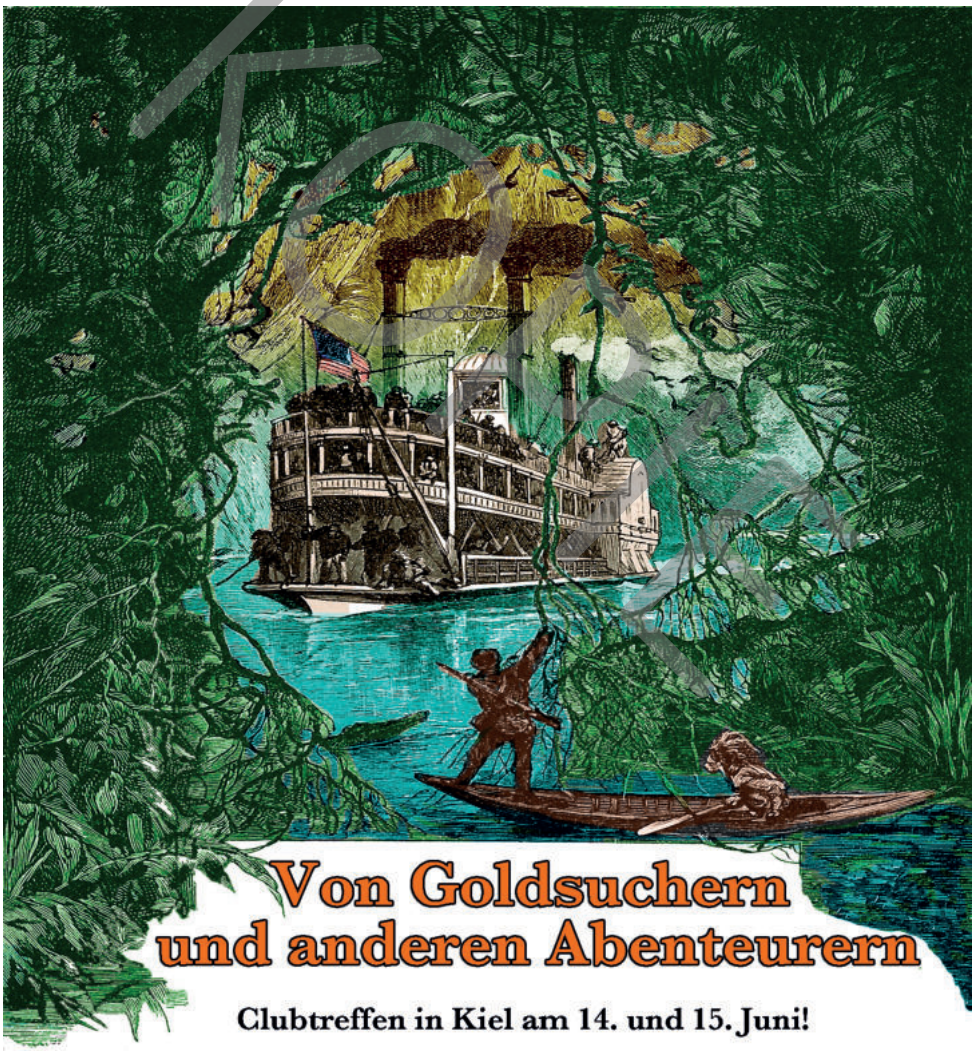
NAUTILUS

MOBILIS IN MOBILE

Magazin des Jules Verne Clubs № 24 *April 2014* Preis: 5.-€



Von Goldsuchern und anderen Abenteurern

Clubtreffen in Kiel am 14. und 15. Juni!

In dieser Ausgabe:		Seite
Volker Dehs	Buchbesprechung	4
Stefan Marniok	Herzlichen Glückwunsch, Herr Zacharius!	6
Norbert Scholz	Der „echte“ Ballon von Richmond	8
Ralf Reinhardt	Mark Twain und seine Hölle	14
Bernhard Krauth	Jules Verne, Jack London und der Klondike	20
Volker Dehs	Ein Brief und seine Geschichte (8)	24
Stefan Marniok	Nordamerika in Hörbüchern, Comics und Filmen	29
Bernhard Krauth	Auf den Spuren von Jules Verne im Juni 2014	34
Per Johan Moe	Jules Verne in den Fahrwassern des Nordens	36
Stefan Marniok	*Die Reise zum Mittelpunkt der Erde* in Filmen	46
Andreas Fehrmann	Unter der Sonne Floridas (Rätsel)	49
	Vorschau und Impressum	51
	Galerie	52

KOPIE

Kassenbericht des Clubs für 2013

Die Kassenführung des Vorsitzenden wurde durch Andreas Fehrmann geprüft und für sachlich richtig erklärt, der Club-Vorsitzende entlastet.

Jahresergebnis	**812,81 Euro**
Clubvermögen per 31.12.2013	**248,76 Euro**

Der negative Abschluss des Vorjahres, der ja durch unsere Buchproduktion bedingt war, war rasch behoben, schmälert allerdings das Clubvermögen dieses Jahres. Die weiteren Buchprojekte des Clubs wie die Sammelbände der früheren *Nautilus*-Ausgaben und die Fortsetzung der *Thadewaldschen Spaziergänge* werden ja auf Subskriptionsbasis vorfinanziert, und auch die Vignetten des Clubs beginnen sich selbst zu tragen durch Käufe von Mitgliedern und Nicht-Mitgliedern, wobei derzeit eh nur pauschal die Hälfte der Kosten für die Vignetten dem Club in Rechnung gestellt werden, den Restbetrag trägt der Clubvorsitzende.

Wie unseren Mitgliedern bereits mitgeteilt wurde, hat der Club-Vorstand zum Jahreswechsel beschlossen, den Mitgliederbeitrag ab diesem Jahr 2014 für Neumitglieder und ab 2015 für alle Mitglieder auf 12.- € im Inland und 15.- € im Ausland zu erhöhen, was die erste Erhöhung seit dem Bestehen des Clubs darstellt.

B.Krauth

Norbert Scholz

Der „echte“ Ballon von Richmond

Von Jules Verne, der Ballonfahrten oft in den Mittelpunkt seiner Erzählungen stellte, weiß man, dass er selbst nur einen einzigen Ballonflug unternommen hat, am 28. September 1873 (für 24 Minuten!). Mit diesem Spazierflug hat der Romananfang von *L'Île mystérieuse (Die geheimnisvolle Insel)* kaum etwas gemein, letzterer ist vielmehr ein typischer Handlungseinstieg à la Verne: Ereignisse mit historischem Bezug, präzise Datums- und Ortsangaben, und doch alles nur Kulisse für eine „Abenteuerliche Reise“ in „Bekannte und unbekannte Welten“. Der Roman wurde 1874 bis 1875 veröffentlicht.

Richmond (Konföderierte Staaten von Amerika), im Jahre 1865

Man schreibt den 20. März 1865, als spät abends um halb zehn fünf mutige Yankees aus dem belagerten Richmond, der Hauptstadt Virginias und momentan auch die der Konföderation, trotz eines heftigen Sturms mit einem gekaperten Gasballon fliehen, um 4 Tage später, 7.000 Meilen von der Heimat entfernt auf einer einsamen Insel niederzugehen. Soweit kurzgefasst die Vernesche Dramaturgie. Was davon könnte historischer Fakt sein, was reine Phantasie? Beginnen wollen wir ganz banal mit dem Wetter. Die *New York Times* bestätigt in ungefähr Vernes Version.[1] In der Ausgabe vom 26. März 1865 stand zu lesen:

> Eigener Korrespondentenbericht.
>
> HAUPTQUARTIER DER POTOMAC-ARMEE, Mittwoch, den 22. März nachmittags.
>
> Der stark befürchtete Äquinoktialsturm hat uns unzweifelhaft erreicht, und wird hier höchstwahrscheinlich noch einige Tage wüten. Gestern fast den ganzen Tag und die ganze Nacht hindurch rüttelten heftige Windböen an unseren Zelten und Baracken, Regen prasselte hernieder und zerstörte einen Großteil unserer Schanzanlagen.

