Herren Buch- und Zeitungsverlegern mitgeteilt haben will. Also Zahlungen sind nicht mehr in Amiens, sondern in Leipzig bei mir zu leisten.

Schade bleibt es doch, daß mein Freund Julius jetzt tot ist; ich muß mir jetzt selbst die Mühe nehmen, die Frucht unserer gemeinsamen Arbeit der Mitwelt bekannt zu geben, und damit auch auf mein Haupt die Unsterblichkeit zu lenken, die ich bisher so neidlos meinem Freunde zu überlassen gewohnt war. Doch ich will nicht vorgreifen und will die letzte meinem Julius mitgeteilte Idee hier selbst zum besten geben und das damit zu erlangende Joch der Unsterblichkeit gern tragen.

In Paris lebte (und lebt noch) ein Ehepaar, welches das Schnäbeln und son-

stige Äußerungen der ehelichen Liebe als sinnlose Zeitvergeudung und das Schmollen als langweilig betrachtete. Da aber ein Ehepaar doch etwas zusammen tun muß, denn sonst hätten sie sich ja nicht zu heiraten brauchen, so erfanden diese seltsamen Leutchen das – Radium.



Der Leser wird mit seinem gewohnten Scharfsinn schon erraten haben, daß ich von Herrn und Frau Curie spreche, die mit ihrer Entdeckung den Anfang unseres Jahrhunderts radioaktiv beleuchtet haben. Kaum war die erste Kunde von dieser Entdeckung bekannt geworden, trat ich mit gewohnter Geistesfrische vor meinen Freund und sagte: „Julius, ein neuer Roman ist in Sicht, denn das Radium ist entdeckt worden.“

Julius war gewohnt, daß ich alle Ideen habe, darum fragte er: „Wie soll der Roman heißen?“

„Der kalte Strahl“, war die Antwort.

„Das geht nicht“, entgegnete er, „ich habe bereits ein Werk «Der grüne Strahl» geschrieben und das gäbe Konflikte zwischen Buchhändler und Publikum, wenn die Leser statt eines grünen Strahls einen kalten und umge-

kehrt bekämen, Verwechslungen, die unvermeidlich wären.“

Da hatte Julius recht. Ich dachte eine Weile nach, und endlich blitzte es radiumartig in mir auf, und wenn ich ein alter Grieche gewesen wäre, hätte ich gerufen: „Heureka!“ Als Deutscher aber rief ich: „Radium-Motor!“

Mein Freund startete mich an. „Was soll das heißen, Radium-Motor?“ fragte er.

„Das ist der Titel unseres nächsten Werkes“, sagte ich; mein Freund, der etwas schwer von Begriff war, schüttelte aber immer noch den Kopf.

„Wieso Radium-Motor? Soll von einem Motor die Rede sein, der Radium erzeugt, oder...“

„Du wirst gleich aufgeklärt werden“, unterbrach ich meinen Freund. „Du weißt doch, Radium hat eine unerschöpfliche oder sagen wir fast unerschöpfliche Energie.“

(Fortsetzung auf Seite 2)

IN DIESER AUSGABE

„Der Radium-Motor“	1
Verneide aus dem Jahre 1905	
Forum: Michael Crichton - Der Jules Verne von heute?	3
Bildbericht: Ausflug zur Cargolifter Luftschiffwerft	4
Kapitän Nemo im Theater - Ein Überblick in 3 Varianten	6
Bildbericht: Exkursion zum Raketengelände in Peenemünde	8
Jules Vernes Geographie- und Geschichtsbücher	10
Filmkritik: 20.000 Meilen unter dem Meer I bis III	12
Serie: Jules Verne im Internet	13
Straßentheater-Performance „Jules Vernes Welt“ in Meissen	14
Frage & Antwort	15
News - Aktivitäten - Termine	16

Der Radium-Motor.

(Fortsetzung von Seite 1)

„Inwiefern?“

„Der geniale J. J. Thomson hat berechnet, daß die innere Energie des Radiumbromids, wenn das Radiumatom aus Elektronen aufgebaut angenommen wird, so groß sein würde, daß es die Energieabgabe, die das Ehepaar Curie experimentell ermittelt hat, während 30.000 Jahren aufrecht erhalten könnte; der Gewichtsverlust, den ein Milligramm Radium durch das Ausschleudern von Elektronen erleidet, bleibt unter dem dreihundertsten Teil eines Milligramms in einer Million Jahren. Ich habe nun berechnet, daß diese Energie, die ein Milligramm Radium in 30.000 Jahren entwickelt, rund 30 Pferdekraften beträgt. Die Berechnung will ich dir nachher mitteilen. Diese Energie will ich nun zu einem Motor nutzbar machen.“

Jetzt ging dem guten Verne ein Licht auf. Er begriff, worauf ich hinaus wollte, aber noch wußte er nicht, wie zum Ziele gelangen, und er meinte, daß es doch etwas zu lange dauern würde, wenn ein Fabrikant auf die Entwicklung der 30 Pferdekraften 30.000 Jahre warten sollte. Inzwischen würden ja die Bestellungen von seiten seiner Kunden annulliert werden. Dieser Einwand war allerdings berechtigt, ich war aber darauf gefaßt.

„Sachte, lieber Julius“, entgegnete ich, „ebenso wie du ein Bündel Sonnenstrahlen mit Hilfe eines Brennglases vereinigen und dadurch außerordentliche Effekte erzielen kannst, wie zum Beispiel das Abschließen einer Kanone, was alltäglich in Paris im Palais Royal die Sonne besorgt, ebenso muß es doch auch Mittel und Wege geben, das Radium zu zwingen, die Arbeit von 30.000 Jahren in einem Jahre zu verrichten. Es ist also gewissermaßen komprimierte Radiumenergie, die sich innerhalb eines Jahres in Form von 30 Pferdekraften äußert. Nun hat aber Thomson auch berechnet, daß dieser Energieaufwand einen Energieverlust von einem Prozent nach sich zieht. Es müßte also jedes Jahr ein hundertstel Milligramm des Radiums ersetzt werden, um die Energie aufrecht zu erhalten. Oder anders ausgedrückt: zwei Milligramm Radium reichen aus, um eine Energie von 30 Pferdekraften 100 Jahre lang zu entwickeln. Darauf gründet sich mein Radium-Motor.“

„Großartig!“ rief Julius, „aber, wie willst du die Energie von 30.000 Jahren auf ein Jahr vereinigen oder wie du sagtest: komprimieren?“

„Sehr einfach, mittels der Radiumkompresse.“

„Radiumkompresse? Was ist das?“



„Das Radium wird als Radiumsalz, vielleicht Radiotellur, das eine sehr starke Energie hat, auf eine Kupferplatte aufgetragen. Diese Kupferplatte dient als Deckel für die breite Öffnung eines Trichters, der aus einem Stoffe hergestellt ist, der die Radiumstrahlen nicht durchläßt. Die mit Radium bestrichene Seite der Kupferplatte liegt natürlich innerhalb des Trichters. Die Fläche muß dreißigtausendmal so groß sein wie die Ausflußöffnung des Trichters, die ja winzig klein sein kann, etwa wie das Loch, das man mit einer Nadel durch ein Papierblatt sticht. Die im Trichter eingeschlossene Kraft des Radiums strebt natürlich nach einem Ausgang, den sie nur in dieser kleinen Trichteröffnung findet. Hier sammeln sich nun alle Radiumstrahlen von der dreißigtausendmal so großen Kupferplatte, und naturgemäß vervielfältigt sich hier ebenso die Energie des Radiums, wie sich im Hörrohre die Schallwellen verstärken, wenn sie von der breiten Eingangsöffnung nach der kleinen Ausgangsöffnung gelangen.“

„Das ist ja genial!“ rief der gute Verne entzückt aus. Dies war sein gewöhnlicher Ausdruck, wenn ich ihm eine meiner großartigen Ideen darlegte. „Hast du aber“, fragte er dann nach einigem Überlegen, „diese – Radiumkompresse auch schon probiert?“

„Selbstverständlich“, antwortete ich stolz, „ich habe sie ebenso gewissenhaft probiert wie den Luftballon, mit dem wir in fünf Wochen Afrika durchquerten, wie die Riesenkanone, mit der wir die Reise nach dem Monde antraten, und wie den Nautilus, der uns gestattete, 20.000 Meilen auf dem Meeresboden zurückzulegen. Wie du weißt, beruhen alle meine Ideen auf gewissenhaften Experimenten.“

Mein lieber Julius war beruhigt, aber noch hatte er genug zu fragen. „Nun gut“, meinte er, „ich begreife es vollauf, wie du die 30 Pferdekraften 100 Jahre lang aus dem Radiumtrichter, oder wie du das Ding nennst: die Radiumkompresse, herausbringst, aber noch weiß ich nicht, wie du diese Kraft des Radiums zu mechanischer Leistung, zum Betriebe von Maschinen verwenden willst.“

„Nichts leichter als das“, erwiderte ich mit gewohnter Überlegenheit, „du kennst doch das Selen?“

„Du meinst wohl das Ding, oder sagen wir Element, das sich bei der Bestrahlung je nach Umständen ausdehnt oder zusammenzieht?“ fragte mein Freund.

„Ganz richtig, das meine ich; dieses Selen wird nun vor die Öffnung der Radiumkompresse gesetzt und Kupferdrähte daran befestigt. Diese Kupferdrähte sind natürlich mit Seide übersponnen und sind dann um weiches Eisen gewickelt. Die vom Selen empfangene Strahlung des Radium wird in den Drähten sofort in Elektrizität umgewandelt, die dann mit Hilfe einer gewöhnlichen Dynamomaschine die gewünschte Kraft ausübt; du siehst, alles dies ist kolossal einfach.“

Mein Freund Julius fragte jetzt nichts mehr. Er nahm nur noch ein weißes Blatt zur Hand und schrieb darauf mit kräftigen Zügen:

*Der Radium = Motor
von
Jules Verne*

Dies war das Titelblatt des neuen Werkes.

Ich nahm jetzt Abschied; für den Tag hatte ich genug getan. Allerdings am anderen Tage gab es noch genug Arbeit, woran mein etwas unpraktischer Freund nicht gedacht hatte. Wie sollte man eine Fabrik für Radium-Motore errichten, wenn es kein Radium gab? Die geringen Quantitäten, die aus der Joachimsthaler Pechblende gewonnen werden, reichen kaum für die Ärzte, so daß für meine Motore absolut nichts übrig bleibt. Ich mußte also neue Radiumquellen entdecken. Ich dachte zuerst an eine Insel in der Südsee; die seinerzeit versunkene „Geheimnisvolle Insel“ konnte ja durch vulkanische Kräfte wieder gehoben und mit Radium bedeckt sein. Ich verwarf aber diesen Gedanken, weil ich gewohnt



war, mich streng an die Wahrheit zu halten. Ich hätte ja erst hinreisen müssen, um zu sehen, ob die Insel mit dem Radium-lager auch wirklich vorhanden sei. Zu dieser Reise hatte ich aber keine Lust und ich zog es deshalb vor, zu versuchen, ob das Radium sich nicht auch aus anderen Stoffen gewinnen lasse, als aus der Pechblende.

