NAUTILUS

MOBILIS IN MOBILE

Zeitung des Jules Verne Clubs

№ 19 * Mai 2011* Preis: 5.- €

Der erste satirische Roman zum Thema Jules Verne

Großer Farbteil mit *Robur der Eroberer* als Comic

Sowie:

In dieser Ausgabe	
Inhaltsübersicht und Kassenbericht	2
Einleitung	3
An Bord des Jules Verne von Norbert Scholz	4
Der einsame Mann von Andreas Fehrmann (Gewinnspiel)	11
Comic *Robur der Eroberer* Teil I von Ralf Tauchmann — mit einer Einführung des Zeichners	13
Ein Brief und seine Geschichte (4) von Volker Dehs	24
Illustrationen auf DVD	32
Neuerscheinungen	34
Impressum	35
Galerie — aus den Archiven	36

NOTE

Norbert Scholz

An Bord des *Jules Verne*

Keine andere Erzählung Jules Vernes wurde seinerzeit so wortwörtlich rezipiert wie *Die Reise um die Erde in achtzig Tagen*. Auch er selbst bekam das immer wieder zu spüren, wenn seine Bewunderer bei ihrer Jagd um den Globus in Amiens Zwischenstation machten.

Seien Sie ehrlich, wenn Sie damals gelebt hätten, würden Sie darauf gewettet haben, dass dieses ehrgeizige Unternehmen machbar sei; ein Unterfangen, dessen erfolgreiche Durchführung allein auf der Zuverlässigkeit des mitgeführten Kursbuches von Bradshaw und einer – zugegebenermaßen stattlichen – Reisekasse von 20.000 Pfund aufbaut? Hätten Sie 50.000 Mark riskiert, wie es der Großhändler Eduard Königstetten bei dem bekannten Festbankett am 8. November 1877 getan hat, das stattfand aus dem Anlass, dass das fünfzigtausendste Exemplar von Hartlebens *Julius Verne's Schriften* eben die Druckerpresse verlassen hatte? Oder hätten Sie, wie der damals gleichfalls anwesende Bankier Walter Haupt, dagegen gewettet?

Was, Sie haben noch nie etwas von Königstetten und Haupt, geschweige denn von dieser Wette gehört? Dann kennen Sie auch nicht die köstliche Parodie *An Bord des Jules Verne* von Moritz v. Reymond, die dieser 1879, also nur sechs Jahre nach Erscheinen der Verneschen Vorlage, mit dem Untertitel *Eine humoristisch-satyrische Weltumseglungsnovelle als Supplement zu Jules Verne's sämmtlichen Werken* verfasst hat. Alles wird da durch den Kakao gezogen, egal ob es sich um Jules Vernes ungebremsten Schreibeifer, um eine würdevolle Festveranstaltung im Geiste des deutschen Bildungsbürgertum oder nur um die Seenotrettungsanzüge handelt, die Jules Verne gerade in *Die Leiden eines Chinesen in China* so sehr gepriesen hat (wobei Reymond allerdings nicht dem Apparat des Kapitän Boyton, sondern dem von J. B. Sto(o)ner den Vorzug gibt). So nebenbei findet man eine Fülle an enzyklopädischem Wissen, das dem Zettelkasten Jules Vernes alle Ehre gemacht hätte.

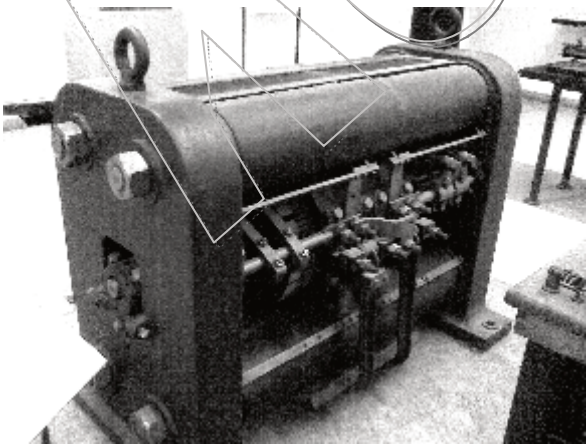
Sie können den ersten Teil der Novelle digitalisiert nachlesen im Download-Bereich unserer Clubseite. Fortsetzung und Schluss wird dann spätestens beim Erscheinen der *Nautilus* Nr. 20 im Herbst 2011 vorliegen.