Die Potomac-Armee, von der hier die Rede ist, war die Hauptarmee General Grants, des Kommandeurs der Nordstaaten. Sie befand sich in diesen Tagen nur wenige Meilen von Richmond entfernt und war kurz davor, es einzunehmen.

[1] Verne bezog seinen „Wetterbericht“ aus der französischen Presse, die aber nur von den Auswirkungen des Sturms auf Europa berichtete.

KOPIE

Hätten Jules Vernes Helden Cyrus Smith, Pencroff und der Reporter Gedeon Spilett noch ein paar Tage gewartet, wäre alles unspektakulär ausgegangen, wie Jules Verne selbst in einer Fußnote anmerkt.

Bild 1: Zeitgenössische Fotographie des Militärgefängnisses Libby Prison (1863).

Der Sturm ist also historisch belegt, dagegen ist die Vorgeschichte, nämlich dass sich Gefangene in Richmonds Straßen treffen und sich dort zur Flucht hätten verabreden können, reine Fiktion. Es gab zu dieser Zeit noch etwa 1.800 Kriegsgefangene in der Stadt, die man unmöglich hätte unbeaufsichtigt lassen können. Wahrscheinlich wären unsere Freunde in verschiedenen Militärgefängnissen untergebracht worden. Für Offiziere wie Cyrus Smith gab es das *Libby Prison*, ein ehemaliges Lagerhaus (Bild 1). Nicht weit davon entfernt war *Castle Thunder*, ein Internierungsgefängnis für Zivilisten, wo mit Sicherheit der Seemann Pencroff als Privatperson und Gedeon Spilett als Korrespondent einer New Yorker Zeitung eingesessen hätte. Aus all diesen Gefängnissen (insgesamt waren es mehr als zehn) gab es immer wieder spektakuläre Fluchtversuche, aber nie mittels eines Ballons. Wer Glück hatte, wurde ausgetauscht, wie z. B. der in *Castle Thunder* gefangen gehaltene S. T. Bulkley, ein Korrespondent des *New York Herald*, sozusagen ein realer Schreibtischkollege von Gedeon Spilett. [2]

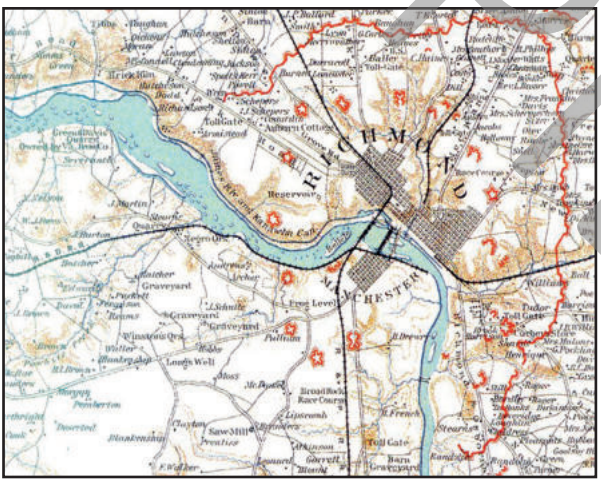


Bild 2: Verteidigungsring um Richmond (1865).

[2] *Richmond Whig*, 27. Febr. 1864. Zeitungsbericht entnommen der Internetseite http://mdgorman.com, der auch die Bilder 1 bis 3 entstammen.

Auch waren die Belagerten nie in der Verlegenheit, einen Ballon bauen zu müssen, um mit General Lee Kontakt aufzunehmen. Der Weg nach Westen war immer noch frei (Bild 2). Lee stand in ständigem Kontakt mit der Regierung, auf seine Anordnung hin wurde Richmond am 2. April geräumt.[3]

Unabhängig von der fehlenden Notwendigkeit, diesen Ballon zu bauen, muss Jules Vernes Fluchtmethode als ein reines Phantasiekonstrukt angesehen werden, denn 1865, als der Bürgerkrieg seinem Ende zuging, hatte der unterlegene Süden gar nicht mehr die Mittel, einen Ballon, geschweige denn einen mit dem von Verne beschriebenen Volumen von 1.400 Kubikmetern, herzustellen. Er hätte damit bei weitem den größten von den Nordstaaten gebauten Ballon *Intrepid* (900 cbm) übertroffen. Verne orientierte sich wohl an der Größe der von Paris aus gestarteten Langstrecken-Ballons (siehe Bild 7).

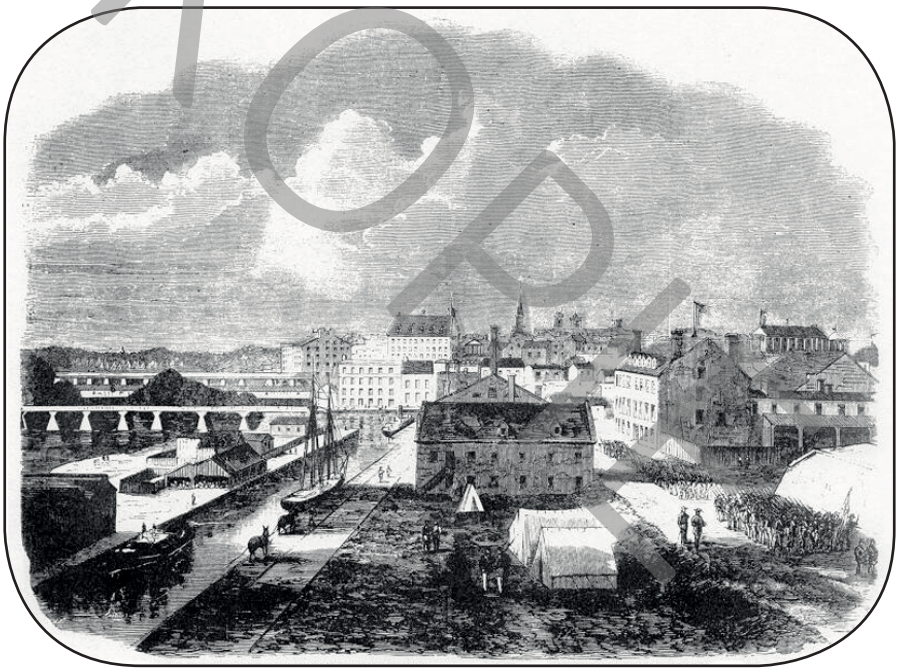


Bild 3: Richmond 1865. Blick aus einem Fenster vom Libby Prison, wie er sich Cyrus Smith geboten hätte. In Sichtweite rechts Castle Thunder (mit der Mauer davor), in der Mitte (etwas verdeckt) das städtische Gaswerk, links die beiden Brücken über den James River, über die am Abend des 2. April 1865 die Evakuierung erfolgte.

KOPIE

[3] Nicht ohne vorher die Stadt in Brand gesteckt zu haben. Am nächsten Morgen, dem offiziellen Tag der Kapitulation Richmonds, löschten Grants Truppen bei ihrem Einzug die Flammen. Dies war also der 3. April, nicht der 5., wie Jules Verne irrtümlich in seiner Fußnote schreibt.