So saß ich nun tagelang hinter Retorten, Zylindern, Tiegeln, Epruvetten, Destillierkolben und sonstigen chemischen und physikalischen Apparaten und mühte mich ab, Radium zu gewinnen. Alles wurde versucht, Heringe und Sägespäne, Rattenzähne und Schnepfendreck, Eichenlaub und Rotwein, kurz alles und jedes mußte seine Radioaktivität bekennen. Ich selbst fühlte mich radioaktiv, wenn ich Austern und Sekt in genügender Quantität versucht hatte, aber Radium-Motore konnte ich damit nicht erzeugen. Endlich nach vierzehntägiger schwerer Mühe war es mir gelungen, ein kräftig wirkendes Radiumsalz herzustellen, das sich zur Fabrikation von Radium-Motoren vorzüglich eignete. Ich zog dieses Radiumsalz aus einem Abfallstoff, den man sonst den Schweinen vorwirft, nämlich aus Kartoffelschalen.

Kaum hatte ich diese große Erfindung gemacht, so lief ich spornstreichs zu meinem Freunde Julius, denn der Roman mußte schleunigst geschrieben werden, damit nicht ein anderer mit der Idee zuvor kam. Als ich in dem Hause meines Freundes ankam, empfing mich Frau Verne mit Tränen, ihr lieber Mann war vor zwei Stunden gestorben.

Was tun? Jedenfalls sehe ich mich jetzt genötigt, weil das Titelblatt des neuen Werkes im Nachlaß meines Freundes gefunden werden dürfte, hier öffentlich zu erklären, daß die Idee von mir herrührt, und ich ersuche die pp. Verleger, die auf den Verlag dieses epochemachenden Werkes reflektieren, sich gütigst mit mir in Verbindung setzen zu wollen. Auch als Ausstattungsstück läßt sich der Stoff sehr gut verwenden, was sich die Herren Theaterdirektoren gefälligst zur Notiz nehmen wollen.

Aus: Reclams Universum. Illustrierte Wochenschrift. XXI. Jahrgang Nr. 35, April 1905, S. 826-828. Zur Verfügung gestellt vom Literaturarchiv Wolfgang Thadewald.

FORUM

Michael Crichton

Der Jules Verne von heute?

Beim Mitgliedertreffen eines bestimmten Berliner Clubs saßen ein etwas angeheiteter Herr B. und der Präsident am späteren Abend beisammen und sprachen über einen gewissen Autoren, Liebling eines vor 100 Jahren begeisterten Publikums...

Pr.: „Ja, ja, es gibt nichts Vergleichbares. So etwas wie ihm KÖNNTE es heute gar nicht mehr geben...“

Hr.B.: „Du irrst. Ich finde es gibt einen, heute, 100 Jahre später. Und er ist in mehreren Punkten vergleichbar.“

Man beachte die „Ist-Form“, die Herr B. benutzte, die auch an dem Abend seinem Gegenüber auffiel. Worauf letzterer in alter Verne-Tradition (denn natürlich geht es hier um Herrn Verne und uns, seine neuen Jünger aus dem Berliner Jules Verne Club) Herrn B. aufforderte, Haken mit Ösen zu versehen, und das (Vergleichen der beiden Autoren in mehreren Punkten) doch bitte schriftlich zu tun.

Tja, und damit nähere ich mich vorsichtig dem Thema dieses Beitrags:

Ist Michael Crichton der Jules Verne von heute?

(Kleine Pause, in der der Autor dieses Artikel Zeit hat, das plötzlich mit Frühstücksobjekten aus dem Publikum garnierte Jackett zu wechseln...)

Ich möchte vorweg festhalten, dass dies keine echte Dissertation zum Thema sein kann, weil ich dafür Verne's Werke zu wenig kenne. Schließlich war mein Grund, Mitglied zu werden, mehr über ihn zu erfahren. Daher bitte ich die sicher beleseneren Leser, an meinen Spekulationen und Behauptungen keinen Anstoß zu nehmen, sondern sie als Aufforderung zu einer konstruktiven Diskussion anzusehen, nicht mehr. (Ich verspreche schon jetzt, es nie wieder zu tun!)

Ein wenig zum Hintergrund von Michael Crichton, der eventuell einigen Vernianern nicht so bekannt ist: Michael Crichton ist ausgebildeter Arzt, und begann sein Schreibphase unter einem Pseudonym: John Lange. Damals schrieb er hauptsächlich Kurzgeschichten. Sein erster großer Erfolg war „Andromeda Strain“ (dt.: „Andromeda“)

im Jahr 1969. Es folgten u.a. „Congo“, „Enthüllung“, „Jurassic Park“ (im Deutschen auch als „Dino Park“ vertrieben), „Rising Sun“, „Sphere“, „Timeline“. Er führte auch Regie in 2 Verfilmungen weiterer Bücher: „Coma“ mit Genevieve Bujold und „Großer Zugraub“ mit Sean Connery. Außerdem produziert er (dauerhaft) und schreibt (gelegentlich) für die TV-Serie „ER“. Viele seiner Bücher wurden verfilmt.

Nun zu den Übereinstimmungen der Herren Verne und Crichton:

(1)
*Technologie ist großartig,
führt aber oft zur Katastrophe.*

Beide Autoren lieben die menschliche Erfindungskraft und deren technologische Umsetzung. Dabei informieren beide über neueste Entwicklungen der zeitgenössischen Technik, die die Leser sicherlich jederzeit erstaunt haben. Das Staunen ist aber nie zentrales Thema, sondern ein Nebeneffekt beim Lesen; wichtiger ist es beiden Autoren, die Kurzsichtigkeit von Alltagsmenschen und insbesondere Wissenschaftlern aufzuzeigen, und die inhärenten Gefahren der neuen Technologien vorzuführen. In einigen Büchern Vernes und Crichtons bleiben am Geschehen beteiligte Wissenschaftler auch gegen Ende des Romans uneinsichtig und verbohrt.

Beide Autoren hatten wahrscheinlich auch ihre Lieblingstechnologien: Bei Verne war es vielleicht eine Art von Hochleistungsbatterie, bei Crichton ist es m.E. Computer-Software und davon gesteuerte Hardware.

(2)
*Vielschreibender und gut verkaufter
Wissenschaftsthiller-Autor, kein
literarischer Gigant*

Beide Autoren sind Vielschreiber und haben mehr als ein Dutzend Bestseller veröffentlicht. Beide haben sogar jeweils eigene Erzählstile geschaffen - Verne einen satirisch-menschlichen, Crichton einen zynisch-unausweichlichen - obwohl sie sich sicherlich auch einem allgemeinen Stil der Zeit in der sie schrieben unterwarfen.

(Fortsetzung auf Seite 15)

Aufbruch in's Heliumzeitalter

Ein Besuch in der CARGOLIFTER Luftschiffwerft



Am 21. April 2001 war es Zeit für den zweiten Clubausflug des Jules Verne Clubs. Wie in der NAUTILUS Nr. 1 angekündigt, war das Ziel die CARGOLIFTER Luftschiffwerft im Spreewald, eine gute Stunde südlich von Berlin. Viele Arbeitskollegen wollten die Zeppelinwerft auch gerne sehen, so daß die stolze Zahl von 32 Teilnehmern zusammenkam.

Mit der Regionalbahn fuhren die Luftschiffahrtbegeisterten gemütlich in den Spreewald, vorbei an schönen Landschaften, die Lust auf eine Wiederkehr für eine Rad- oder Wandertour machten. Pünktlich um 10.26 h wurde der kleine Bahnhof Brand/Niederlausitz (der eigentlich nur aus einem geschlossenen Bahnhofhäuschen inmitten von Wald besteht) von den vernianischen Ausflüglern überflutet. Am Bahnhof stieß dann auch Andreas Fehrman mit seiner Familie zu der Gruppe. Nun ging es in gemütlichem ¼-stündigen Fußmarsch zur Zeppelinwerft.

Hier betrat die neugierige Reisegesellschaft das Besucherzentrum der „CARGOLIFTER WORLD“, wo in einem alten Flugzeughangar informative Videos vorgeführt wurden. Von der Errichtung des Luftschiffhangars über Testflüge im Blimp „Charly“ bis zum Logistikkonzept der CARGOLIFTER AG war man so schon mal informiert.

Anschließend gab es an einem Modell des CARGOLIFTER CL 160 interessante Erklärungen zum Aufbau und Betrieb des geplanten Transportluftschiffes. Hier wurden die Besucher auch über die neuesten konstruktiven Änderungen (wie den Umstieg auf weniger, dafür aber bewegliche Trieb-

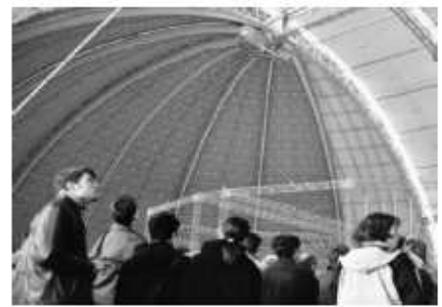


werke) informiert. Der vortragende junge Mann war offenbar noch nicht sehr routiniert, ließ sich aber dennoch nicht aus der Ruhe bringen, als Clubmitglied T.N. bemerkte: „Das riesige Ding kann doch jeder mit einem Luftgewehr vom Himmel holen!“ Nun begann eine Diskussion über die Abschießbarkeit verschiedener Luftfahrzeuge und die Reißfestigkeit moderner Textillamine, die der Vortragende mit dem Hinweis auf erfolgreich überstandene Luftschiff-Attentate in den Vereinigten Staaten beendete.

Die Besucher wurden nun in Autobussen plaziert und eine Runde über das Werftgelände gefahren. Hier waren vor allem Flugzeughangars und Munitionsbunker zu sehen, denn die CARGOLIFTER Werft wurde auf einem ehemaligen sowjetischen Luftwaffenstützpunkt errichtet. Aus dem Bus sah man bereits die riesige Werfthalle, den größten Luftfahrzeughangar der Welt. Das Grau des Hangars hob sich kaum von dem grauen Himmel ab und man konnte die Dimensionen dieses Kolosses noch nicht richtig einschätzen.

Die Omnibusse erreichten den Hangar und die „Lighter than Air Fans“ betraten staunend die 360 m lange und 210 m breite Halle, die aus einer hochmodernen Doppelhülle aus High-Tech-Textilbahnen auf Stahlrundbögen besteht. Kaum zu glauben, aber diese Bögen sind mehr als 100 Meter hoch! Die Grundfläche der Halle beträgt ca.





63.000 Quadratmeter, der Rauminhalt mehr als 5 Millionen Kubikmeter. Diese Dimensionen kann man erst begreifen, wenn man ein in der Halle abgestelltes Fahrzeug oder einen unter der Hallendecke arbeitenden Techniker zum Größenvergleich heranzieht.