In der Rolle des unerschrockenen Weltreisenden treffen wir nicht einen Eigenbrötler à la Phileas Fogg, sondern ein jungverliebtes Paar an (was sich aber erst im Laufe der Handlung entwickelt). Sie heißt Adele von

Schwalbenthal, ihn kennen wir nur mit Nachnamen als Herrn Wendt. Sie ist die exzentrische, wohlhabende Nichte von Georg und Eduard Königstetten, den Inhabern der Großhandelsfirma Gebrüder Königstetten, er ist als Korrespondent des Hauses angestellt. Sie unternimmt die Weltreise spontan aus einer Laune heraus in Bewunderung der Taten Phileas Foggs, er stellvertretend für Eduard Königstetten. Sie ist zunächst erbost über Wendt, da sie annimmt, dass er ihr als Beschützer an die Seite gestellt wurde. Er weiß von nichts, darf sich aber nicht äußern, da er zu strengster Geheimhaltung verpflichtet wurde.

Auch eine *Aouda* kommt in unserer Geschichte vor, nicht als Person, sondern als Name eines ziemlich glücklosen Schraubendampfers des österreichisch-ungarischen Lloyds. Glücklos deshalb, weil er bereits am Anfang der Fahrt von Triest nach Bombay, mit Adele und Wendt an Bord, nahe der ägyptischen Küste bei Port Said versehentlich von einem Torpedo getroffen wird und untergeht. Die beiden Reisenden werden zwar gerettet, verlieren aber durch den Zwischenfall sehr viel Zeit, die anscheinend uneinholbar ist.

Jetzt tritt Mr. Chaperman auf den Plan, ein von den „titanisch-genialen“ Projekten Jules Vernes inspirierter Erfinder. Sein offizieller Titel lautet „Ober-Pumpmeister des ägyptischen Schatzes“, da er zur Füllung der notorisch leeren Staatskasse Ismail Paschas, des Vizekönigs von Ägypten, eine geniale Lösung ganz im Sinne Jules Vernes entwickelt hat: Mit Hilfe einer ursprünglich von Zénobe Théophile Gramme erfundenen und von ihm selbst ins riesenhafte vergrößerten Maschine gewinnt er aus Meerwasser mittels Elektrolyse Silber im Überfluss.



Dynamomaschine um 1875

Reymond vermischt hier wie an vielen anderen Stellen auch – analog zum Erzählstil Jules Vernes – Phantastisches mit zeitgenössischen Ereignissen. Sowohl Ismail Pascha (1830 bis 1895) als auch der Belgier Gramme waren historische Personen. Der Khedive trieb durch

eine verfehlte Finanzpolitik Ägypten in den Staatsbankrott, Gramme war der Erfinder und Konstrukteur des ersten brauchbaren Gleichstromgenerators (1869), noch vor Werner v. Siemens. Nebenstehendes Bild zeigt ein frühes Exemplar eines Grammeschen Ringanker-Dynamos aus dem Deutschen Museum in München. Die 1875 gebaute Maschine wurde tatsächlich zur elektrolytischen Trennung von Gold, Silber und Kupfer eingesetzt.

Augenzwinkernd berichtet Reymond, dass auch der Kanal von Gabès, der einen Binnensee in der Sahara erzeugt hätte, ursprünglich eine Idee von Mr. Chapeman war. Lesseps und der Kapitän Roudaire würden wohl zu Unrecht als die Initiatoren des Projektes gelten (1).

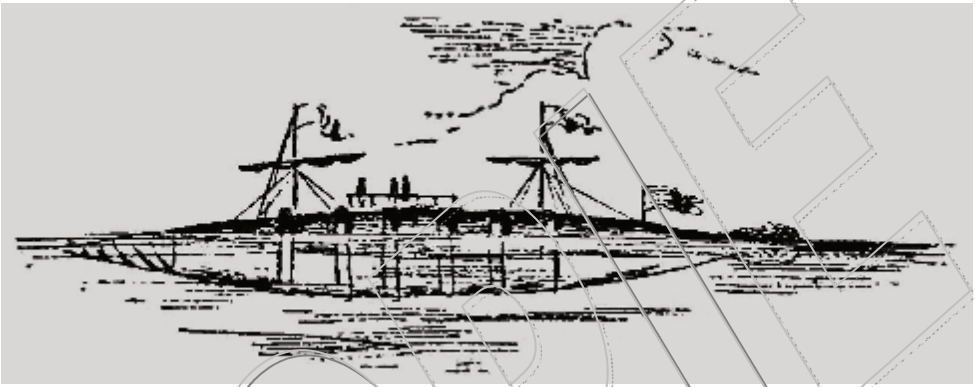
Auch eine andere Erfindung führte nicht zum Erfolg, denn sie kam leider etwas zu spät. Ansonsten hätten die französischen Truppen mit Hilfe eines von ihm entwickelten Dopingmittels 1870/71 den Sieg gegen „les Prussiens“ davongetragen. Chapeman wurde aber immerhin zum Offizier der Ehrenlegion ernannt und ist für den Fall eines Revanchekriegs bereits als Armeelieferant vorgesehen. Sie werden staunen, wenn Sie lesen, was dieses Mittel war!