Richmond, im Jahre 1862

Drei Jahre zuvor war zeitweise in Richmond sehr wohl ein echter Aufklärungsballon stationiert. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass Jules Verne davon wusste. Der Ballon war in Savannah hergestellt und am 24. Juni in das 750 km entfernte Richmond geschafft worden. Dort wurde er von den städtischen Gaswerken mit Leuchtgas befüllt, bevor er per Eisenbahn und Panzerschiff auf dem James River in Position gebracht wurde (ähnlich Bild 4, ein authentisches Bild dieses Ballons ist nicht überliefert.). Das war eine aufwendige Prozedur, da er jeweils nur 3 bis 4 Stunden in der Luft bleiben konnte, und zum Befüllen immer wieder nach Richmond zurücktransportiert werden musste. Während der sog. Sieben-Tage-Schlacht zwischen dem 25. Juni und dem 1. Juli 1862 war er mehrmals im Einsatz, sowohl bei Tag als auch in der Nacht. Dieser Ballon war mit seinen 200 Kubikmetern nur in der Lage, einen einzigen Mann zu tragen. Sein offizieller Name war *Gazelle*, aber niemand nannte ihn so. Er wurde berühmt, nicht wegen seiner Erfolge, sondern wegen seiner Machart. Da die Südstaaten keine spezifische Ballonseide besaßen, war er aus regulären Seidenstoffen zusammengenäht. Die Stoffballen wurden ganz normal für 514 Dollar bei einem Kurzwarenhändler in Charleston eingekauft.[4] Dafür bekam man feinste Seide, in unterschiedlichsten Farben und Mustern bedruckt, eigentlich viel zu schade für diesen Zweck. Denn der elegante Stoff sollte ja die Frauen und Töchter der reichen Plantagenbesitzer von South Carolina schmü-

Bild 4: Aufklärungsballon auf dem James River (Künstlerische Darstellung).

Bild 5: Mrs. Burbank und Alice (aus Jules Verne, Nord gegen Süd, *Erster Band, 9. Kapitel).*

[4] *The MUSEUM of the CONFEDERACY Magazine*, Richmond 2009, S. 8–12.

KOPIE

cken (Bild 5). Der Ballon hatte deshalb bald seine Spitznamen *Silk dress balloon* oder *Lady Davis* (Jefferson Davis war der Präsident der Konföderierten Staaten) weg.

Der *Gazelle* war kein langes Leben beschieden. Schon am 4. Juli desselben Jahres wurde das Kanonenboot *Teazer*, auf dem die zusammengefaltete Ballonhülle nach einem Nachteinsatz zurück nach Richmond transportiert werden sollte, Opfer eines feindlichen Angriffs. Der Ballon wurde zur Kriegsbeute, in Stücke geschnitten und diese als Souvenirs verschenkt. Heute sind nur noch zwei Reste erhalten, eines davon befindet sich im Nationalen Luft- und Raumfahrtmuseum von Washington, D.C. (Bild 6).

Zusätzlich zur *Gazelle* wurde von den Konföderierten noch ein zweiter Ballon gebaut, der aber nicht in Richmond zum Einsatz kam. Mit ihm wurden die Operationen der Blockadeflotte im Hafen von Charleston beobachtet.[5] Dieser Ballon ging jedoch im Herbst 1863 in einem Sturm verloren. Er verschwand auf dem Meer.

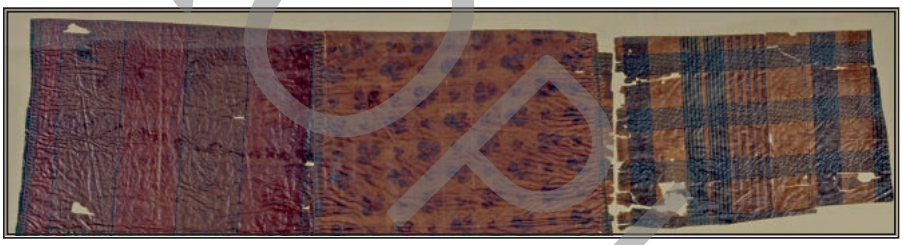


Bild 6: Stoffreste des Südstaaten-Ballons Gazelle. *Die Bahnen sind etwa 40 cm breit.*

Paris (Frankreich), 1870

Die Blaupause für Jules Vernes Ausbruchsversuch aus einer „durch einen dichten Belagerungsring eingeschlossenen Stadt“ ist wohl eher im Paris zur Zeit der deutschen Belagerung vom September 1870 bis Januar 1871 zu suchen. Hier waren alle Varianten einer erfolgreichen Flucht mittels eines Ballons gegeben. Während in Amerika selbst die reichen Nordstaaten nur sieben Ballons zur Verfügung hatten und deshalb freie Flüge verboten waren (zu leicht hätte ein Ballon über die Frontlinie abgetrieben werden können), verließen das eingeschlossene Paris im Abstand von jeweils nur wenigen Tagen 68 bemannte Gasballons (Bild 7). Und die meisten waren wesentlich größer als die der Unionstruppen. Eine Rekordfahrt legte der Ballon *La Ville d'Orléans*

[5] Zur Blockade der Seehäfen der Konföderierten siehe Jules Vernes Erzählung *Die Blockadebrecher*.

KOPIE

zurück, er landete über 1.246 km entfernt in Norwegen. Der Vernesche Flug über die zehnfache Entfernung lag damit zumindest im Bereich des Denkbaren. Noch näher an Jules Vernes Plot heran kam das Stranden des Ballon *Le Jules Favre no 2* auf der Insel Belle-Île. Diese liegt zwar nur 16 km von der französischen Küste entfernt, aber wenn die Landung dort nicht geglückt wäre, wäre der Ballon in den Weiten des Atlantiks unrettbar verloren gewesen, ganz genauso, wie es Jules Vernes Helden (im Pazifik) auch hätte passieren können.

Bild 7: Start des Le Neptune *am 23. September 1870. Der erste Ballon, der Paris während der Belagerung verlässt.*

Fazit

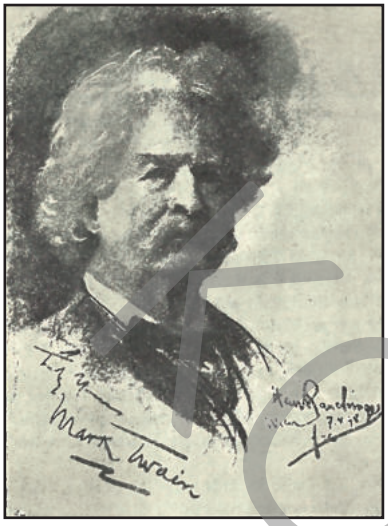
Es ist wohl offensichtlich, dass Jules Verne in *L'Île mystérieuse* auf eine historisch genaue Betrachtung der Verhältnisse in Richmond nicht viel Wert legte. Ihm ging es nur um einen plausiblen Einstieg in seine Robinsonade. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Hintergründen und dem Verlauf des blutigen Ringens in der Neuen Welt geschah dann später 1887 in seinem Südstaaten-Epos *Nord contre Sud*. Hier konnte er auf authentisches Material zurückgreifen, das ihm Louis Philippe Albert d'Orléans, der Graf von Paris, mit seiner mehrbändigen *Geschichte des amerikanischen Bürgerkriegs* lieferte. Der Graf, ein guter Bekannter Jules Vernes (siehe *Nautilus* Nr. 19, S. 24–31), diente beim Generalstab der eingangs erwähnten Potomac-Armee und durfte sogar einmal mit einem Beobachtungsballon aufsteigen. Einige Seiten seines Werkes widmete er den Erfahrungen mit bemannten Ballons aus militärischer Sicht.[6] Sicherlich hat er Verne bei so manchem Gespräch davon erzählt.

[6] Le Comte de Paris: *Histoire de la Guerre Civile en Amérique* (Bd. 1), Paris 1874, S. 472–474 und S. 510–512.