Der junge CARGOLIFTER-Angestellte (der durch das glücklich überstandene Schußwaffenattentat an Selbstsicherheit gewonnen hatte) informierte die interessierte Gesellschaft nun über den Aufbau der Halle und die Details der Heliumbefüllung der Luftschiffe sowie den nicht ungefährlichen Ablauf des „Aushallens“ der fertiggestellten Transportluftschiffe.

An dieser Stelle sei erwähnt, daß der Begriff „Zeppelin“ für das CARGOLIFTER Luftschiff nicht korrekt wäre, denn es besitzt kein tragendes Metallskelett. Es ist vielmehr ein „halbstarres Luftschiff“, das durch einen Kiel aus Verbundwerkstoff stabilisiert wird. Innerhalb der Außenhülle befinden sich außer dem Heliumgas nur noch ballonförmige Luftbehälter zum Druckausgleich.

Nach der Besichtigung der imposanten Halle ging es zu einem lächerlich kleinen Wellblechhangar, in dem das Experimentalluftschiff „Joey“ zu

besichtigen war. Dieses 1:8 Modell des CL 160 wird für Materialtests und zur Erkundung des Flugverhaltens genutzt.

Und nun stand der Aufstieg in dem Helium-Fesselballon „High Rise“ auf dem Programm. Der Clubpräsident hatte sich bereits mit einem Taschenmesser bewaffnet, um den aufsteigenden Ballon von seinen Fesseln zu befreien und eine abenteuerliche Reise „5 Wochen im Ballon“ anzutreten. Doch leider spielte der Wettergott nicht mit, der Fesselballon durfte wegen starken Windes nicht aufsteigen.

Die Stimmung war trotzdem gut, als die Ausflugsgesellschaft im Sonderbus in das Spreewalddorf Krausnick fuhr. Hier konnte man im gemütlichen Landhotel ein leckeres Mittagessen bestellen und über das Gesehene fachsimpeln. Leider blieb nicht viel Zeit zum Plaudern, denn der Zeitplan war exakt kalkuliert und der Busfahrer drängte auf pünktliche Abfahrt. Also erreichten die Ausflügler wie geplant die Bahn, die um 17:20 h in Berlin eintraf. Alle waren zufrieden und verabschiedeten sich „Bis zum nächsten Mal!“

D. Michaelis

Infos zur CARGOLIFTER WORLD:
www.Cargolifter.com



20.000 Phantasien unter Wasser

Kapitän Nemo im Theater – Ein kleiner Überblick in drei Varianten

Kapitän Nemo gehört zu den faszinierendsten Gestalten, die Jules Verne für uns erfunden hat (das war 1869) und seither haben Generationen von Lesern in zahllosen Buchausgaben seine Abenteuer mit Spannung verfolgt. Auch wenn Kapitän Nemo bereits 1874 mit seiner „Nautilus“ bei der GEHEIMNISVOLLEN INSEL untergegangen ist, lebt er für uns doch im Roman, in Verfilmungen und sogar in Hörspielen weiter.

Im Gegensatz zu anderen Erfolgsromanen Vernes hat sich die französische Bühne, die mehrere Stücke von und nach ihm mit teils außerordentlich großem Erfolg spielte, des Stoffes aus 20.000 MEILEN UNTER DEN MEEREN überhaupt nicht angenommen. Das lag sicher auch an der damals technischen Schwierigkeit, die geheimnisvolle Welt der Tiefsee durch entsprechende Kulissen lebendig werden zu lassen. So waren es denn auch die Deutschen Pander und Wulff, die erstmals Vernes Ideen adaptierten und 1888 in Hamburg in freier Gestaltung das Stück DER NAUTILUS vorstellten. Daß die Umsetzung technisch nicht leicht gewesen sein kann, zeigt eine Anzeige im *Hamburgischen Correspondent*:

„Die außerordentlich complicirten Maschineneinrichtungen zu dem Ausstattungsstücke DER NAUTILUS haben im letzten Momente derartige technische Schwierigkeiten ergeben, daß sich die Direction veranlaßt sieht, dem verehrlichen Publikum anzuzeigen, daß“ – die Premiere verschoben werden muß.

Die aus der GEHEIMNISVOLLEN INSEL bekannten Flüchtlinge landen dort mit einem Ballon und treffen auf den sterbenden Kapitän Nemo. Mit dessen Tochter Alinda unternehmen sie dann in der „Nautilus“ eine Reise unter Wasser rund um die Welt, Gute und Böse werden vom Schicksal kräftig durcheinandergewürfelt, und die bunte



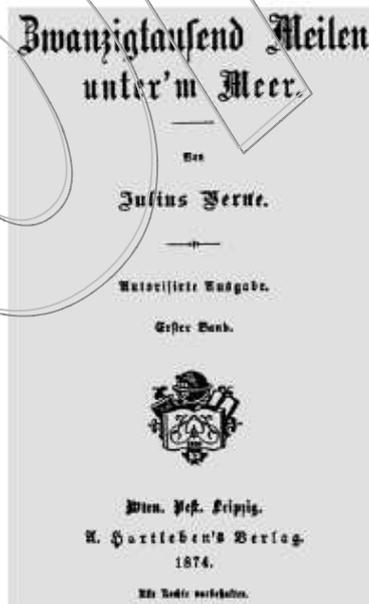
Szenenfolge gab sogar Gelegenheit, in spätere Aufführungen noch Kriegstänze von „13 Amazonen vom Stamm Jorübu aus dem Königreiche Dahomeh“ die erstmals in Europa auftraten, einzufügen. Der Rezensent T. (das war aber noch nicht ich!) lobte damals das Stück denn auch sehr ausführlich und faßte es treffend zusammen als „ein großartiges idealistisch-materialistisches, aeronautisches, eisenindustrielles, submarines, locomotivistisches, taubenpostalisches, elektrisches, dampfmaschinelles, zoologisches, botanisches, mineralogisches, strategisches, choreographisch-moralisches, infernalisches, europäisch-amerikanisch-afrikanisch-asiatisch-

australisches Riesendrama“.

Nach solch großartigem Spektakel verblieb Kapitän Nemo zunächst um mehr als hundert Jahre in den eisigen Tiefen des Meeres, bis er im Sommer 1996 im Musical NEMO wieder auferstehen durfte. Die Idee, Kapitän Nemo zu beleben, hatten Reinmar Müller und Hans-Jürgen Strack, die Musik und Text schrieben. Aber auch sie fügten, um neue dramaturgische

Szenen zu schaffen, ebenfalls eine Frau ein, Nemos Stieftochter Lara. Gleichwohl bleibt ihre Adaption wirkgetreu, denn Professor Arronax, sein Diener Conseil und Ned Land werden wie in Vernes Roman an Bord der Nautilus (in deren herausklappbarem Inneren das Orchester saß) gefangen gehalten und geraten hier in ein Spannungsfeld aus Fanatismus, Neid, Liebe und Eifersucht. Die Musicalgruppe der hessischen Gesamtschule Asslar-Hermanstein zeigte in mehrfach wiederholten Aufführungen mit 40 Mitwirkenden unter der Regie von Marion Vasil ein „Feuerwerk aus murreißender Musik, ausgefeilter Choreographie und spritzigen Dialogen“, sie boten „eine Qualität, Kreativität und Professionalität, wie man sie von jungen Leuten und Laien eigentlich nicht erwarten kann“ (so jeweils die örtliche Presse). Den bis zu 900 Zuschauern jeder Aufführung gefielen besonders die Unterwasserspaziergänge und die dazugehörige phantastisch-bunte Bühnenausstattung sowie die Kostüme. Durch eine CD und eine Videokassette konnten Interessierte die Aufführung auch zu Hause erleben.

Ohne eine Kapitän Nemo zugesellte Tochter, die es im Roman ohnehin nicht gibt, ja sogar ganz ohne die Gestalten des düster-heroischen Kapitäns und des kämpferischen Ned Land setzt ein kleines, in Europa einmaliges Theater mit einem zunächst merkwürdig klingenden Namen ganz andere Maßstäbe: Das „Lübecker Unterwasser Marionettentheater“ steckt aber keineswegs die Zuschauer in Taucheranzüge



Titelblatt der ersten deutschen Buchausgabe 1874

und setzt sie ins Wasserbecken, nein - die von den „Schauspielern“ dargestellten Lebewesen bewegen sich selbst im Wasser, ganz wie Verne im Roman seine Figuren so leben läßt. Das Theater, von dessen Art es nur in Vietnam ein ähnliches gibt, wurde vor drei Jahren von zwei jungen Leuten gegründet, die sich heute sympathisch-bescheiden einfach als Wolf und Simone vorstellen (wir wollen es dabei auch belassen). Sie spielten zunächst einige andere Stücke, griffen dann aber bald auf eine Anregung zurück, die ihnen Karel Zemans Film DIE ERFINDUNG DES VERDERBENS (1957) mit seinen phantastisch-skurilen Unterwasserzenen gab. Nur sie beide „spielen“ mit Hilfe ihrer Marionetten in einem dreitausend Liter umfassenden Wasserbecken das nach einem Jahr Vorbereitung entstandene Stück, das nur noch Motive aus Vernes Roman verwendet.

In nun schon über einhundert Vorstellungen auch auf Tourneen erprobt, wurde das ursprünglich zweistündige und nun auf etwa eine Stunde zusammengefaßte Stück zunächst nur nachmittags für Kinder gegeben. Anhaltendes Interesse Erwachsener ließen Wolf und Simone auch die Abendzeit belegen. Dafür sind sie mit dem Naturhistorischen Museum in Lübeck, in dessen Räumen sie „spielen“, gewissermaßen eine Symbiose eingegangen. Die Zuschauer erhalten nämlich durch den Hausherrn vorher eine kostenlose, informative Führung durch das Museum, bei der vor allem die in Schleswig-Holstein gefundene 10 Millionen Jahre alte Versteinerung eines Bartenwals aus dem Miozän besonders interessant ist.

Solchermaßen auf Meerestier eingestimmt, „tauchen“ die Zuschauer dann in die Vorstellung ein. Die Geschichte des Stückes ist die Erinnerung des greisen Professors Arronax, der seinem Gefährten Conseil aus alten Aufzeichnungen „von früher“ vorlesen will, doch sind die beschriebenen Blätter vernichtet. So träumt er sich mühsam und bruchstückhaft zurück in die Zeit, als er noch an Bord der „Nautilus“ war. Dieser ersten, etwas gedehnten Szene folgen dann die einzelnen Bilder seiner

in die Erinnerung zurückgerufenen Erlebnisse. Sie werden aber nicht von abenteuerlichen Szenen mit hektischen Aktionen dominiert, nicht die Gefangenahme durch Kapitän Nemo, nicht der Kampf mit dem Riesenkraken, nicht Ausbruchsversuche mit Ned Land sind es, an denen die Zuschauer teilnehmen.