Zurück zur Handlung. Mr. Chapemans neueste Erfindung ist ein hundertprozentig treffsicheres Torpedo, dessen Prototyp sich leider bei der Überführung zum Auftraggeber, der Hohen Pforte in Istanbul, selbständig gemacht hat; aber das wissen wir ja bereits. Durch seinen Anteil von 20 Prozent am Reingewinn der Silbererzeugung ist Mr. Chapeman jedoch ein reicher Mann geworden. Als Entschädigung für den Zeitverlust, den die beiden Weltreisenden durch den Untergang der *Aouda* erlitten haben, bietet er ihnen an, für ihr weiteres Fortkommen zu sorgen, und steht dafür ein, dass die Reise in weniger als 80 Tagen zu einem glücklichen Ende gelangt. Womit wir beim eigentlichen Thema und gleichzeitig dem phantastischen Superlativ der Erzählung angelangt sind, Mr. Chapemans „Universal-Yacht“, dem (!) *Jules Verne*. Wie wir noch sehen werden, ist er das Allzweck-Fortbewegungsmittel schlechthin, zu Wasser, in der Luft und schließlich auch noch zu Lande. Damit endet der erste Teil der Novelle.

Im zweiten Teil geht es mit besagtem *Jules Verne* zunächst nach Konstantinopel; das liegt zwar in der falschen Richtung, aber Mr. Chapeman hat mit dem türkischen Kriegsminister noch einiges wegen der Torpedos zu klären. Die Fahrt findet auf bzw. unter dem Meere statt. Wendt hat die Möglichkeit, sich über die technischen Details des *Jules Verne* zu informieren. Dessen Länge beträgt 82 Meter, der Außendurchmesser sieben Meter. Ein Knallgasmotor als Antrieb leistet

KOPIE

etwa 730 PS bei 20 U/min. Sauerstoff und Wasserstoff werden in verfestigtem Zustand gelagert, dank eines von Mr. Chapeman erfundenen Verfahrens behalten sie ihren Aggregatzustand, solange die Temperatur 80° Celsius nicht übersteigt. Zur Stromerzeugung für



Der *Jules Verne* in der (U-)Boot-Version. Die beiden Aluminiummasten mit Wimpeln sind als eine Spielerei des Erfinders anzusehen.

Beleuchtung, Bordtelephonie, Kühlpumpen, einem elektrischen Klavier usw. kommen zwei Generatoren nach dem Grammeschen Prinzip mit jeweils etwa 5 kW zum Einsatz. Das alles erklärt ihm ausführlich und einleuchtend Mr. Chapemans Kammerdiener, zugleich zweiter Offizier und Steward des *Jules Verne*, „ein grundgelehrtes Haus“ namens Jean. Von einer speziellen Anwendung der Elektrizität ist Wendt besonders angetan: Mittels Geißlerscher Röhre erscheint in verschnörkelter Leuchtschrift das Wörtchen „Besetzt“, wenn in „No. 100“ der Riegel vorgeschoben wird. (Zur Erinnerung: Wir schreiben das Jahr 1879!)

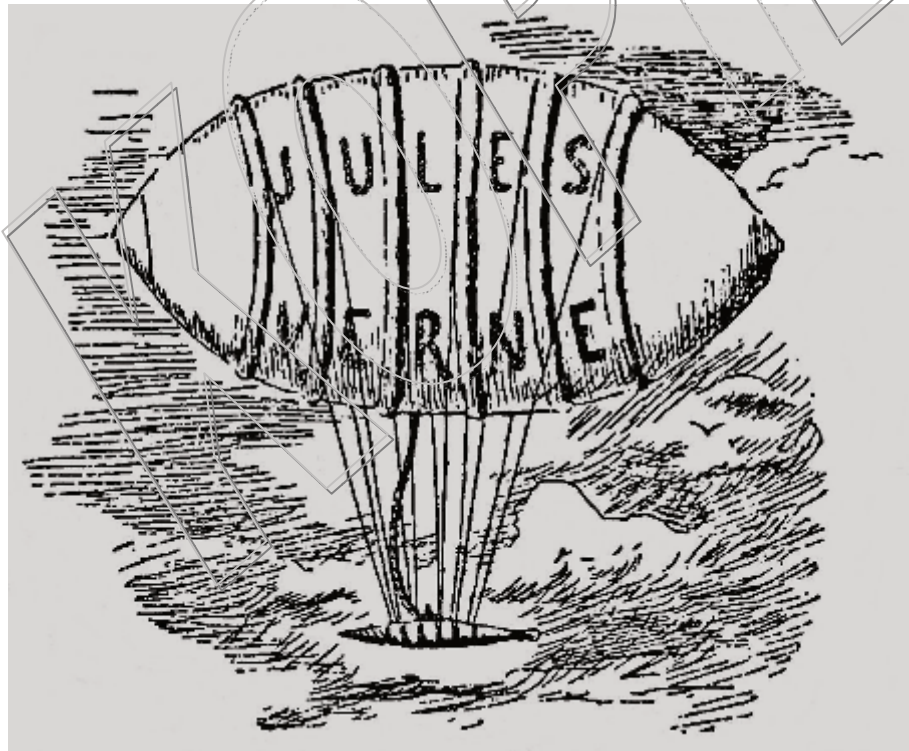
Die eigentliche Weltumrundung startet erst in Konstantinopel, und zwar ausschließlich nur noch durch den Luftraum. Die Metamorphose des *Jules Verne* zum Luftschiff wird dadurch bewerkstelligt, dass die äußere Schiffshülle abgezogen und als Ballon verwendet wird. Sie besteht aus einem extrem dehnbaren Kautschuk („Elasticum Chapemanii“). Das Volumen kann dadurch auf 846.154 m^3 gesteigert werden (2).