KOPIE

Ralf Reinhardt

Mark Twain und seine Hölle



Eines kann man schon von vornherein sagen: Dem großen amerikanischen Schriftsteller Mark Twain (1835-1910) missfielen die Werke Jules Vernes. Das lag wohl daran, dass er ein ganz anderes Verständnis vom Schreiben hatte als sein französischer Zeitgenosse. Denn anders als bei Jules Verne war fast das gesamte Werk Mark Twains autobiographisch. Er wusste, was er schrieb, weil er für sich selbst den Anspruch erhob, dies alles selbst erlebt zu haben. Aber natürlich hat er dabei gelogen und in seinen Humoresken maßlos übertrieben. Mark Twain war selbst *Tom Sawyer*[1] oder wäre es gern gewesen. Ob diese triste Kleinstadt, in der Samuel Langhorne Clemens[2] aufwuchs, nun Hannibal (Missouri) oder St. Petersburg hieß, spielt dabei keine Rolle. An späterer Stelle werden wir noch auf diese Orte zurückkommen, in denen „Leidenschaft, Anmaßung und Beschränktheit überall das große Wort führten".[3]

Gelernt hatte er den Beruf eines Schriftsetzers beim *Missouri Courier*. Sein durchaus erfolgreicher Bruder Orion Clemens[4] übernahm das *Hannibal Journal*, wo er erste Texte veröffentlichen konnte. Nach der Gesellenprüfung konnte er dann endlich Hannibal verlassen mit „zwölf Dollars ganzen weltlichen Besitzes".[5] Er bereiste den ganzen Mittleren Westen, New York, Washington, Philadelphia. 1855, in St. Louis, beschloss er schließlich, Lotse auf dem Mississippi zu werden, 1859 erwarb er dann die entsprechende Lizenz. „Mark Twain", dass ist der Ruf der Schiffer, wenn die Wassertiefe mehr als zwei Faden ist (rund 3,75 m) und somit sichere Fahrt bedeutet. Samuel Langhorne Clemens hatte sich seinen neu gewählten Namen also redlich verdient. In *Leben*

[1] *Tom Sawyers Abenteuer und Streiche* (1876)
[2] bürgerlicher Name von Mark Twain
[3] vgl. *Reisebilder*, „Mark Twains humoristische Schriften" VI. Band, Verlag Lutz, Stuttgart 1908 S. 278
[4] Orion Clemens (1825–1897) wurde 1860 Vizegouverneur des Budesstaates Nevada.
[5] vgl. *Reisebilder*, S.280

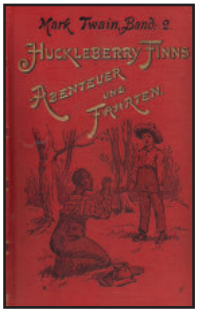
KOPIE

auf dem Mississippi (1883) hat er später diese Zeit festgehalten und auch in seinem wohl bekanntesten Buch *Huckleberry Finn* (1884). Bis 1861 übte er diesen Beruf aus, bis der Bürgerkrieg die Schifffahrt auf dem Mississippi zum Erliegen brachte und er in die Südstaatenarmee unter General Price eintrat. Hier geriet er recht schnell in Gefangenschaft, konnte aber nach kurzer Zeit fliehen.

Mit Unterstützung seines Bruders Orion folgte er dem Ruf des Goldes und ging nach Carson City (Nevada). Wie er selbst später in seinen *Reisebildern* schrieb, war er ohne es zu ahnen, kurze Zeit Mitbesitzer einer der einträglichsten Goldminen in diesem Gebiet, stieß seine Anteile aber zu schnell wieder ab. So endete auch diese Episode. Von jetzt an war er wieder als Redakteur tätig, wie z.B. beim *Enterprise* in Virginia City und dem *Morning Call* in San Francisco. Es langweilte ihn jedoch recht schnell, nur Polizeiberichte und Stadtneuigkeiten zu verbreiten. Mit seiner Erzählung *Der berühmte Springfrosch von Calaveras* (1865*)* konnte er indes einen ersten literarischen Erfolg verbuchen.

Für den *Union* in Sacramento reiste er 1866 zu den Sandwich-Inseln[6]. Von nun an bekam er immer wieder lukrative Aufträge als Reiseberichterstatter. Sein erstes Buch *Die Arglosen im Ausland* erschien 1869 und brachte Mark Twain auch endlich den lang ersehnten finanziellen Erfolg. Es ist der Reisebericht einer fünfmonatigen Schiffsreise auf dem ausgemusterten Kriegsschiff *USS Quaker City* nach Europa und Palästina. Darin tat er vor allem das, was er am besten konnte: Mit viel Humor verwandelte er einen drögen Reisebericht in einen spannenden Roman. Dass dieses Buch auch für einen Europäer heute noch durchaus lesenswert ist, liegt an seiner pointierten und durchaus zutreffenden Darstellung.

Jetzt war Mark Twain berühmt. 1870 heiratete er Olivia Langdon, die Liebe seines Lebens. Ein Jahr später ließ er sich mit ihr in Hartford (Connecticut) an der Ostküste nieder. Siebzehn Jahre war dies sein Zuhause. Hier entstanden jene Werke, für die Mark Twain noch heute weltberühmt ist: Die Abenteuer von Tom Sawyer und Huckleberry Finn. Ernest Hemingway, der amerikanische Nobelpreisträger, schrieb später einmal: „All modern American literature comes from one book by Mark Twain called *Huckleberry Finn*." Damit hat er durchaus noch heute recht, beschreibt Mark Twain hier



[6] *Letters from Hawaii* (1866), die deutsche Ausgabe des *Union*-Zeitungsberichts *Post aus Hawaii* erschien 2010 im mare-Verlag

KOPIE

doch ein noch kindlich unschuldiges Amerika, dass gerade an der Schwelle zum amerikanischen Bürgerkrieg steht.

Für uns Deutsche ist vermutlich aus dieser Periode noch sein Aufsatz *The Awful German Language* (*Die schreckliche deutsche Sprache*) von Interesse. Denn auch als Deutscher kann man nachvollziehen, welche Schwierigkeiten es macht, sich als Amerikaner für „wegen dem Regen“ oder „wegen des Regens“ zu entscheiden.

Das meiste Geld verdiente Mark Twain jedoch mit einer Beteiligung am Verlagshaus *Charles L. Webster & Co.* Sein *Huckleberry Finn* erschien hier, nachdem ihm bei der *Amerikanischen Verlagsgesellschaft* eine 60%ige Provision am Reinerlös ausgeschlagen worden war, genauso wie die Biographie des Bürgerkriegsgenerals und späteren US-Präsidenten Ulysses S. Grant.

Trotzdem war Mark Twain meist hochverschuldet. Als dann noch *Webster & Co.* 1894 pleite gingen, war er wieder ganz auf das Geld aus seinen Vortragsreisen angewiesen. So lebte er beispielsweise von 1897–1899 in Wien.

Auch von persönlichen Schicksalsschlägen blieb Mark Twain nicht verschont. Seine Frau starb vor ihm (1904) und er musste den Tod von drei seiner vier Kinder miterleben. So wurde der große Skeptiker in seinem literarischen Spätwerk noch pessimistischer. Seine letzte Erzählung *Der geheimnisvolle Fremde* handelt vom Abgesang auf die Menschheit. Hier unterliegen drei Jugendliche um 1590 im österreichischischen Eselsdorf (!) der Fazination des Teufels. Die Kulisse bildet dabei eine weitere Inkarnation des Städtchens Hannibal, in welchem Mark Twain aufwuchs. Gute Taten ziehen hier unweigerlich böse Ereignisse nach sich. Und böse Taten sind in ihrer Konsequenz gar nicht so schlimm. Der Mensch kann sein Schicksal nicht ändern, nur verschlimmern. Dies ist die Botschaft dieser Erzählung, an der Mark Twain angeblich zwölf Jahre gearbeitet hat. Sie erschien posthum 1916, sechs Jahre nach seinem Ableben.