Es sind eher friedfertige, ja bisweilen heitere bis köstliche Szenen, in denen Professor Arronax sich zunächst mit der Schiffsratte Conseil befreundet (die später sein Gefährte werden wird) und dann neugierig die Tiefsee erkundet und ihre Bewohner kennenlernt, während aus dem Hintergrund manchmal genauso majestätisch wie geheimnisvoll die „Nautilus“ mit erleuchteten Bullaugen heranschwebt. Von Disneys Film geprägte Erinnerungen an die heimelig-plüschig-feine Inneneinrich-

Zusammenhang mehr mit der konkreten Handlung aus Vernes Roman hat. Der wird hier denn auch ohne Bedauern nicht weiter vermisst. Erst wenn Professor Arronax, in der Tiefsee winzig und wie verloren wirkend, in seinem Tauchanzug wieder einmal sichtbar wird oder sich die Schotten vor den leuchtenden Aussichtsfenstern der „Nautilus“ hörbar öffnen und schließen, finden die Zuschauer zurück in die vorgebliche Wirklichkeit von Professor Arronax (und damit zurück zu Jules Vernes Roman), der sich auf diese Weise wieder die vollständigen Aufzeichnungen zusammengeträumt hat.

Der Aufführung am Abend schließt sich ein Blick hinter die Kulissen an. Die Zuschauer erhalten Einblicke in die Technik, Figuren und Spielweise und können nach Herzenslust fragen und diskutieren. Wolf und Simone haben mit diesen Mitteln, die den meisten Zuschauern bis dahin nahezu unbekanntes Stärken einer neuartigen Unterwasserbühne voll ausnutzend, mit Erfolg ein ganz eigenes kreatives Stück Theater geschrieben und „gespielt“, das auch erwachsene Zuschauer voll in seinen Bann zieht.

W. Thadewald



tung tauchen dann sicher bei einigen Zuschauern auf, und vielleicht hören sie sogar Kapitän Nemos Orgelspiel.

Es folgt ein abwechslungsreicher Reigen von Begegnungen mit allerlei Meeresgeschöpfen von skurrilen, fast comichaften Formen in hell leuchtenden oder auch sanft schimmernden Farben bis hin zu düsteren Schatten, von denen fast nur noch glühende Augen sichtbar sind. Meist gleiten die Wesen in verträumten, sanften Bewegungen heran, schweben schwerelos auf und ab oder umkreisen einander, manchmal auch munter tanzend.

Besonders mit ihren weiten Flossen wallende Rochen und filigrane Geschöpfe von nahezu ästhetischem Reiz schaffen traumhafte Bilder von zauberhafter Poesie, in denen Zeit und Raum aufgehoben scheinen und sich ganz natürlich ergibt, daß das Stück keinen

Nachdruck aus: Chroniken der Science Fiction Gruppe Hannover, Nr. 176, Dezember 1996, S. 13-15+17. Fotos mit freundlicher Genehmigung des Lübecker Unterwasser Marionettentheaters.

Das Musical NEMO wurde 1996 zum letzten Mal aufgeführt. Video und Soundtrack-CD werden nicht mehr angeboten.

Das Stück 20.000 MEILEN UNTER DEM MEER steht in dieser Saison leider nicht mehr auf dem Spielplan des Lübecker Unterwasser Marionettentheaters. Aktuelle Informationen zum Spielplan im Internet: www.Wassertheater.de

Exkursion zur „Wiege der Raumfahrt“

Ein Ausflug zur ehemaligen Raketenversuchsanstalt Peenemünde



Der Jules Verne Club logierte im Ostseebad Bansin

Eigentlich wollte ich im Bett liegenbleiben, war dann aber doch pünktlich um 07.30 Uhr auf dem Bahnhof Berlin-Lichtenberg. Hier sollte eine Exkursion des Science Fiction Clubs ANDYMON zur ehemaligen Raketenversuchsanstalt in Peenemünde starten. Der Jules Verne Club beteiligte sich mit 7 Leuten. Nach 10 Minuten rollte der Zug an. Einige Clubkameraden vertrieben die Müdigkeit mit einem Pilsener, ich zog ein Nickerchen vor.

Mittags erreichten wir die Insel Usedom. Während die „Andymonier“ ihr Quartier in Karlshagen bezogen, legten wir „Vernianer“ einen Zwischenstopp in Zinnowitz ein, die einen verbrachten ihn am Strand, die anderen beim Chinesen. Beide Clubs trafen schließlich pünktlich in Peenemünde zusammen. Autofahrer Kai S. nebst Freundin Mantela waren

Auf dem ehemaligen Stützpunkt der NVA sind auch diverse Militärflugzeuge zu besichtigen



bereits vor Ort.

Für Herrn Schmidt war es heute schon die dritte Führung im *Historisch-technischen Informationszentrum Peenemünde*. Aber seine Stimme und wir hielten bis zum Schluß durch, nicht zuletzt wegen seinen gut erzählten historischen Geschichten. Bevor Herr Schmidt hier Führungen gab, war er NVA-Offizier in Peenemünde, was bis 1936 nur ein kleines Dorf war.

Im Jahre 1936 mußte das Dorf aus Gründen der Geheimhaltung verschwinden. An diesem, zuvor von Wernher von Braun persönlich ausge-

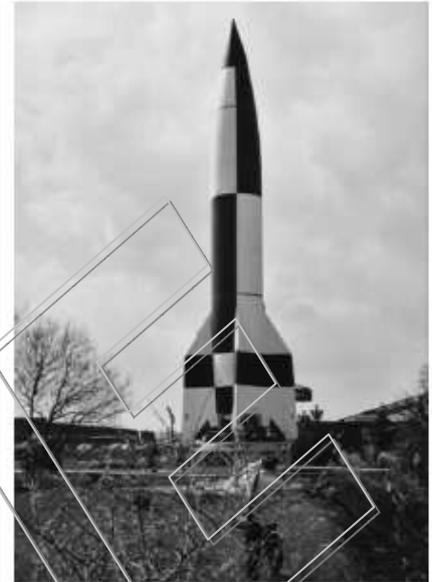


Eine Fieseler 103 Flügelbombe, bekannt als „V1“

wählten Ort, entstand dann die Raketenversuchsanstalt, erfuhren wir. Ab den 50er-Jahren war Peenemünde eine Flieger- und Marinebasis der NVA.

Nun kam etwas Bewegung in die Gruppe, wir gingen zu einer ca. 14 m hohen A4-Rakete (später auch „V2“ genannt, das „V“ steht für Vergeltungswaffe). A4 lernte ich, heißt eigentlich Aggregat 4 und wurde aus mehreren Test-Aggregaten entwickelt. Schmidt fing an, das Aggregat in Gedanken vor uns zusammenzubauen: „Spitze mit Nutzlast... Kreiselsteuerung... Treibstofftanks... Antrieb.“

Eine A4 verbrauchte über 3,6 t an Treibstoff: flüssigem Sauerstoff und einer Mischung aus Methanol und



Eine „A4“-Rakete (von der NS-Propaganda als „V2“ bezeichnet)

Äthylalkohol. Den Sauerstoff stellte man in einer eigens auf dem Gelände errichteten Fabrik her. Den Rohstoff für den Alkohol bildeten Kartoffeln (ca. 30 t für einen A4-Start!). Bei ca. 6.000 produzierten A4 stand damit eine erhebliche Menge an diesem wichtigen Nahrungsmittel nicht mehr für die menschliche Ernährung zur Verfügung.

Wernher von Braun (1912 - 1977) war Ingenieur, Visionär, NSDAP-Mitglied und der wissenschaftlich-technische Leiter der Heeresversuchsanstalt Peenemünde. Die Nationalsozialisten waren besessen von der Weltherrschaft, er vom Raketenflug, eine unheilvolle Verbindung, die beide eingingen. Von Braun hatte

Neben dem Raketenversuchsgelände liegt die sowjetische U461 als „schwimmendes U-Boot-Museum“





Kai S. und Gunnar H. übernehmen das Kommando auf der Brücke des NVA-Raketenwerfers

den Traum vom Flug zum Mond und dazu mehrere tausend Ingenieure und Zwangsarbeiter zur Entwicklung einer Rakete, allerdings nicht als Raumfahrzeug, sondern als Waffe im Luftkrieg gegen England.

Am 3. Oktober 1942 erreichte eine A4-Rakete die Grenze zum Welt- raum. Es wurde mit der Serienproduktion der A4 in Peenemünde begonnen. Die logistischen Voraussetzungen waren gegeben, die der Infrastruktur so- wieso: eigenes Kraftwerk, Windkanal, diverse Produktionsräume, Startrampen, Unterkünfte, Zwangsarbeiter- lager, ein eigenes S-Bahn-Netz....

Herr Schmidt schritt strammen Schrit- tes von der fliegenden Bombe Fi 103 („V1“) zum monströsen Kraftwerk, jedenfalls für die damaligen Verhält- nisse. Eine Menschenraube klebte an ihm. Das Kesselhaus des Peenemün- der Kraftwerkes, erbaut in Rekordzeit, lieferte seit 1942 Strom und Wärme für die Heeresversuchsanstalt und blieb im übrigen bis 1990 am Netz. Hauptsächlich zu Tarnungszwecken wurde das Kraftwerk (1000 t Stahlbeton) mit 22 Mio. Ziegelsteinen ver- kleidet, die Schlotte gaben aufgrund wirkungsvoller Filtertechnik kaum Rauch in die Umgebung ab.

Es half letztendlich nicht viel. Die Peenemünder Raketenversuchsanstalt wurde bombardiert, die Produktion mußte in den berüchtigten

Auch auf der Heringsdorfer Seebrücke stößt man auf die Zeichen Jules Vernes. Aus markenrechtlichen Gründen wurde aus der „Nautilus“ ein „Nauticus“



„Stollen Dora“ bei Nordhau- sen verlegt werden. Deutsch- land verlor den 2. Weltkrieg. Daran änderten auch die V1 und V2 nichts. Die V2 forder- te ca. 9.000 Opfer beim Kriegseinsatz, ca. 20.000 Häftlinge kamen dafür bei der Raketenproduktion um's Le- ben.

Nach 1945 ging ein „German Rocket Team“ im Rahmen der von den Amerikanern „Operation Paperclip“ ge- nannten Initiative in die USA, mit dabei: Wernher von Braun. In Hunsville (Alabama), der gegenwärtigen Partnerstadt von Peenemünde, war von Braun wesentlich für den Bau und Start des ersten ameri- kanischen Erdsatelliten (Explorer I), außerdem für die Entwicklung der Saturn-Rakete und des Apollo- Programms verantwortlich.



Kapitänleutnant N. peilt die Lage

Wir hatten derweil die Ausstellung im Kraftwerksgebäude gestriffen und schauten gespannt zur Wand. Es lief der Film „Es be- gann in Peenemün- de“, eine histori- sche Dokumentati- on, bei der auch Zeitzeugen zu Wort kamen. Wenig spä- ter verabschiedeten wir Herrn Schmidt mit Applaus.

Nach kurzer Pause ging es weiter mit der Erkundung des



Im Torpedoraum der U461

Geländes. Wir wollten noch die Flug- zeuge, Hubschrauber und den ehemaligen NVA-Raketenwerfer im Hafen sehen. Eine Mehrheit besichtig- te auch noch das russische U-Boot U461, das neben dem Raketenver- suchsgelände liegt. Dann wurde es Zeit, in unser Hotel nach Bansin zu fahren. Dort wartete auch ein Abend- essen im „Klabautermann“ auf uns, zwischen Seekarten und Fischernetzen unterhielten wir uns prima.