Die Eigengeschwindigkeit des *Jules Verne* ist allerdings wie bei allen Aerostaten sehr gering, in ruhender Luft werden zwei Meilen pro Stunde nicht überschritten. Auch Mr. Chapeman hat also noch keine Lösung für das zentrale Problem der Anhänger des „Leichter als Luft“ finden können!

Die Fahrt um den Globus verläuft ziemlich ereignislos, was dem jungen Paar, das sich – auch dank der reinen Sauerstoffatmosphäre der Gondel

– immer näher kommt (Dr. Ox lässt grüßen!), nur recht ist. Am 16. Januar 1878 nachmittags, nach 46 Tagen Luftreise und insgesamt 68 Tagen, wird, aus Westen kommend, der afrikanische Kontinent wieder erreicht. Es geht also aufs Ende zu, alles verläuft bisher bestens.

Langsam werden Sie sich fragen, was die auf unserer Titelseite abgebildete Umschlagillustration mit der ganzen Geschichte zu tun hat. Nun, wie regelmäßig bei den Erzählungen Jules Vernes, geschieht auch hier im vorletzten Kapitel eine Katastrophe (man kann sich schon denken, was passiert!) und unsere Helden stehen vor einer ausweglosen Situation (Motto: „Alles ist verloren“). Aber genauso wie – Hetzel sei dank! – Jules Verne doch immer noch ein verblüffendes Finale herbeizaubert, lässt hier Reymond Mr. Chapeman zu einer wirklich „titanisch-genialen“ Hochform als Erfinder auflaufen. Ganz im Stile eines Cyrus Smith wird unter Chapemans Kommando zur Resteverwertung geschritten, und heraus springen mehrere sonderbare Velocipeds und –



Der *Jules Verne* in der Ballon-Version. Die Gondel hat noch die Abmessungen des Bootes, der Ballon dagegen ist dreimal so lang und siebenmal so dick.

eine „Congreve'sche“ Rakete. Der glücklichen Heimkehr und der baldigen Hochzeit steht nun nichts mehr im Wege. Soviel zum zweiten Teil der Reise.

Reymonds Novelle ist die erste Parodie auf Jules Vernes Werke überhaupt, nicht nur im deutschsprachigen Raum (3). Zwar gab es vorher schon eine Reihe von feuilletonistischen Beiträgen, vor allem als Presseecho auf das 1874 in Paris und 1875 in Berlin und Wien mit sensationellem Erfolg aufgeführte Theaterstück *Die Reise um die Erde in 80 Tagen*, aber noch keine literarische Persiflage in der Form eines naturwissenschaftlich-technischen Abenteuerromans.

Moritz v. Reymond (*1833 in Wien, †1919 in Berlin) war Verfasser zahlreicher Satiren und Humoresken, davon viele mit populärwissenschaftlichem Bezug. Er war Journalist und Redakteur, hatte die Militärakademie absolviert, war u. a. Offizier in einem Pioniercorps und Eisenbahnbeamter im technischen Dienst. Dank seiner schriftstellerischen Übung und seines technischen Backgrounds fiel es ihm nicht schwer, die literarische Handschrift Jules Vernes zu imitieren. So schuf er „mit einem Potpourri Vernescher Motive, Personen und Themen eine von Sympathie getragene Hommage an den Romancier“, wie es Volker Dehs zusammenfassend darstellt [2]. Er zieht daraus folgendes Fazit:

„Offensichtlich ging es dem Autor … mehr darum, durch Wiedererkennungseffekte den beschlagenen Verne-Leser zu erfreuen als ihn durch einen spannenden Plot und originelle Charaktere mitzureißen.“

Diese Einschätzung kann man meines Erachtens jedoch so nur für den zweiten Teil der Reise, der tatsächlich arm an Ereignissen ist, gelten lassen. Er ist ein Pastiche, eine Parodie für Kenner, der hauptsächlich von der absichtlichen Nachahmung Vernescher Stilmittel lebt. Dazu zählt die episodenhafte Gliederung mit den erläuternden Kapitelunterschriften genauso wie der von Verne so gern verwendete Erzählstil mit Tagebucheinträgen, die dann plötzlich abbrechen. Aber auch die stets pedantisch genauen Datums- und Ortsangaben und vor allem die ins Detail gehenden (Pseudo-) Erklärungen zu den technischen Apparaturen passen hier sehr gut ins Bild.