Im Folgenden wird eine Kriminalgeschichte vorgestellt, in der sich Mark Twain direkt zu Jules Verne geäußert hat. In der nächsten Ausgabe der *Nautilus* soll dann näher auf Mark Twains Kurzgeschichte *Tom Sawyer im Ausland* eingegangen werden, einer Erzählung, die in weiten Strecken an Jules Vernes ersten Roman *Fünf Wochen im Ballon* erinnert.

KOPIE

Eine Bluttat, ein Betrug und ein Bund fürs Leben

Diese kurze Geschichte Mark Twains musste 125 Jahre auf eine angemessene Veröffentlichung warten. Erst im Jahre 2001 wurde eine deutsche Übersetzung auf den Weg gebracht. Etwa zeitgleich erschien das Original auch im Magazin *The Atlantic Monthly*. Zwar gab es schon 1946 einen Privatabdruck von sechzehn Exemplaren, eine weitere Verwertung des Textes wurde jedoch durch Twains Nachlassverwaltung verhindert.[7]

Nach dem Willen Mark Twains sollte eben jener *Atlantic Monthly* 1876 eine sogenannte *blindfold novelette* von ihm veröffentlichen. Dabei wollte er eine halbe Geschichte vorgeben, bei der das Ende aber fehlte. Dieses sollte von namhaften anderen Schriftstellern ergänzt werden. Das Projekt scheiterte aber schon im Vorfeld, weil niemand die Geschichte weiter entwickeln mochte und daher der *Atlantic Monthly* sein Manuskript ablehnte.

Eine Bluttat, ein Betrug und ein Bund fürs Leben ist aber eine vollständige Geschichte. Sie ist von Mark Twain selbst um die Musterlösung ergänzt worden. Dem *Atlantic Monthly* ist es hoch anzurechnen, dass er 125 Jahre später die Rechte trotzdem noch erwarb und dabei sogar den *New Yorker* überbot.[8]

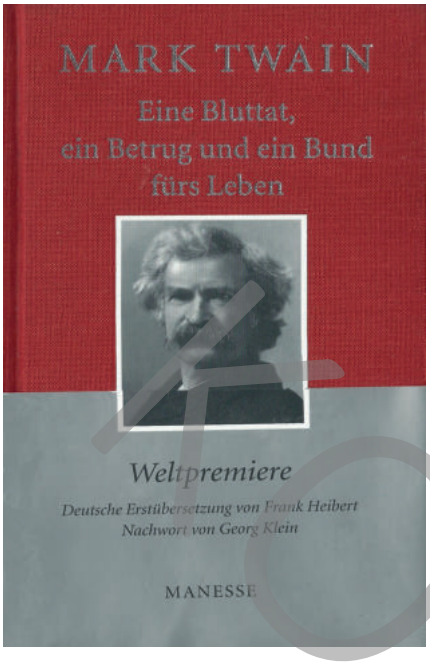
Die „halbe Geschichte" ist schnell erzählt: Wieder treffen wir auf einen langweiligen amerikanischen Ort (diesmal heißt er Deer Lick), wo seit gefühlten Ewigkeiten nichts mehr passiert ist. Doch anders als in Mark Twains Heimatstadt Hannibal fehlt hier sogar der Missouri, der von einer besseren Welt Kunde tragen könnte. Hier wird man geboren und man wird auch hier begraben. *No Way Out*, kein Entkommen.

Der Farmer John Grey will seine Tochter Mary mit dem jungen Hugh Gregory verheiraten, einer Heirat steht eigentlich nichts mehr im Wege. In diese „Idylle" platzen dann zwei Ereignisse. Zum einen wird Mary in das Testament ihres in der Familie ungeliebten, weil reichen Onkels Dave Grey aufgenommen, zum anderen findet John Grey just am selben Tag draußen im Wald einen bewusstlosen Fremden. Niemand weiß, wie er hergekommen ist, fehlen doch im Schnee jegliche Spuren. Wieder belebt und französisch (!) sprechend, wird er in die Dorfgemeinschaft aufgenommen. Und da Mary ja in Aussicht auf die hohe Erbschaft unmöglich noch den armen Hugh heiraten kann, darf der Franzose, der sich „Graf Fontainebleau" nennt, Mary

KOPIE

[7] vgl. *Zauberstab Zunge*, Buchrezension der *FAZ* vom 09.10.2001, online verfügbar unter http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/buecher/rezensionen/belletristik/rezension-belletristik-zauberstab-zunge-142054-p3.html

[8] Ebenda



den Hof machen. Damit ist der Ärger dann vorprogrammiert, denn Mary liebt immer noch Hugh. Und dies alles nur des unseligen Geldes wegen! Kurz darauf ist der reiche Onkel Dave tot. Er wollte gerade noch sein Testament ändern, hat es aber nicht mehr geschafft. Und Hugh ist als sein Mörder verhaftet.

Dies ist der erste Teil der Geschichte. Hat Hugh wirklich den reichen Dave ermordet? Und wo ist dieser Franzose bloß hergekommen?

Natürlich war der Franzose der Täter, so sieht es Mark Twains Lösung der Geschichte vor. Die Hinrichtung Hughs und die Heirat zwischen Mary und dem heuchlerischen Franzosen kann gerade noch verhindert werden.

Die Vorgeschichte des Franzosen hat Mark Twain dann aber doch etwas abstrakt gelöst. Im Gefängnis auf seine Hinrichtung wartend, erzählt er selbst seine Geschichte. In einem alten Fesselballon hatte er, von Paris kommend, den Atlantik in drei Tagen überquert und war dann im Bundesstaate Missouri nach einem heftigen Sturm notgelandet. Den Ballon hat es dann nach dem Absturz weitergeweht und so hatte John Grey keine Spuren seiner Ankunft entdecken können. Er war einfach vom Himmel gefallen.

Aber damit ist die Geschichte noch nicht ganz zu Ende, versucht doch „Graf Fontainebleau“, der eigentlich Jean Mercier heißt, den Mord an Dave Grey zu rechtfertigen.

Er war freiberuflich als Reiseleiter tätig und begleitete Personen um die ganze Welt. Doch dann geriet er in die Fänge eines gewissen Jules Verne, der ihn aufgrund seiner Sprachkenntnisse und seines umfangreichen Wissens über fremde Länder regelrecht ausbeutete. Er schickte ihn auf Reisen und machte erfolgreiche Romane aus seinen Berichten. *20000 Meilen unter den Meeren*? Das war sein Bericht von einer Fahrt in einem lecken Sandkahn die Seine hinunter. *Fünf Wochen im Ballon?* Keine 200 Meter war der alte, ausrangierte Ballon in die Luft gestiegen, bevor der abstürzte und er sich dabei ein Bein brach. *Die Reise um die Welt in fünfundachtzig Tagen?* Da war er für Jules Verne von Paris

KOPIE

nach Spanien fast ein ganzes Jahr in einem Ochsenkarren unterwegs. Da wäre er fast vor Hunger gestorben. Für eine weiteren Reise hat dann Jules Verne den ollen Luftballon wieder für ihn ausgegraben, mit dem er dann auch gleich wieder abstürzte. Die Verletzungen und Demütigungen häuften sich. Die nächste Fahrt wollte dann Jules Verne, gottlob, selbst mitmachen. Kaum aber waren sie mit dem Ballon gestartet, hat ihm dann Jules Verne die Auswüchse seiner letzten Reise gezeigt, das Buch *Die geheimnisvolle Insel*! Da hat er ihn dann aus Zorn einfach aus dem Ballon geschmissen.

Danach ist der Ballon in einen dreitägigen Sturm geraten, der ihn bis Missouri wehte. Hier wurde er liebevoll von den Greys aufgenommen und er sah seine Chance, mit Mary ein neues Leben zu beginnen abseits des Grames, den ihm Jules Verne zugefügt hatte. Dazu musste er aber Dave Grey ermorden und den Verdacht auf Hugh schieben. Nun, es hat leider nicht geklappt.