Am Sonntagmorgen gab es einen prächtigen blauen Himmel und strah- lenden Sonnenschein. Wir entschie- den uns für eine Strandwanderung über Heringsdorf nach Ahlbeck, vor- bei an schönen Villen aus der Kaiser- zeit. An der Ahlbecker Strandprome- nade spendierte Kai B. ein leckeres Mittagessen – ein schöner Abschluß unseres Ausfluges. *G. Heiden*

Ein schöner Strandspaziergang über Heringsdorf nach Ahlbeck



Jules Vernes Geographie- und Geschichtsbücher (1864 - 1880)

Bibliographische Notizen zu Vernes geographischen und historischen Werken

Die große Popularität Vernes gründet sich unter seinen begeisterten Lesern meist auf den Zyklus der „Außergewöhnlichen Reisen“ (*Voyages Extraordinaires*). Was viele, die nur einige Berührungspunkte mit dem Schaffen Vernes hatten, nicht wissen ist, daß er auch einen größeren Zyklus von Geographie- und Geschichtsbüchern geschrieben hat. Dies geschah im Zeitraum von 1864 bis 1880. Daß er ein fundiertes Wissen über die Erforschung der Erde hatte, haben wir ja auch in dem nicht enden wollenden Monolog Paganels über die Erforschung Australiens im Buch „Die Kinder des Kapitän Grant“ gelesen. Viele seiner Reise-romane sind gespickt mit Detail- und Hintergrundinformationen zum Schauplatz des Geschehens und zur Entdeckungsgeschichte der Regionen aus der Sicht der Europäer. Seine Geographie- und Geschichtsbücher enthalten Faktenmaterial in Reinkultur, allerdings verdaulicher aufbereitet durch einen fast plauderhaften Ton der Erläuterungen.

Volker Dehs hat in seinem Buch „Jules Verne“ /1/ die Entstehungsgeschichte dieser Bücher hinterleuchtet: Sein Hausverleger Pierre-Jules Hetzel wollte als Auftragswerk anfangs ein Geographiewerk über Frankreich schreiben lassen (siehe unten unter (1)). Dies hatte bereits Théophile Lavallée begonnen, er konnte es aber aus gesundheitlichen Gründen nicht fortführen. Verne willigte ein, schien es aber bald zu bereuen. In einem Brief an seinen Vater, Pierre Verne, schrieb er damals, daß er wie ein „Zuchthäusler“ schuffen müsse. Wer schon einmal einen Fachvortrag ausgearbeitet hat, der weiß, welche riesigen Recherchearbeiten



Bild 1: „Die Entdeckung der Erde“; A. Weichert Verlagsbuchhandlung Berlin (ca. 1910)

dazu notwendig sind. Für seine Aufgabenstellung hat dies Jules Verne mit Akribie und einem riesigen Wust von handschriftlichen Aufzeichnungen bewältigt.

Dieses Werk und die in Folge erschienenen Bücher sind in „The Complete Jules Verne Bibliography“ /2/ von Volker Dehs, Zvi Har'El und Jean-Michel Margot im Abschnitt III. „Aufsätze (Essays)“ unter dem Punkt III-1 „Geographie- und Geschichtsbücher“ und unter III-2 „Anderes Material“ erfaßt.

Nachfolgend möchte ich, wie auch auf meiner Website /3/, die Geographie- und Geschichtsbücher vorstellen. Um Quervergleiche mit der vorgenannten Bibliographie zuzulassen, habe ich die Klassifizierung und die inhaltlichen Forschungsergebnisse direkt übernommen. Dazu habe ich die Unterlage übersetzt und etwas verständlicher kommentiert.

Zu den Geographie- und Geschichtsbüchern gehören erstens „Die illustrierte Geographie Frankreichs und seiner Kolonien“, zweitens „Die Entdeckung der Erde“ und drittens „Die wirtschaft-

liche und wissenschaftliche Eroberung der Erde“.

Auf „Die illustrierte Geographie Frankreichs und seiner Kolonien“ (1) (*Géographie illustrée de la France et de ses colonies. Précédée d'une étude sur la géographie générale de la France*) möchte ich an dieser Stelle nicht weiter eingehen, denn leider habe ich kein Beispielmuster, so daß ich mich inhaltlich darüber nicht belesen konnte.

Den deutschsprachigen Lesern besser bekannt ist „Die Entdeckung der Erde“ (2) (*Découverte de la Terre. Histoire générale des grands voyages et des grands voyageurs.*) Denn dieses Werk wurde hier öfters verlegt. Der Beginn der Arbeit zu diesem Werk liegt bereits im Jahre 1864 und sie endete im Jahre 1880. Dazu gab es am 1. Januar 1864 einen zweiten Vertrag zwischen Jules Verne und Pierre-Jules Hetzel. Volker Dehs, Zvi Har'El und Jean-Michel Margot gliedern diese Arbeiten in zwei Phasen.

In der Phase „A“, wie die erste Periode auch genannt wird, schuf Verne einen Band, der 7 Kapitel umfaßte. Er wurde von Hetzel im Mai/Juni 1870 (Format: in-18 Edition) unter dem Titel *Découverte de la Terre / Histoire des grands voyages et des grands voyageurs* veröffentlicht.

Daß die anfängliche Leichtigkeit zur mühsamen Pflicht wurde, ist einem Brief Vernes an seinen Vater 1868 zu entnehmen: „Ich muß einfach damit fertig werden, damit ich mich wieder an etwas anderes setzen kann.“ (1/, Seite 58)

In Bild 1 sehen wir ein Beispielmuster einer deutschsprachigen Ausgabe

aus meiner Sammlung /4/. Die Schilderung der Entdeckung der Erde beginnt in vorchristlicher Zeit mit solchen Männern wie Hanno, Herodot, Phyteas, Cäsar und Strabo, kommt dann zu den Weltreisenden des 1. bis 9. Jahrhunderts wie Pausanias und Willibald. Weiter geht es bis zum 13. Jahrhundert, mit solch Vertretern wie Marco Polo. Das Buch endet mit einer ausführlichen Schilderung der Reisen des Kolumbus.

In der Phase „B“, der zweiten Periode, entstanden Werke, die Verne mit Hilfe des Bibliothekars Gabriel Marcel (1843-1909) von der *Bibliothèque Nationale de Paris* schuf. Veröffentlicht wurden sechs in-18 Bände und drei illustrierte in-8° Bände. Diese Phase setzt sich aus drei Teilen, wie nachfolgend gegliedert, zusammen (und hier wird es etwas kompliziert, da die deutschsprachigen Entsprechungen teilweise anders verlegt wurden):

Der 1. Teil, bestehend aus zwei in-18 oder einem in-8° Band, enthielt: *Histoire des grands voyages et des grands voyageurs / Découverte de la Terre*. Die zwei in-18 Bände waren wie folgt gegliedert: Band I mit 8 Kapiteln und Band II mit 6 Kapiteln, beide erschienen am 21. Oktober 1878. Nach 1886 erschienen die Bände unter dem Titel *Histoire des grands voyages et des grands voyageurs / Les Premiers Explorateurs*. Alternativ dazu gab es als einen in-8° Band unter dem Titel: *Les grands voyages et les grands voyageurs / Découverte de la Terre* eine reich illustrierte Ausgabe am 18. November 1878. Nach 1886 hieß der Titel: *Découverte de la Terre / Les Premiers Explorateurs*.

Die deutschsprachige Entsprechung sehen wir in Bild 2: als Beispiexemplar der zweite Band der oben genannten Ausgabe von Weichert. Er beginnt mit der Eroberung Indiens und der Gewürzländer und endet mit dem Ausgang des 17. Jahrhunderts. Hier schließt sich jetzt nahtlos der 2. Teil des Gesamtzyklusses an.

„Die großen Seefahrer des 18. Jahrhunderts“

Der zweite Teil besteht wiederum aus zwei in-18 oder einem in-8° Band. Dies waren: *Histoire générale des grands voyages et des grands voyageurs / Les Navigateurs du XVIIIe siècle*. Die zwei in-18 Bände erschienen als Band I mit 5 Kapiteln am 5. Juni 1879 und mit Band II am 9. Oktober 1879.

Später gab es dann die repräsentative illustrierte Ausgabe: *Histoire générale des grands voyages et des grands voyageurs / Les grands navigateurs du XVIIIe siècle* in einem in-8° Band. Dies war am 17. November 1879. Nach 1886 nannte sich das Buch *Découverte de la Terre / Les grands navigateurs du XVIIIe siècle*.

Eine aktuelle deutschsprachige Ausgabe erschien im Diogenes Taschenbuchverlag /5/. Der Verlag, der in seiner Ausgabe die Bände des zweiten und dritten Teils zusammenfaßt („*Les grands navigateurs du XVIIIe siècle*“ und „*Les voyageurs du XIXe siècle*“) sagt dazu: „Jules Verne schreibt die Geschichte der Entdeckung der Erde, er berichtet von den Fahrten und Abenteuern der Entdecker des 18. und 19. Jahrhunderts wie Cook, Vancouver, Mackenzie, Bering, Alexander von Humboldt u.a.; dieses einzigartige Buch bringt darüber hinaus eine Fülle von ethnologischen, geographischen und soziologischen Beobachtungen und Informationen.“

„Die Reisenden des 19. Jahrhunderts“

Den dritten Teil des Zyklus gab es wieder als zwei in-18 oder als eine in-

8° Band. Die Ersteren kamen unter dem Titel *Histoire générale des grands voyages et des grands voyageurs / Les Voyageurs du XIXe siècle* mit Band I am 24. Juni 1880 und mit Band II am 1. November 1880 heraus. Am 15. November 1880 gab es dann wieder die große in-8° Ausgabe, die unter dem gleichen Titel erschien. Nach 1886 nannte sie sich: *Découverte de la Terre / Les voyageurs du XIXe siècle*.

Das Titelbild des Originals ist übrigens als Faksimile im oben genannten Buch des Diogenes Verlages zu sehen. Denn *Les voyageurs du XIXe siècle* ist dort als zweiter Teil des Buches auch inhaltlich wiedergegeben. Damit ist bei Jules Verne der Zyklus der Forscher und Entdecker abgeschlossen.

Zu den anfangs erwähnten drei Abschnitten der Geographie- und Geschichtsbücher gehören noch die Bücher, die als dritter und letzter Part unter der Überschrift: „Die wirtschaftliche und wissenschaftliche Eroberung der Erde“ (*La conquête économique et scientifique du globe*) (3) bekannt wurden. Da ich von diesen leider auch noch kein Exemplar in meiner Sammlung habe, lasse ich die Erläuterungen mit diesem Fakt enden.