Im ersten Teil der Novelle dagegen zeigt sich Reymond sehr wohl als einfallsreicher Satiriker mit einem originellen Handlungsverlauf und humorvoll geschilderten Charakteren, zu denen auch der – in einer „Nebenrolle“ auftretende – Jules Verne gehört.

---

(1) Historisch Korrektes zu diesem *Einbruch des Meeres*, der real nie

stattfand, kann man bei A. Fehrmann unter www.j-verne.de/verne61.html nachlesen. Die Parallele zu einem der letzten Bände der *Voyages extraordinaires* ist natürlich zufällig, da Reymond den Roman noch gar nicht kennen konnte.

(2) Zum Vergleich: Der Ballon *Victoria* von Samuel Fergusson hatte nur 1661 m^3, Onkel Prudents *Go a head* (den kannte Reymond auch noch nicht) „nur“ 40.000 m^3. Die größten jemals wirklich gebauten Luftschiffe, der LZ 129 *Hindenburg* und der LZ 130 *Graf Zeppelin II* hatten 200.000 m^3 Volumen. Das war aber 50 Jahre später.

(3) Wohl noch vor dem ebenfalls 1879 erschienenen und sehr viel umfangreicheren Roman Albert Robidas *Voyages très extraordinaires de Saturnin Farandoul dans les 5 ou 6 parties du monde & dans tous les pays connus et même inconnus de Monsieur Jules Verne,* siehe dazu [2].

Literaturhinweise:

[1] Moritz von Reymond: *An Bord des Jules Verne*. Eine humoristisch-satyrische Weltumseglungsnovelle als Supplement zu Jules Verne’s sämmtlichen Werken, Bern / Leipzig 1879.

[2] Volker Dehs, Reymond, M.: An Bord des „Jules Verne“, in *Werkführer durch die utopisch-phantastische Literatur*, Meitingen 1989, 26. Erg.-Lfg. Juli 1998, S.1-3.

Volker Dehs

Ein Brief und seine Geschichte (4)

„Amiens, 27. Februar 1883

Ew. Durchlaucht,

eingedenk der Gefühle, die die Meinen und ich schon immer für die Familie von Orléans empfunden haben, in Erinnerung an den gütigen Empfang, den Eure Hoheit mir persönlich haben angedeihen lassen, bitte ich, mir zu erlauben, mich allen Menschen von Herz und guten Willens anzuschließen, die heute nur eine Pflicht und eine Hoffnung verspüren: die Pflicht, gegen die Unrechtmäßigkeit zu protestieren, die noch um eine Niederträchtigkeit gegenüber Eurer Familie verdoppelt wird; und die Hoffnung, dass der Tag kommen möge, an dem all diese Beleidigungen gerächt werden.

Wollen Ew. Durchlaucht in dieser Erwartung zusammen mit all meinem Bedauern die Versicherung meines tiefsten Respekts und der unabänderlichen Ergebenheit annehmen, die Seiner [*sic*] Hoheit Ihr untertänigster und ehrfurchtsvoller Diener entgegenbringt

Jules Verne“

Obwohl dieser Brief bereits seit über dreißig Jahren bekannt ist (1), wurde er von den modernen Biografen Jules Vernes geflissentlich übersehen (mit der Ausnahme des viel gescholtenen Buches von Joëlle Dusseau (2)). Der Grund dafür liegt darin, dass er nicht ins offizielle Bild passt: Allzu deutlich gibt sich Jules Verne hier als politischer Reaktionär zu erkennen, und das widerspricht dem gerne propagierten Ruf des

zumindest in sozialen Dingen fortschrittlichen Schriftstellers. Dennoch herrscht kein Zweifel an der Tatsache, dass sich Verne zeitlebens als Anhänger der Monarchie verstand und die demokratische Entwicklung seines Landes eher misstrauisch verfolgte. Adressat dieses Briefes war niemand anders als der künftige französische Thronfolger, der Graf von Paris, Philippe von Orléans (1838-1894), Enkel des 1848 vertriebenen „Bürgerkönigs“ Louis Philippe, als dessen Nachfolger er seit 1850 galt. Allerdings hatte er sich gegen die Ansprüche der Bourbonen, der so genannten „Legitimisten“, durchzusetzen, deren Haupt Henri d’Artois, der Graf von Chambord, war. Da dessen Ehe kinderlos blieb, wurde der Kompromiss gefunden, dass der Graf von Paris nach dessen Tod sein legitimer Nachfolger und Führer beider Häuser werden sollte, und dies war dann im Sommer 1883 der Fall.