„Lebt wohl, ihr guten Schweinebauern, ich bin bereit zu gehen (zur Hinrichtung, Anm. des Verf.), denn mich verzehrt ein großes Verlangen danach, meinen Monsieur Verne selig zu fragen, wie viele Kapitel seiner *Achtzehn Monate im Höllenofen* er schon geschrieben hat und wen er angestellt hat, um herumzulaufen und für ihn die Fakten zusammenzutragen, während er sich in seinen Privatgemächern rösten lässt und hinterher alles ausschmückt. Außerdem wüsste ich gern, wo er nach seinen Sturz wohl gelandet sei.“[9]

Mit diesen letzten Worte des Grafen und überhaupt bei dessen gesamter Beichte schrieb sich Mark Twain seinen Frust über Jules Verne von der Seele. Um 1863 hatte nämlich Mark Twain die Idee für eine literarischer Ballonreise entwickelt, bei der ihm Jules Verne mit *Fünf Wochen im Ballon* aber zuvorkam.[10] Da sein Angriff auf Jules Verne so offen war, lässt vermuten, dass der Abschluss dieser Geschichte erst später entstanden ist, als die Geschichte ohnehin schon abgelehnt worden war. Eine Frustbewältigung für die Schublade also, weiter nichts!

Er versagt damit Jules Verne das Wildern in den Abgründen seiner Hölle der langweiligen amerikanischen Kleinstädte und schickt Jean Mercier zu Jules Verne zurück in die richtige. An die glaubte Mark Twain, der große Skeptiker, aber ohnehin nie. Und das lässt hoffen!

KORRIGIERT

---

[9] *Eine Bluttat, ein Betrug und Bund fürs Leben,* Manesse 2001, S. 50-51

[10] vgl. *Zauberstab Zunge,* Buchrezension der *FAZ* vom 09.10.2001

Bernhard Krauth

Jules Verne, Jack London und der Klondike[1]

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts strömten Tausende von Goldsuchern (Prospektoren) zum *Klondike*. In dieser Region, entlang des oberen Flusslaufs des *Yukon Rivers* und entlang seiner Nebenflüsse, auf beiden Seiten der Grenze zwischen *Alaska* und *Kanada*, waren riesige Goldvorkommen entdeckt worden.

Die Tagespresse weltweit war voll davon, so dass es nicht ausblieb, dass sich Jules Verne wie auch Jack London[2] dieses Themas annahmen. Jack London tat dies in mehreren Romanen, vor allem aber in *A Daughter of the Snows* (auf Deutsch veröffentlicht unter dem Titel *An der weißen Grenze*), erschienen 1902.

Am Zusammenfluß der beiden Wasserläufe gründete ein Kanadier Dawson City.

„Na, Summy, willst Du es nicht mal ausprobieren“

[1] Dieser Text basiert inhaltlich auf einem 1992 in der Zeitschrift *Jules Verne* No. 22 des Centre de Documentation in Amiens vom Verfasser veröffentlichten Artikel.

[2] Jack London ist das Pseudonym des amerikanischen Schriftsteller John Griffith Chaney (12.01.1876 – 22.11.1916)

Jules Verne griff dieses Thema in seinem Roman *Le Volcan d'or (Der Goldvulkan)* auf, geschrieben zwischen 1899 und 1900, möglicherweise überarbeitet 1902, aber erst 1906 in einer durch Michel Verne überarbeiteten Fassung veröffentlicht. Die Originalfassung erschien erst 1989.

Beide Romane weisen zahlreiche Gemeinsamkeiten auf, die natürlich der gleichen Thematik geschuldet sind.

1. Einander sehr ähnlich sind die Beschreibungen der Lebensumstände der Goldsucher: Armut, Hunger, Krankheiten, Gewalt und Anarchie. Während Jack London aus eigener Erfahrung schrieb, denn er war 1897 selbst als (erfolgloser) Goldsucher an den *Klondike* gezogen, können Vernes Beschreibungen nur auf Quellenmaterial seiner Zeit beruhen.
2. Ebenfalls ziemlich identisch sind die Beschreibungen der Anreise wie auch des Reiseverlaufs von *Stagway* nach *Dawson City*.
3. Gleiche Orte, gleiche Zeit: Beide Romane spielen Anno 1898 in *Dawson City* und der näheren Umgebung. Während sich Londons Roman aber fast ausschließlich auf die Region um *Dawson City* beschränkt, beginnt der Roman Vernes in *Green-Valley* und *Montreal* und spielt auch im *Mackenzie-Delta*.
4. In beiden Romanen steht eine sehr selbstbewusste, junge und hübsche Frau im Mittelpunkt: Frona Welse bei Jack London, Jane Edgerton bei Jules Verne.

Allerdings muss man an dieser Stelle erklären, dass die Figur der Jane Edgerton von Michel Verne in die Erzählung eingefügt wurde, die in der Originalfassung wie auch manch andere Romanfigur nicht erscheint. Was fast zwangsläufig zu der Hypothese führt, dass Michel Verne den ja bereits 1902 erschienenen Roman Jack Londons kannte und er Frona Welse als Vorlage für Jane Edgerton verwendete. Gegen diese Annahme spricht allerdings, dass die vermutlich erste französischsprachige Übersetzung aus dem Jahr 1918 stammt.[3]

Beide Romane unterscheiden sich vor allem in ihrem ideologischen Gehalt. Der *Goldvulkan* ist in Michel Vernes Fassung ein spannender Roman, der hauptsächlich unterhalten möchte, während *An der weißen Grenze* wie viele

[3] Jack London, *Fille des Neiges*, Übersetzung von Fanny Guillermet, Verlag Attinger Frères, Neuchâtel, Schweiz, 1918 laut Schweizer Nationalbibliothek, siehe hierzu auch: http://www.jack-london.fr/bibliographie/index.php?id=R&start=02&end=03

KOPIE

Werke Londons vor allem von sozialkritischen Tönen geprägt ist. Londons Figuren haben klar definierte Prinzipien und ihr Handeln ist bestimmt von den Notwendigkeiten des Lebens und dem Streben nach (Vor-)Machtstellung. Bei Verne sind die Figuren mehr typisiert, so etwa Ben Raddle als der Suchende, Summy Skim sympathisch aber einfältig wirkend mit seinen Stimmungen oder Patrick Richardson als vollkommen stupider Mensch, der nur als angeleiteter Diener fähig ist, sich im Leben zu behaupten.

So sind beide Romane in Ort, Situationsbeschreibung und im Grundthema sehr ähnlich, aber in ihrer Ideologie grundverschieden. Es lohnt in jedem Fall, beide Bücher zu lesen, möglicherweise auch parallel.

Auf einen bemerkenswerten Fakt im *Goldvulkan* sei noch hingewiesen: Die illustrierte Erstausgabe enthält Illustrationen überwiegend von George Roux. In den 64 Abbildungen sind acht Fotographien enthalten sowie drei nach Fotographien nachgezeichnete Ansichten von einem unbekannten Künstler und vier Zeichnungen von Charles Edwin Fripp. Illustrationen von Fripp tauchen sonst nicht in Jules Vernes Werken auf, aber er ist keineswegs ein Unbekannter. Das auch Werke von ihm im *Goldvulkan* zu finden sind, musste ich jedoch vor einigen Jahren einem Nachfahren der Familie, der eine Webseite über die Familie Fripp betreibt, erst kundtun.[4]

[4] http://www.beanweb.net/ft/frippuk/links/fripp/charles-edwin.htm

KOPIE

Weitere Neuerscheinungen

Illustrierte Klassiker - Die bekannte Comicserie wird neuerdings fortgesetzt und beinhaltet bislang mindestens zwei Jules-Verne-Adaptionen:

Heft 212: *Die schwimmende Insel (Das Land der Pelze)*

Heft 215: *Die Baummenschen von Afrika (Das Dorf in den Lüften)*

Die Hefte sind über den Comic-Fachhandel oder direkt beim Vertreiber erhältlich unter der Email-Adresse bernhard-maas@freenet.de

Volker Dehs

Ein Brief und seine Geschichte (8)

Über Jules Verne als Prophet der Bevölkerungsentwicklung und ein vermeintliches Zitat

Am Tag nach Jules Vernes Tod veröffentlichte die Zeitung *Le Gaulois* am 25. März einen längeren Brief des Schriftstellers, der von seinem Adressaten, dem Entdeckungsreisenden, Schriftsteller und Diplomaten Étienne Richet (1873-1929), kommentiert wurde:

Amiens, 12. Februar 1896

Sehr geehrter Herr,

zu dem Zeitpunkt, da Sie, Monsieur, im Auftrag der englischen Regierung und mit der gelassenen Verwegenheit, die die Jugend auszeichnet, zur Entdeckung unbekannter Territorien aufbrechen, möchte ich nicht, dass man uns einmal nachsagen kann, kein Landsmann habe Ihnen zu Ihren Anfängen alles Gute gewünscht.