A. Fehrmann

Quellen:

/1/ Volker Dehs „Jules Verne“; Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, Reinbek bei Hamburg, 3. Auflage 2000; ISBN 3 499 50358 1

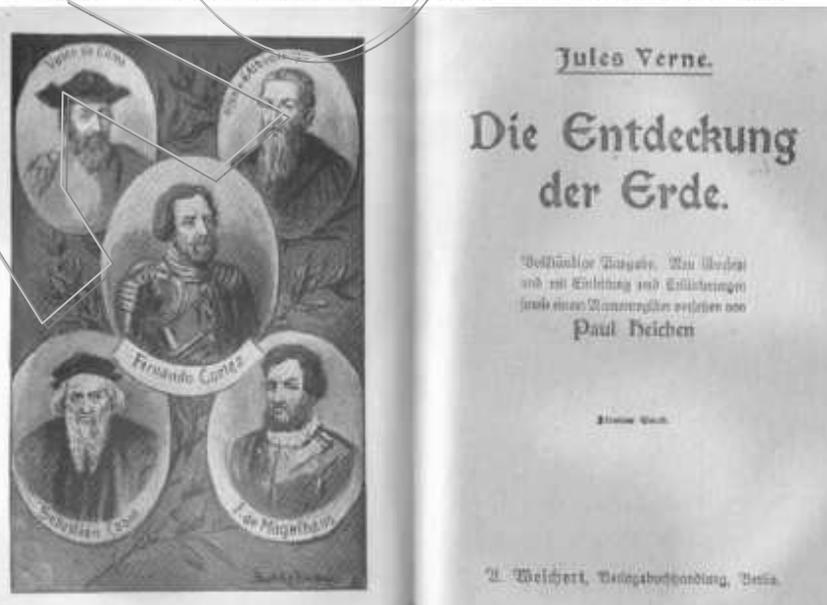
/2/ „The complete Jules Verne Bibliography“ von Volker Dehs, Zvi Har'El und Jean-Michel Margot; WEB: <http://jv.gilead.org.il/biblio/>

/3/ Andreas Fehrmanns „Collection Jules Verne“; WEB: <http://www.j-verne.de>

/4/ Jules Verne „Die Entdeckung der Erde“; A. Weichert Verlagsbuchhandlung Berlin (ca. 1910)

/5/ Jules Verne „Die großen Seefahrer und Entdecker“; Diogenes Verlag Zürich; 1994; ISBN 3 257 21401 4

Bild 2: Band 2 der „Entdeckung der Erde“, Weichert, Berlin um 1910



20.000 Meilen unter dem Meer I bis III oder: Ist es wirklich Jules Verne?

3 Jules-Verne-Verfilmungen im Vergleich

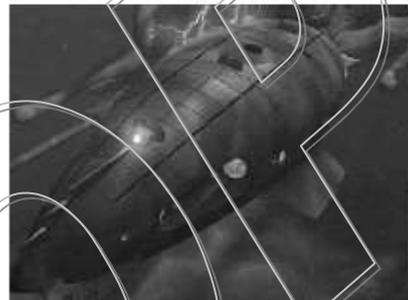
Heutzutage werden viele Romane oder Erzählungen berühmter Autoren verfilmt und in den meisten Fällen ist der Zuschauer maßlos enttäuscht, was die Regisseure aus einem Werk machen. Auch bei Jules Vernes einmaliger Erzählung „20.000 Meilen unter dem Meer“ gab es von 1954 bis 1999 drei verschiedene Verfilmungen, die ich nun etwas kritisch unter die Lupe nehmen möchte.

Beginnen wir mit dem US-Fernsehfilm aus dem Jahr 1996 mit Ben Cross als Kapitän Nemo (ProSieben: 4.12.1997). Als ich damals in einer Programmzeitschrift von dem Film erfuhr, hatte ich große Erwartungen von der modernen Umsetzung dieser tollen Erzählung. Bis dahin kannte ich nur die Version von Disney aus dem Jahre 1954. Doch schon der Anfang begann mit einer Enttäuschung: Der Film beginnt mit einer Szene, als die „Nautilus“ ein Schiff rammt. Doch mehr als ein im Schrittempo (!) ankommendes gelbes Licht sieht man nicht. Nun gut denke ich, es hat ja gerade erst angefangen.

Aber leider erfüllt dieser Film in meinen Augen die Erwartungen überhaupt nicht. Unbekannte Schauspieler sind mit den anspruchsvollen Rollen wie die des Professors oder des Kapitäns völlig überfordert. Auch der steigende Konflikt zwischen Nemo und Ned Land verpufft bis auf wenige Ausnahmen vollkommen.

Die Version der Nautilus ist ebenfalls misslungen: Sie sieht aus wie ein zu lang und zu schmal geratener Delphin oder Wal, also wie eine Röhre, hat aber nichts mit einem furchterregenden Ungeheuer zu tun. Der größte Fehler des Regisseurs ist allerdings der Schluss: Die drei Gefangenen schaffen, wie in Vernes Roman geschildert, die Flucht. Danach treiben sie hilflos auf dem Meer, bis zu dem Moment, als sich plötzlich vor ihnen ein Schlauchboot auflöst. Zunächst fragt sich der Zuschauer, woher dieses Boot plötzlich kommt. Kapitän Nemo hat es den Flüchtenden geschenkt! Eine absolute Fehlinterpretation der Hauptfigur Nemo! Der Leser erfährt doch in der Buchvorlage, wie sehr Nemo die Menschen hasst. Würde er dann drei Flücht-

tigen helfen, damit die ihn später in der Öffentlichkeit verraten? Ein Widerspruch in sich selbst! Der Film endet mit Nemos Worten: „Wir machen weiter!“ Der Zuschauer wird allerdings froh sein, wenn der Film nun nicht weiter geht. Vollkommen enttäuscht schalte ich den Fernseher ab und schreibe mich der Bewertung der Zeitschrift an, die da lautet: „Nicht empfehlenswert!“ Dauer dieses Films: ca. 90 Minuten, also leider 90 Minuten zu lang!



„20.000 Meilen unter dem Meer“;
USA 1996;

R: Michael Anderson;
D: Ben Cross, Julie Cox, Paul Cross...



„20.000 Meilen...“; USA 1996;

R: Rod Hardy; D: Michael Caine,
Patrick Dempsey, Mia Sara...



„20.000 Meilen...“;

Disney Pictures; USA 1954;
R: Richard Fleischer; D: Kirk Douglas,
James Mason, Peter Lorre...

Schon wesentlich besser war die zweite US-Verfilmung aus dem Jahr 1996 (ARD: 29./30.12.1999). Immerhin konnte man Michael Caine für die Rolle des Kapitän Nemo gewinnen. Er konnte diese schwere Rolle viel besser

und leidenschaftlicher spielen als Ben Cross. Aufgeteilt in zwei Episoden von je 90 Minuten ist dieser Film wesentlich besser gelungen, weil er sich doch stärker an die Buchvorlage hält. Allerdings setzt der Regisseur einige wesentliche Veränderungen im Vergleich zum Buch an: Der Professor, der an Bord der „Nautilus“ gelangt, ist der Sohn des eigentlichen Professors Arronax, den wir im Roman kennen. Ärgerlich ist auch, dass sich Ned Land kurz vor dem Finale umbringt (er schlägt das große Bullauge an Bord kaputt und ertrinkt in den Fluten. Der Charakter Ned Land würde sich in meinen Augen niemals selbst umbringen, da er doch die Freiheit benötigt!). Die „Nautilus“ ist im Vergleich zu der Version mit Ben Cross erheblich besser umgesetzt worden. Sie erinnert an einen Riesenfisch und hat am Bug das Aussehen einer großen Qualle.

Allerdings enttäuscht auch hier der Schluss: Der eigentliche Professor Arronax sucht seinen Sohn auf dem Ozean mit der Unterstützung eines Kriegsschiffes, weil der Vater angeblich von der Existenz des U-Bootes weiß. Die „Nautilus“ wird von dem Kriegsschiff beschossen und kann aufgrund eines technischen Fehlers nicht mit Torpedos zurückschießen. Vater Arronax kommt an Bord der brennenden „Nautilus“ und schießt Nemo an. Darüber ist sein Sohn so wütend, dass er Nemo sofort rächt.

Ein schwer verletzter Nemo drückt einen Knopf an seinem Stahlhandschuh und fliegt mit dem U-Boot in die Luft, kurz nachdem Arronax und sein Gehilfe das Beiboot kapern können. Der Film endet mit der Tatsache, dass die zwei Charaktere hilflos auf dem Meer treiben.

Insgesamt eine Verfilmung, die in meinen Augen im oberen Drittel einzuordnen ist, jedoch ist sie aufgrund der zwei Teile nicht frei von Überlängen. Man hätte z. B. auf die Liebesbeziehung zwischen Arronax und Nemos Tochter (wo kommt die eigentlich im Roman vor?) verzichten und den Film auf 120 bis 140 Minuten straffen können.

Die nach meiner Meinung beste Verfilmung ist und bleibt die Version aus dem Jahre 1954 made by Disney. Zwar ist dieser Film aufgrund seines Alters ein wenig in die Jahre gekommen, bietet aber wegen der Starbesetzung in Person von James Mason, Kirk Douglas, Peter Lorre und Paul Lukas eine optimale Umsetzung von Vernes Erzählung. James Mason spielt die Rolle des Menschenfeindes Nemo einfach brillant! Der Zuschauer bekommt mehr und mehr Verständnis für sein Handeln und auch der Konflikt zwischen Land und Nemo wird durch Kirk Douglas voll in die Tat umgesetzt. Diesen Film habe ich mindestens fünfzig Mal gesehen und er fasziniert mich jedes Mal erneut. Als Kind hoffte ich am Schluss immer und immer wieder, dass Nemo nicht durch die angreifenden Soldaten auf seiner Insel „Vulkania“ erschossen wird und dass er den Einstieg in sein Boot noch schafft.

Wenn man das Alter dieses Streifens bedenkt, ist es um so erstaunlicher, mit welchen Mitteln die Disney-Studios damals schon arbeiteten. So wirkt die „Nautilus“ durch ihr Aussehen doch bedrohlich (sie gleicht einem Riesenmonsterfisch) und stellt bis heute wohl das bekannteste Modell dar. Auch die Kampfszenen mit dem Riesenkraken sehen für damalige Verhältnisse sehr gut aus. Der 120 Minuten lange Film ist eine Wonne im Vergleich zu seinen Nachfolgern. Einziger Wehrmutstropfen ist auch hier wieder das Ende: Nemo ist definitiv tot und das Schiff sinkt mit samt Besatzung kurz nachdem Nemos Insel explodiert. Aronax, Land und Conseil schaffen zwar die Flucht, aber der Zuschauer erfährt nicht, ob die Schiffbrüchigen gerettet werden. Die letzte Szene ist die sinkende „Nautilus“ mit einigen typischen Worten Nemos im Hintergrund.

Unbegreiflich für mich ist, warum kein Regisseur die jeweilige Verfilmung so enden lässt, wie es der Roman vorsieht: Das Boot gerät in einen großen Wasserstrudel und verschwindet, was auch das Auftauchen Nemos in Vernes Erzählung „Die geheimnisvolle Insel“ erklärt.