Frankreich war nun aber nach langem Ringen spätestens seit 1880 eine demokratische Republik geworden, und in diesem System fanden die Herrschaftsansprüche der Königshäuser keinen Platz mehr. Im Gegenteil: die Republik war wegen der immer noch starken Präsenz der Monarchisten auf ihrer Hut, und deshalb betrieb sie seit Januar 1883 die Ausweisung der Familie von Orléans aus Frankreich. Da sich dies (noch) nicht durchsetzen ließ, verbat die Regierung den Mitgliedern des Königshauses im Februar jeglichen Dienst in der Armee, obwohl oder gerade weil sich viele Mitglieder dort hohes Ansehen und führende Posten erworben hatten. Auf dieses Verbot, das von den Anhängern der Monarchie als Schmähung aufgefasst wurde, bezieht sich Jules Verne in seinem Brief.

Jules Verne hatte die Familie von Orléans in dem Hafenstädtchen Le Tréport kennen gelernt, wo die *Saint-Michel* regelmäßig ankerte und in dessen Umgebung das Schloss von Eu, der Sitz der königlichen Familie, stand. Hier war Verne mehrmals vor 1883 als Gast geladen gewesen, darunter laut Reisetagebuch zum Abendessen auch am 29. August 1881. Eine Anekdote erzählt, er habe bei einer offiziellen Einladung zu einem Ball auf Schloss Eu die Eintrittskarten für sich und Honorine vergessen... In seinen unveröffentlichten Lebenserinnerungen, die Vernes Neffe Raymond Ducrest de Villeneuve (1858-1930) als Entgegnung auf die Biografie von Marguerite Allotte de la Fuÿe (1928) gegen Ende seines Lebens schrieb, kommt er auf die Freundschaft seines Onkels zur Königsfamilie zu sprechen, ist gleichwohl aus politischer Korrektheit darum bemüht, die Beziehungen zu entideologisieren:

„In Le Tréport macht Jules Verne die Bekanntschaft der Familie von

Orléans. Die sehr belesenen und hoch gebildeten Fürsten von Orléans sind inbrünstige Leser seiner Werke; sie begeistern sich für seine Personen und möchten endlich jenen Mann kennen lernen, der eine der Zierden seines Landes ist. Der Graf und die Gräfin von Paris laden ihn zu sich nach Hause ein.

Er begibt sich dorthin und findet einen dermaßen herzlichen Empfang unter einfachen Leuten vor, dass er sich sehr wohl fühlt, gerne zurück kommt und sich mit der Familie von Orléans befreundet. Die Fürsten öffnen ihm alle Türen, und der Zugang zu ihrer Vertrautheit hinterlässt bei ihm die besten Erinnerungen.

War er Royalist? Ich glaube nicht. Vor allem war er Franzose, liberal aus Instinkt und von Natur aus. Als die Regierung der Republik später, von Fanatikern getrieben und in der übertriebenen Furcht vor einer royalistischen Machtergreifung insbesondere durch die Bonapartisten, ein Ausweisungsdekret gegen alle Fürsten beider Familien erließ, lehnte sich Jules Verne gegen diese absurden Maßnahmen auf, die seiner Meinung nach unangebracht waren. (...) Er schrieb dem Grafen von Paris einen Brief, von dem wir leider kein Duplikat haben, und erhielt von ihm eine Antwort, von der ich

Der Graf von Paris um 1860

eine Kopie verwahre.

Der Autorin des Bandes habe ich diese Informationen erst nach der Veröffentlichung ihres Buches gegeben, denn meinem Onkel wäre es nicht Recht gewesen, wenn dieser Umstand an die Öffentlichkeit gelangt wäre. Und wie er habe ich gewollt, dass er in unserer Familie bleibt, von der ich mir wünsche, dass sie so fortbestehen möge wie die Familie Verne, von der sie abstammt: beseelt von den liberalsten Vorstellungen und niemals sektiererisch, in welchem Sinn auch immer.“ (3)

Der Graf von Paris um 1885

Im Gegensatz zu den stockkonservativen Legitimisten galten die Orléanisten als liberal und dem gesellschaftlichen und technischen Fortschritt auf-geschlossen. Einige Familienmitglieder hatten sich durch ihre Reisen und Veröffentlichungen einen Namen gemacht und waren in der Bevölkerung sehr populär. Gaston, der Graf von Eu (1842-1922), ein Vetter Philippes, hatte die Tochter des Königs von Brasilien, Dom Pedro, geheiratet, und sich mit Verne über seine neue Heimat unterhalten. Zum Dank schickte ihm Verne am 4. Februar 1882 ein Exemplar seines Romans *Die*