Sie erinnern mich an jene Franzosen aus dem achtzehnten Jahrhundert, die, nur mit Mantel und Degen ausgestattet, aber entschlossenen Herzens und von Mut beseelt, uns jenes Kanada gegeben haben, das Sie sich zum Schauplatz für Ihre Taten auserwählt haben.

So wie es sich uns darstellt, wird dieses Land für die weitere Zukunft der Franzosen in Amerika noch eine Rolle spielen; diese Rolle wird von größter Bedeutung sein, und es wird vielleicht von Ihnen abhängen, scheinbare Hindernisse in praktische Fördermittel für unsere Sache zu verwandeln.

Seit Jahren schon ereignet sich, weit ab von unserem ergebnislosen Treiben, jenseits des Atlantiks ein wahres Heldenepos: Durch Wälder und Wiesen der Neuen Welt steigt stillschweigend ein neues Frankreich empor. Wenn nichts die Bevölkerungsentwicklung aufhält, dann werden die Franko-Kanadier in einem Jahrhundert vierzig Millionen Seelen unter den einhundert Millionen des Dominions[1] zählen. Zu dieser Zeit wird das neue Volk neben dem Becken des Ontario auch die des Ottawa, Saint-Maurice und Saguenay besiedeln, die Halbinsel von Labrador und die weiten Landstriche nördlich des Huron- und des Oberen Sees.

[1] Allgemein die sich selbst verwaltenden Kolonien des britischen Herrschaftsgebiets, im Speziellen auf Kanada angewandt.

KOPIE

Betrachten wir die Karte Amerikas, sehen wir, dass dieses Land – fünfmal größer als Frankreich! – den ganzen Nordwesten des nördlichen Amerikas bedeckt.

Nach den ethnologischen Fakten, über die wir bereits verfügen, wird sich hier das amerikanische Frankreich der Zukunft konstituieren und ausbreiten.

Die Zukunft! Prophezeien wäre verwegen. Aber es ist erlaubt zu glauben, dass, wie es sein Gründer, der illustre Washington, befürchtet hatte, der amerikanische Riese in sich zusammenbrechen wird und sich drei oder vier Reiche auf seinen Ruinen erheben werden.

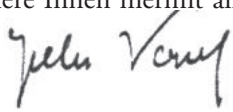
Angesichts dieser Möglichkeit und des Wissens um den Hang der deutschen Rasse und der Position, die sie in Amerika einnimmt, kann man voraussagen, dass ein deutsches Imperium im Tal des Mississippi entstehen wird, wo sie bereits jetzt durch ihre Sprache, Literatur und ihren Einfluss das öffentliche Leben bestimmt.

Dieses am Ufer des Mississippis im Entstehen begriffene Imperium, lenkt es unsere Gedanken nicht zu einem anderen Imperium am Saume des Sankt-Lorenz-Stroms, das auf dem amerikanischen Kontinent die Rolle Frankreichs in Europa spielen mag: Das Land der Zivilisation und der Freiheit, ein großzügiges Land, bereit für ein großes Prinzip zu kämpfen oder eine heilige Sache zu verteidigen, Vorreiter in Sachen Kunst und Geist, das dann in der Neuen Welt die fruchtbaren Initiativen und glänzenden Tugenden der französischen Seele vertritt?

Ich weiß, dies ist ein Traum, ein ehrgeiziger Traum, aber hat ein hochsinniger Schriftsteller nicht gesagt, dass „alles Große, was man in dieser Welt verwirklicht hat, im Namen übertriebener Hoffnungen entstanden ist“?

Bei den Abenteuern der Art, auf die Sie sich einlassen, erweisen sich die Umstände bisweilen als stärker als die Menschen. Aber, was immer auch Ihnen und Ihren Weggefährten zustoßen mag, lassen Sie mich Ihnen vor Ihrem Aufbruch zum Ausdruck bringen, dass ich die höchste Bewunderung gegenüber denen hege, die die Menschheit durch ihren Mut und ihre Tatkraft ehren.

Meine Wünsche und Gedanken werden Sie auf Ihrer gefährlichen Reise begleiten, und ich versichere Ihnen hiermit aller Anteilnahme des alten Geschichtenerzählers



KOPIE

Etienne Richet

Als Jules Verne diesen Brief verfasste, machte sich Richet gerade daran, zum nordwestlichen Yukon aufzubrechen. Wie hunderttausend Andere vom Goldrausch erfasst, verbrachte er achtzehn Monate in Alaska und Kanada. Die ursprünglich wissenschaftlich motivierte Mission, die Jules Verne so gerne in den Dienst des Patriotismus gestellt gesehen hätte, hatte sich von der Hoffnung auf ein schnell gemachtes Vermögen korrumpieren lassen. Am Ende kehrte Richet desillusioniert heim: „Wir haben nicht einmal die Kosten unserer Expedition decken können, und unser Ingenieur ist verzweifelt. Wenn Alaskas Eldorado auch einige Glückliche bereichert, so fallen ihm andere doch zum Opfer", schreibt er am Schluss seiner schmalen Schrift *Le Klondyke*, die im Mai 1898 in einer populären Reiseschriftenreihe erschien und die Verne als eine der Quellen für seinen Roman *Der Goldvulkan* diente. Im Zuge einer Tournee kam Richet am 29. November 1899 auch nach Amiens, wo er vor der Industriellen Gesellschaft einen Vortrag über „Meine Reise nach Alaska und zu den Minen des Klondyke" hielt:

Goldgräber am Klondyke (beide Illustrationen aus Richets Schrift, Sammlung V. Dehs).

KOPIE

Als ich meinen rückblickenden Spaziergang zu den Ufern des großen Polarflusses beendet hatte, kam aus einer Ecke des Saales ein einfacher, bescheidener Greis mit grauem Bart auf mich zu und sagte mir: „Vor drei Jahren, als Sie Ihre Alaska-Expedition vorbereiteten, habe ich Ihnen den herzlichen Gruß eines Franzosen übermittelt, der, wenn er selbst auch nie gereist ist, sich leidenschaftlich für ferne Abenteuer interessiert."

Und während ich noch in meiner Erinnerung suchte, sprach der Greis mit bezaubernder Schüchternheit: „Ich bin Jules Verne."

Groß war mein Erstaunen, groß auch meine Freude. […] Seit dieser zufälligen Begegnung in der Industriellen Gesellschaft von Amiens habe ich Jules Verne wiederholt besucht. Mehrmals hat er mich in seinem interessanten Haus in Amiens empfangen, der Heimatstadt von Madame Verne. […] Seine Haare und sein Bart begannen bereits schneeweiß zu werden, als ich ihn 1899 zum ersten Mal traf. Aber seine Augen waren noch von strahlender Jugend, funkelten durch ihr inneres Feuer, und sein Mund hatte einen schalkhaften und angenehmen Zug.