Es bleibt abzuwarten, ob es noch einmal eine Filmversion dieses Buches gibt. Aber es dürfte schwierig werden, den Klassiker von 1954 zu übertreffen – und wenn man es nicht kann, sollte man es besser lassen, nicht wahr?

M. Unrau

SERIE

Jules Verne im Internet (2)

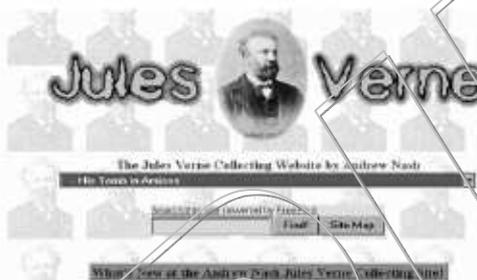
Die interessantesten Websites zum Thema Jules Verne

Änderungen zur Folge 1:

Andreas Fehrmann's Collection Jules Verne (ohne Zweifel die beste deutsche Verne-Website) ist inzwischen noch schöner geworden und über die Adresse <http://J-Verne.de> zu erreichen.

Surftip:

Alle in dieser Serie vorgestellten Websites findet man auch auf unserer Club-Homepage unter **Links!**



Andrew Nash's
Jules Verne
Collecting Site

www.JulesVerne.ca
(Englisch)

Dies ist Andrew Nash's neue Website (er ist der Organisator der North American Jules Verne Society in Toronto/Kanada).

Ein Auswahlménü bietet reichlich Informationsangebote. Man findet u.a. eine Bücherliste (alphabetisch sortiert nach englischem Buchtitel), ein englisch/französisches Buchregister, schöne Fotos historischer Hetzel-Ausgaben sowie Seiten zu Bibliographien, Comics, Jules-Verne-Filmen, Übersetzern, Briefmarken, Münzen etc. etc.

Der Surfer findet hier also eine Menge an Informationen und Bildern zum Nachschlagen und vergnüglichen Herumstöbern. Der einzige Nachteil ist, daß E-Mails an die angegebenen Mailadressen konsequent unbeantwortet bleiben.



Die Crisafulli-
Nautilus-
Homepage

<http://home.att.net/~karen.crisafulli/nautilus.html>
(Englisch)

Ein absolutes Muß für Nautilus-Fans und U-Boot-Forscher! Michael und Karen Crisafulli haben sich hier die Mühe gemacht, die Konstruktionsdaten der Nautilus aus dem Jules-Verne-Roman *20.000 Meilen unter den Meeren* herauszusuchen und in ein 3-D-Modell umzusetzen! Hier gibt es tolle CAD-Zeichnungen zu sehen. Die Seite ist die Quelle im Internet, wenn es um die Frage geht, wie die „Original“-Nautilus ausgesehen haben dürfte.

Michael Crisafulli hat auf dieser Seite auch eine modifizierte Nautilus-Studie entworfen, bei der er den technischen Entwicklungsstand des 19. Jhdts. berücksichtigt hat.

Abgerundet wird die Seite durch Links zu weiteren interessanten Websites zum Thema Nautilus, z.B. einer Homepage mit vielen Fotos der Disney-Nautilus.

...Fortsetzung im nächsten Heft!

Jules Vernes Welt

Ein Straßentheater-Spektakel auf internationaler Tournee



Seit mehreren Jahren ist das Theaterlabor Bielefeld (www.theaterlabor.de) mit der Straßentheater-Performance JULES VERNES WELT auf internationaler Tournee. Am 1. September war ich Zeuge der Aufführung im sächsischen Städtchen Meißen. Als ich ½ h vor Aufführungsbeginn durch die schön rekonstruierte Altstadt mit der angestrahlten Burg schlenderte und noch kein einziger Zuschauer auf dem Theaterplatz zu sehen war, war ich etwas skeptisch, doch pünktlich zum Aufführungsbeginn um 21 h fanden sich mindestens 150 gut gelaunte Zuschauer ein, was für Meißen eine Menge ist, wie man mir versicherte.

Die Vorstellung begann mit Slapstick-artigen Szenen – ungeschickte Gestalten in Kostümen des ausgehenden 19. Jahrhunderts stolperten auf die Bühne, ein Photograph mit Glasplattenkamera nahm die lustige Gesellschaft auf, das Publikum lachte wie bei Dick und Doof und ich dachte: „Au Backe, jetzt wird mir der gute Verne verulkt!“ Doch später wurde klar: der Zuschauer sollte mit Kostümen und Requisiten auf die Zeit um 1899 eingestimmt werden, was auch gut gelang.

Es folgten 2 Szenen, die höchst amüsant wichtige Erfindungen der Epoche vorstellten: die Aufnahme eines Stummfilmes mit einer Kurbelkamera und ein Ballonflug. In ersterer führen 2 wackere Matrosen auf einem Segelboot und trotzen den Naturgewalten (Sturm aus dem Wassereimer, Haifischflosse aus Pappmaché, Schneeflocken aus Bettfedern, Eisberg auf Papier gemalt). In letzterer sah man einen englischen Lord, der mit seinem wackeren und

stets hilfsbereiten Diener (ganz wie bei Verne!) sowie einem trefflich gefüllten Picknickkorb einen Ballonflug wagte, obgleich die Bäume unverschämt hoch wuchsen. Zum Abschluß dieser Einstimmung auf das 19. Jahrhundert bewegten sich Wasser- und Luftfahrzeuge aller Art durch das Publikum; es wurde deutlich: Jules Verne lebte in einer Zeit des technischen Aufbruchs.

Und nun ging die Reise in Jules Vernes Welt richtig los: zum Mond, auf den Grund des Meeres und in die Lüfte.

Die Reise zum Mond war zweifellos der Höhepunkt des Theaterstückes. Mit Pauken und Trompeten, Rasseln und Pfeifen veranstalteten die Schauspieler einen mächtigen Radau, als die Meißener Kinder fähnenschwenkend den Raketenhelden Barbicane begrüßten, der eine kupferglänzende Mondrakete bestieg. Die mit rotem Samt ausgeschlagene Tür des Mondprojektils schloß sich, nachdem Barbicane sich von der begeisterten Menge verabschiedet hatte, und die Rakete tat tatsächlich das, was man von ihr erhofft, aber auf dem Meißener Theaterplatz kaum erwartet hatte: sie hob feuerspeierend von der Erde ab!

Eine Intermezzo mit Unterwassermusik und -geschöpfen beruhigte die Gemüter. Über den Köpfen des Publikums schwebte die ALBATROS, der Zepelin von Robur, dem Eroberer. Dann erschien zu düsterer Musik die NAUTILUS mit ihren rot leuchtenden Bullaugen und aus der Luke stieg mein großes Idol hervor: Kapitän Nemo! Mit dramatischer Miene trug er Monologe aus der Walt-Disney-Verfilmung von „20.000 Meilen unter dem Meer“ vor. Ergriffen blickte ich in eines der Bullaugen und erschrak – kein Salon mit Orgel, sondern ein VW-Transporter mit 2 quatschenden Studenten im Führerhaus war zu sehen.

Gegen Ende der Vorstellung tanzten

noch einmal alle Darsteller in ihren Kostümen über den Platz und forderten das Publikum zum Walzer auf. Ich wurde auf den Mittelpunkt des Platzes gezogen und durfte mit der hübschesten der Schauspielerinnen einige Runden vor dem Publikum drehen (was mich in einige Verlegenheit brachte, da ich gar nicht des Tanzens mächtig bin).

Schließlich wurden Filmausschnitte auf Splitter projiziert, die von den Schauspielern hochgehalten wurden. Hier wurde die Brücke von Vernes Zeit in das 20. Jahrhundert geschlagen: Szenen aus Jules-Verne-Filmen wechselten sich mit Realszenen, wie der Challenger-Katastrophe, ab.

Alles in allem eine sehr gelungene Veranstaltung! Sicher keine literaturgetreue Umsetzung, aber höchst unterhaltsam, führt das Stück sehr treffend in Jules Vernes Welt ein. Für Jung und Alt gleichermaßen lohnend!

Ich war jedenfalls sehr angetan und rief bei einem anschl. Umtrunk mit den netten Schauspielern nach dem Zeitalter der Verne-Bücher und dem der Verne-Filme die Epoche der Verne-Theaterstücke aus!

Wieder in Berlin, empfahl ich sogleich den Kollegen der Polnischen Jules-Verne-Gesellschaft den Besuch der Aufführung in Katowice. Sollte das Stück in der nächsten Saison im Berliner Umkreis aufgeführt werden, wird der Jules Verne Club einen gemeinsamen Besuch anbieten!

D. Michaelis



Michael Crichton

Der Jules Verne von heute?

(Fortsetzung von Seite 3)

Beide sind nicht unbedingt literarische Giganten, was ihren Verlagen angesichts der jeweils großen Fangemeinde aber sicherlich egal war.

Den Lesern fällt sicherlich neben der Geschichte bei einem Buch des einen oder anderen auf, dass ihnen auch immer die mahnende Botschaft des Stoffes wichtig war. Gelegentliche Erzählschwächen (Crichton's Tendenz zu Predigten) oder realitätsferne Ausrutscher (z.B. gelegentlich bei Verne's Darstellung von Dienern) vergibt man da gerne.

(3)

Lange wissenschaftliche Vorträge

Wie kaum andere Autoren muten Verne und Crichton in ihren Büchern der Leserschaft ausschweifende seitenlange wissenschaftliche Abhandlungen zu. Meistens sind diese noch nicht einmal in die Form einer Antwort des schlauen Professors (auf die Anfrage eines Journalisten/Kollegen / Kindes) gekleidet wie bei anderen Buch- & Drehbuch-Autoren, sondern stehen einfach mitten in der Geschichte oder sogar als eigene Unterkapitel. Dabei wagt in diesem Punkt Crichton wesentlich längere Umschreibungen als Verne, aber dies mag auch an der Festigung von Wissenschaft als heimliche Weltreligion in den dazwischenliegenden (fast) 100 Jahren liegen.

Dafür mischt Verne gelegentlich wissenschaftliche Spitzfindigkeiten auf erfrischend ironische Weise an unerwartete Stellen im Text, z.B. bei der Beschreibung der Kinnpartie eines Erfinders in punkto des zu erwartenden Kieferdrucks.

(4)

Es ist Science Fiction, aber zur Zeit der Veröffentlichung will das keiner wahrhaben

Dieser Vergleich ist m.E. besonders delikant, da J. Verne heute als „Vater des Zukunftsromanes“ gilt, M. Crichton aber noch zu aktuell ist, um einschätzen zu können, ob er in 20 Jahren als S.F.-Autor gehandelt wird auch noch gar nicht - man sprach von „Phantasie“- oder (Abenteuer-)Reise-Romanen.

Um so mehr wundert mich (der ich

S.F. gerne lese), dass in heutigen Buchhandlungen Crichton nie im S.F.-Sortiment platziert wird; wer „Sphere“ gelesen hat, wird sich eventuell ähnlich wundern - vielleicht ist er einfach zu gut verkaufbar und gilt deshalb nur als „Bestseller“. Allerdings fehlt Verne oft auch in wohlsortierten S.F.-Läden.