Jangada nach Brasilien: „In diesem Buch, Durchlaucht, habe ich versucht, in Romanform einen Teil dieses wunderbaren Landes zu malen, dessen Beschreibungen mich immer bezaubert haben, und unsere Leser diesen prächtigen Amazonas entlang reisen lassen. Wenn ich hinter meinem Ziel zurückgeblieben sein sollte, dann mögen Eure Hoheit bitte berücksichtigen, dass ich nur durch die Augen von anderen habe sehen können; aber die Reihe der *Außergewöhnlichen Reisen* wäre mir unvollständig erschienen, hätte ich ihr diese Reise auf dem schönsten Fluss der Welt nicht anfügen können." (4)

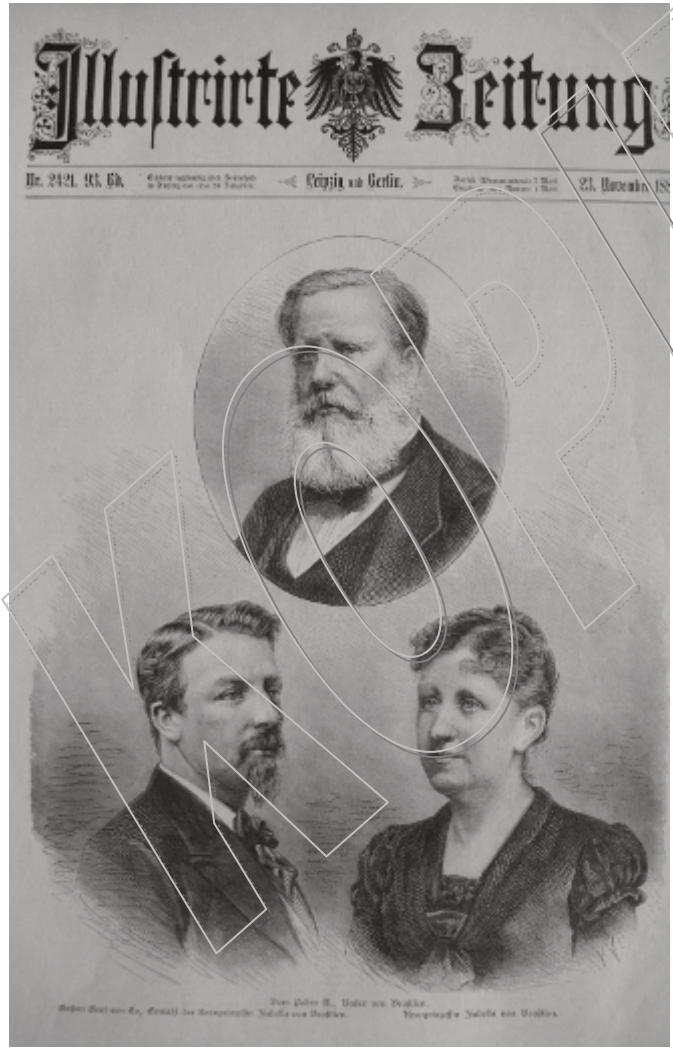
Dom Pedro II. von Alcantara (1822-1891), der in seinem Land die Sklaverei abschaffte, musste insbesondere wegen dieser Reform 1889 abdanken und ins Pariser Exil gehen, wo er sich als Mitglied der Geographischen Gesellschaft (und als Kollege Jules Vernes) seinen wissenschaftlichen Interessen widmen konnte. Ihn nahm Verne als Vorbild für den König von Malecarlien im Roman *Die Propellerinsel* (1895). Der Graf von Paris hatte sich zusammen mit seinem Bruder auf Seiten der Sklavereigegner während des amerikanischen Sezessionskriegs (1861-1865) für die Nordstaaten engagiert und verwendete den Rest seines Lebens darauf, eine umfangreiche Dokumentation über diesen Konflikt anzufertigen, dessen letzter Band, ein Atlas, erst nach seinem Tod erschien.

Am 15. Juni 1883 ließ er über seinen Verleger Jules Verne die sechs bislang veröffentlichten Bände seines Werkes zusenden (5), was nicht ohne Folgen blieb. Als Verne gefragt wurde, was ihm die Idee zu seinem Roman *Nord gegen Süd* (1887) gegeben habe, antwortete er einem amerikanischen Journalisten: „Fünfzig Zeilen einiger Seiten aus der *Geschichte des Bürgerkriegs in den Vereinigten Staaten*. Von jeher haben der Graf von Paris und ich angenehme und freundschaftliche Beziehungen unterhalten, und zu Zeiten des Krieges galt meine Sympathie dem Norden." (6) Verne soll dem Grafen von Paris auch ein Manuskript seines Romans *Zwanzigtausend Meilen unter den Meeren* geschenkt haben, die Handschrift sich noch immer in der Bibliothek der Familie befinden. Eine derartige Geste ist einmalig in Vernes Leben.