Vielleicht ist ja der Begriff „Science Fiction“ nach vielen Jahrzehnten des literarischen Vorurteils in ein bis zwei davon erhaben genug, um beide Autoren aufzunehmen? (Natürlich behaupte ich nicht, dass ALLE Bücher der beiden S.F. sind. Die S.F.-Titel sind Teil des allgemeineren populär-wissenschaftlichen Oeuvres, wobei beide auch Ausflüge in's rein Abenteuerliche machten.)

Kommentare, Zustimmungen und Entwürstungen werden gerne unter Crichton_vs_Verne@bookblitz.de entgegengenommen. K. Bosse

M. Crichton im Internet

Kurzbiografie mit vielen Links:

www.epilog.de/Person/C/Cri_Crz/Crichton_Michael_1942.htm

Fan-Homepage zum Autor (viele Unterseiten sind in Englisch):
www.mediatainment-seite.de/crichtonmain.htm

Offizielle Homepage (in Englisch):
www.crichton-official.com/index-rd.htm

M. Crichton im Buchhandel

- Airframe (Goldmann) 16,90 DM
- Andromeda (Droemer Knauer) 10,90 DM
- Congo (Droemer Knauer) 12,90 DM
- DinoPark (Droemer Knauer) 14,00 DM
- Der dreizehnte Krieger (Droemer Knauer) 14,90 DM
- Der grosse Eisenbahnraub (Droemer Knauer) 12,90 DM
- Timeline (Goldmann) 20,00 DM
- Twister (Goldmann) 10,00 DM
- (viele weitere Titel erhältlich)

FRAGE & ANTWORT

Mir machen noch folgende Romane Kopfschmerzen, ob sie jemals in deutscher Sprache erschienen sind oder käuflich zu erwerben waren?

1. Ein Priester von 1835 2. Ein Drama in Mexiko 3. Zehn Stunden auf Jagd (Eine bloße Schnurre) 4. Martin Paz 5. Belagerung Roms 6. Die Hochzeit Ms. Anselme de Tilleuls 7. San Carlos 8. Der Graf de Chanteleine 9. Eine ideale Stadt 10. Gil Braltar 11. Der Humbug 12. Das Wrack der Cynthia 13. Das Schicksal von Jean Morenas (Pierre-Jean) und 14. Von Rotterdam nach Kopenhagen an Bord der Dampfschiff Saint Michel
---oder suche ich nach diesen Werken Jules Vernes in deutscher Sprache vergebens? S.B.

Am vollständigsten antwortete Bernhard Krauth:

- 1) "Un prêtre en 1839" erstmals 1992 veröffentlicht, keine Übersetzung
- 2) "Ein Drama in Mexiko" im Anhang zu "Kurier des Zaren" (Pawlak Nr. 23)
- 3) "Zehn Stunden auf der Jagd" im Anhang zu "Der Grüne Strahl" (Pawlak Nr. 43)
- 4) "Martin Paz" in "Der Chancellor" (Pawlak Nr. 21)
- 5) "Belagerung Roms" (?="Le Siège de Rome") erstmals 1993, keine Übersetzung
- 6) "Ms Anselme de Tilleuls" 1991, nicht in Deutsch
- 7) "San Carlos" 1993, nicht in Dt.
- 8) "Compte de Chanteleine" 1971, nicht in Dt.
- 9) "Une ville idéale" 1875, nicht in Dt.
- 10) "Gil Braltar", Anhang zu "Le Chemin de France" (einziger nicht übersetzter Roman der Voyages Extraordinaires) - 2 Übersetzungen: 1982 V. Dehs, 1986 B. Krauth
- 11) "Le Humbug" 1985, nicht in Dt.
- 12) "Das Wrack der Cynthia", von André Lauric/Pascal Grousset, von J.V. überarbeitet, nicht in Dt.
- 13) "Juan Marenas/Pierre Jean" nicht in Dt.
- 14) "Rotterdam/Kopenhagen" Anhang zu "Die Jangada" (Pawlak Nr. 41)

Viele Grüße, Bernhard Krauth

Mitglied im Jules Verne Club

- jede Ausgabe der NAUTILUS kostenlos per Post in's Haus
- aktuelle Newsletter als E-Mail oder Brief
- Einladungen zu Clubtreffen, Ausflügen, Exkursionen
- Kontakte zu Fans in vielen Ländern
- Mitgliedsbeitrag beliebig ab 10 € / Jahr
- Informationen gibt es bei:
info@Jules-Verne-Club.de oder
Jules Verne Club, Maximiliankorso 55,
13465 Berlin

NEWS

Neu gegründet:
**THE JULES VERNE
 SOCIETY OF GREAT
 BRITAIN**

Im Juni 2001 wurde in England die JULES VERNE SOCIETY OF GREAT BRITAIN gegründet. DIE JVS (GB) ist eine literarische Gesellschaft für Liebhaber von Jules-Verne-Büchern und Filmen und für alle, die an Wissenschaft, Abenteuer, Technik und Entdeckungen interessiert sind.

Zwei jährliche Meetings, Newsletter und eine Zeitschrift sind in Planung. Im Internet gibt es eine Website mit Diskussionsforum. Die JVS (GB) möchte auch internationale Kontakte pflegen. Später sollen Reisen und Expeditionen im Geiste Jules Vernes organisiert werden.

Der Schatzmeister und Sekretär der britischen Jules Verne Gesellschaft, Stuart Williams, der auch die schön gestaltete Website www.JulesVerneSociety.f2s.com unterhält, hat den Mitgliedern des Jules Verne Clubs Berlin herzliche Grüße übermittelt und uns zu freundschaftlichen Kontakten eingeladen.

Das Konzept der neuen Jules Verne Gesellschaft klingt jedenfalls sehr vielversprechend - ein herzliches Willkommen und viel Erfolg den britischen Freunden!

**Jules-Verne-Ausstellung
 auf der Insel Usedom
 geplant**

Der Veranstalter der TITANIC-Ausstellung in Peenemünde plant eine kommerzielle Jules-Verne-Ausstellung unter dem Motto *Fiction & Wirklichkeit*. Details zum Ausstellungskonzept liegen noch nicht vor, aber anhand der Titanic-Exposition ist von einer populären, multimedialen Schau auszugehen. Textbeiträge, Bilder und Exponate können an Christoph Zechlin, Tel. 04541 891933, titanic659@compuserve.de, angeboten werden.

Meinungen und Anregungen zu der geplanten Ausstellung sowie zu einer Beteiligung des Jules Verne Clubs sind auch in unserem Diskussionsforum Forum@Jules-Verne-Club.de willkommen!

AKTIVITÄTEN

Auf dem Clubtreffen am 17. November in Berlin wollen wir über die nächsten Club-Aktivitäten beratschlagen.

Für den Dezember ist ein Filmabend mit einem Zeppelin-Doppelprogramm (passend zu unserem CARGOLIFTER-Ausflug im Frühjahr) vorgesehen: „Das gestohlene Luftschiff“ des tschechischen Regisseurs Karel Zeman und „Robur, Herr der sieben Kontinente“, amerikanischer Spielfilm mit Vincent Price und Charles Bronson.

Weitere Ideen für Aktivitäten:

- „Reise zum Mittelpunkt der Erde“ mit dem Verein „Berliner Unterwelten“
- Ein Clubtreffen im Hotel NAUTILUS auf Rügen im nächsten Frühjahr
- Gemeinsame Flughafen-Besichtigung
- Zeitreise in das Zeitalter der Dampflokomotiven: Teilnahme an einem Eisenbahnausflug „unter Dampf“.



Eine CD der Gruppe
 NAUTILUS als Geschenk für die
 Mitglieder des Jules Verne Clubs!

„Vernianische Musik“

Seit seiner Jugend ist unser Clubmitglied Martin Ludwig aus Köln ein Fan der Autoren Mark Twain, Charles Dickens, Arthur Conan Doyle, Edgar Allan Poe und natürlich Jules Verne. Daher produziert er seit 1997 zusammen mit dem Elektronikünstler Ralf Obel auch unter dem Namen NAUTILUS elektronische Musik. Die CDs des Duos, zu dem sich später noch der Gitarrist Werner Strätz gesellte, haben alle Bezug zu Jules-Verne-Romanen: *Rising Balloon*, *Underground Visions* und *Solar Moon*.

Die Gruppe NAUTILUS (www.nautilus-records.de) stellt sich den Mitgliedern des Jules Verne Clubs nun auf einer Demo-CD vor: jedes Mitglied erhält mit dieser Clubzeitung eine Gratis-CD.

Die „vernianische Musik“ von NAUTILUS ist nicht ganz einfach einzuordnen, manches erinnert an Pink Floyd oder auch die Dire Straits, anderes eher an Ambient oder Trance-Musik.

In jedem Fall läßt es sich zu den spannenden Sphärenklängen sehr gut von Vernes phantastischen Reisen träumen!

TERMINE

17.11.2001 Clubtreffen in Berlin
 (19:00 h im Schiffsrestaurant „Capt'n Schillow“, Straße des 17. Juni, am Charlottenburger Tor in Tiergarten, S Tiergarten, U Ernst-Reuter-Platz)

Dez. 2001 Filmabend in Berlin:
 Doppelprogramm
 „Das gestohlene Luftschiff“
 und „Robur, Herr der sieben Kontinente“

RÄTSELHAFTES

LÖSUNG ZUM LETZTEN HEFT:

Ein uralter Agentencode führt zum Absender der Flaschenpost: Jeweils die Seitenzahl in einem Buch oder einer Zeitung und das Abzählen eines Buchstabens ergeben ein Zeichen des Geheimtextes.

„7/3“ steht also für den 3. Buchstaben auf Seite 7. Um es nicht zu einfach zu machen, schreibt man nun „7C“, weil „C“ der dritte Buchstabe im Alphabet ist (beim 27. Buchstaben geht es mit „AA“ weiter).

„2B“ ist nach diesem System der 2. Buchstabe auf Seite 2 der NAUTILUS, also ein „A“.

2B 3S 4A 5K 6I 8I 1CM ergibt demnach „ARONNAX“. Professor Aronnax muß die Flaschenpost von der NAUTILUS geworfen haben, als er mit Kapitän Nemo unterwegs war!

EIN NEUES RÄTSEL:

Als Jules Verne die Yacht «Saint Michel» kaufte, fand er auf einem Atlas die Aufschrift:

70 W / 60 S—1470 NW—240 N

Was könnte das bedeuten?

Ein Tip: Ein Atlas könnte hilfreich sein; übrigens entspricht eine Seemeile der Distanz von 1.852 Metern.

Auflösung im nächsten Heft!

IMPRESSUM

Die NAUTILUS wird herausgegeben vom Jules Verne Club, Maximiliankorso 55, D-13465 Berlin.

E-Mail: Nautilus@Jules-Verne-Club.de
 V.i.S.d.P.: Dieter Michaelis.

© Jules Verne Club Berlin.

Digitaldruck: Copy House Berlin
 Clubmitglieder erhalten jede Ausgabe der NAUTILUS kostenlos per Post!
www.Jules-Verne-Club.de