Jules Verne zitiert nicht nur aus dem Werk des Grafen im 3. Kapitel des ersten Bandes seines Romans, er fiktionalisiert den Thronfolger zum Teil in der Person des zu Unrecht angeklagten und verfolgten James Burbank, der mit seiner Familie nicht zufällig in einem schlossähnlichen Herrschaftssitz („Castle-House") wohnt. Und in dieses Bild passt, dass die Handlung des in den USA spielenden Romans zum Teil die 1864 erschienene Erzählung *Der Graf von Chanteleine* kopiert, in der es um

den Widerstand eines royalistischen Führers gegen die republikanische Armee des Wohlfahrtsausschusses während der französischen Revolution im Jahre 1793 geht.

Als *Nord gegen Süd* 1887 erschienen war, befand sich der Graf von Paris bereits im englischen Exil, ein neues Gesetz hatte die Familie am 23. Juni 1886 offiziell aus Frankreich verbannt. Unter den zahlreichen Personen, die dem Monarchen zuvor noch ihre Aufwartung gemacht hatten, soll auch Jules Verne gewesen sein. Zumindest steht sein Name auf der „Liste der Personen, die sich auf Schloss Eu oder nach Le Tréport begeben haben, um Se. Durchlaucht vor Seiner Einschiffung zu verabschieden“ (7). Dieses Detail bleibt zu prüfen, litt Verne zu dieser Zeit doch noch unter der Schussverletzung, die ihm am 9. März sein Neffe Gaston beigebracht hatte. Möglich bleibt es allemal. Selbst 1888, als Verne auf der republikanischen Liste des Amienser Bürgermeisters Frédéric Petit (der das Exilgesetz als Deputierter des Departements Somme unterzeichnet



Dom Pedro II, Graf von Eu, Kronprinzessin Isabella

hatte) kandidierte und ihm eine Zeitung allzu voreilig bescheinigt hatte, das Lager gewechselt zu haben, antwortete der Schriftsteller in einem offenen Brief : „Ich weiß nicht, was es Ihrer Zeitung erlaubt hat zu behaupten, dass ich jemals etwas an meinen politischen Vorstellungen geändert hätte, die die meines ganzen Lebens sind.“ (8) Und bleiben sollten, soviel steht fest, wie auch eine Reihe von Notizen in Vernes privaten Aufzeichnungen aus den 1890er Jahren verraten:

„Soyez: Unter der Monarchie gibt es mehr Freiheit für den Bürger als unter der Republik.“

„Graf von Paris, gebildet, patriotisch, ehrenhaft wie seine ganze Familie.“ (9)

---

(1) Der Brief, dessen Original sich in den Pariser Archives nationales befindet, wurde zuerst veröffentlicht von Adrien Carré: „Jules Verne et les Princes d'Orléans“, in *Bulletin de la Société Jules Verne* Nr. 53 (1980), S. 164-172, unveränderter Nachdruck in Nr. 164 (2007), S. 42-49.

(2) Joëlle Dusseau: *Jules Verne*. Paris: Perrin 2005, S. 344.

(3) R. Ducrest de Villeneuve: Lebenserinnerungen ohne Titel. Zitiert nach einer Kopie im Archiv des Centre International Jules Verne, Amiens (Nr. 20283), S. 108-109.

(4) Zitiert nach V. Dehs: *Jules Verne. Eine kritische Biographie.* Düsseldorf: Artemis & Winkler 2005, S. 286.

(5) Nach Jean-Yves Mollier: *Michel & Calmann Lévy ou la naissance de l'édition moderne 1836-1891*. Calmann-Lévy 1984, S. 461.

(6) Anonym: „Jules Verne at Home. The Beginning of his Career as a Writer of Adventure“, in *The Quincy Whig* (Quincy, Illinois), 13. August 1887. Das Interview wurde ohne Quellenhinweis nachgedruckt in Thomas W. Herringshaw: *The Biographical Review of Prominent Men and Women of the Day*. Boston: B.B. Russel etc. 1887. Lesenotizen dieser sechs Bände sind auf einer Karteikarte aus Jules Vernes Nachlass in der Bibliothéque municipale d'Amiens erhalten.

(7) *Le Départ pour l'Exil*. Eu – Tréport, 24 juin 1886, S. 60. Es handelt sich um eine vom Königshaus herausgegebene Broschüre, die auf gallica.bnf.fr abrufbar ist.

(8) *Le Progrès de la Somme* (Amiens), 8. Mai 1888, S. 3.

(9) „Notes“, S. 6 bzw. 9. Amiens, Bibliothèque municipale, JV MS 22. Bei dem Namen Soyez handelt es sich wahrscheinlich um Edmond Soyez, einen Bekannten Vernes aus der Société des Antiquaires de Picardie.

Alle Abbildungen zu diesem Artikel stammen aus der Sammlung V. Dehs.

GALERIE

Band 21 von *Jules Vernes Werke*, Verlag A. Weichert, Broschur ab 1910, Sammlung Norbert Scholz