In seinem Arbeitszimmer gab es eine kuriose Sammlung exotischen Krimskrams' zu sehen. Das war weniger ein Arbeitsraum als ein Museum. Ein Buddha, den ich aus den Ruinen von Angkor mitgebracht hatte, nahm einen Ehrenplatz ein. Über den Büchern hingen Porträts von Nansen, Brazza, Marchand, des Grafen von Brettes und des Herzogs von Uzès.[2]

Vernes Gedanken über die Zukunft Amerikas, den Zerfall der Vereinigten Staaten, über europäische Satellitenstaaten in Übersee haben sich so nicht erfüllt. Von den hundert Millionen Kanadiern, die er Ende des 19. Jahrhunderts für die Zukunft ins Auge fasste, existieren heute knapp ein Drittel, wobei nur 21 % davon Französisch als Muttersprache angeben. Eh bien, auch ein Jules Verne kann sich täuschen, wenn er sich allzu weit aus dem Fenster lehnt…

Das Zitat, das Verne einem nach seinen Worten „hochsinnigen Schriftsteller" („un noble écrivain") entlehnt, ist in der Folge immer wieder ihm

[2] Frithjof Nansen (1861-1930), norwegischer Polarforscher, der 1895 mit Verne in einem kurzen Briefwechsel stand; Pierre Savorgnan de Brazza (1852-1905), französischer Afrikareisender, der für seinen fairen und gewaltlosen Umgang mit den Eingeboren in Erinnerung geblieben ist; Jean-Baptiste Marchand (1863-1934), frz. Offizier und Afrikaforscher; Marie Louis Joseph comte de Brettes (1861-1934) verbrachte 1890 bis 1896 unter den Indianern Kolumbiens und veröffentlichte neben seinem Reisebericht von 1898 auch eine biographische Broschüre über Richet (1914); Jacques de Crussol duc d'Uzès (1870-1893) bereiste den Kongo. Seine Reiseaufzeichnungen wurden 1898 postum von seinem Vater herausgegeben.

KOPIE

selbst zugeschrieben worden, seitdem es der Biograph Charles Lemire als Epigraph seiner 1908 erschienenen Biographie vorangestellt hatte, aus der es dann auch Max Popp am Ende seines Buches übernahm: „Alles Große, das auf der Welt vollbracht wurde, ist nur gelungen auf Grund überspannter Hoffnung!“ (*Julius Verne und sein Werk*, Hartleben, 1909, S. 208). Geduldiges Googlen erleichtert heute auch ohne weitreichende Leseerfahrung die Suche nach den eigentlichen Quellen. Und so stammt es tatsächlich nicht aus der Feder Jules Vernes, sondern aus dem Buch eines Historikers, den Verne sonst in seinen Notizen nicht eben pfleglich behandelte, sondern mit reichlichen Spott bedacht hat. Ernest Renan (1823-1892), der mit seiner berühmten Schrift über Jesus Christus (1863) katholische Grundprinzipien angegriffen, seinen Lehrstuhl verloren hatte und von konservativer Seite stark angefeindet wurde.

In seinen *Questions contemporaines* („Fragen der Gegenwart“, 1868) bezieht es sich auf die religiöse Zukunft der modernen Gesellschaft, präziser noch in abfälliger Weise auf die Juden, denn das von Verne übernommene Zitat setzt sich mit den Worten fort: „ und das jüdische Volk hat so seltsame Seiten, dass man darüber niemals leichtfertig reden sollte.“ Verne hat es also aus seinen ursprünglichen Kontext gerissen, um so seinen eigenen Gedanken besser auszudrücken. Renans herablassende Haltung gegenüber dem jüdischen Glauben ist bekannt – als Reaktion auf seine Schriften wurde der Begriff *Antisemitismus* geprägt –, da er ihn nur als eine minderwertige Vorstufe des Christentums ansah. Allerdings distanzierte er sich im Laufe der 1880er Jahre von dieser Geisteshaltung, als sich ihre Begründung mehr und mehr von der religionsgeschichtlichen auf die rassistische Seite verlagerte.

Der Rassegedanke kommt auch in Vernes Brief zum Tragen und ist typisch für das 19. Jahrhundert, als die Naturwissenschaft ihren Klassifizierungsdrang zunächst neutral, dann mit wertender Absicht und hierarchisierend auf den Menschen selbst anwendete und sich zunehmend in den Dienst politischer Interessen und nationaler Rivalitäten stellen ließ. Wohin das in Europa führen sollte, ist bekannt. Das französische Sendungsbewusstsein, das aus einigen Sätzen spricht, spiegelt die nationalistische Überheblichkeit der benachbarten Nationen wider. Kurz nachdem Verne seinen Brief schrieb, erschien mit *Die Erfindung des Verderbens* derjenige seiner Romane, in dem der Hurrapatriotismus am deutlichsten zutage tritt; dennoch kann am Schluss die Katastrophe nur durch das *internationale* Miteinander verschiedener Nationen verhindert werden. Insofern erweist sich der Roman aus heutiger Sicht doch als moderner als die „visionäre Kraft“ des hier vorgestellten Briefes.

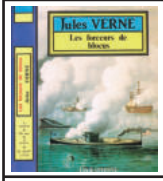
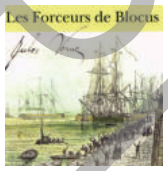
KOPIE

Stefan Marniok

Nordamerika in Hörbüchern, Comics und Filmen

Ich habe mich in meiner Aufstellung der Jules-Verne-Titel, die in Nordamerika spielen, auf die nachfolgenden neun Romane beschränkt. Mit neun verschiedenen Adaptionen ist die Geschichte *Die Blockadebrecher* am häufigsten vertreten, und sie macht auch gleich den Anfang. Möglicherweise gibt es weitere Hörbücher, Comics und Filme. Sollte ich eine Adaption vergessen haben, würde ich mich über einen Hinweis freuen: stefan.marniok@gmx.de

DIE BLOCKADEBRECHER (1865)

Hörbuch: *Der Blockadebrecher* (Lesung, Deutschland 1956), Leipzig Blindenhörbuch, Übersetzung: Verlag Neues Leben, Sprecher: Felix Neander, Dauer: 102 Minuten.[1]	Comic: *El gran escape* (Mexiko 1978), Nr. 26 der Serie ‚Novelas Inmortales' des Verlags Novedades Editores, Texter: Mario de la Torre Barrion, Zeichner: Domingo Perea, 224 Seiten.
 Hörbuch: *Les forceurs de blocus* (Hörspiel, Frankreich 1987), Livraphone, Sprecher: Christian Paumelle, Patrick Mead, Dauer: 135 Minuten.	 Hörbuch: *Les forceurs de blocus* (Lesung, Frankreich 2008), Des Oreilles Pour Lire, Regie: Veronique Manaut, Sprecher: Charles Reale, Dauer: 120 Minuten.
Hörbuch: *The blockade runners* (Hörspiel, USA 2009), The Colonial Radio Theatre, Sprecher: Jerry Robbins, The Colonial Radio Players, Dauer: 64 Minuten.[2]	Hörbuch: *The blockade runners* (Amateurlesung, USA 2009), Librivox, Regie: Mark F. Smith, Sprecher: Mark F. Smith, Dauer: 123 Minuten.[3]
Hörbuch: *The blockade runners* (Lesung, USA 2010), Hudson Audio Publishing, Sprecher: Ken Maxon, Dauer: 101 Minuten[4].	Hörbuch: *Les forceurs de blocus* (Lesung, Frankreich 2010), Wordiz, Sprecher: Marc Locci, Dauer: 127 Minuten.[5]
Hörbuch: *Die Blockadebrecher* (Lesung, Deutschland 2013), Vorleser.net, Übersetzung: Hartleben, Sprecher: Alexis Krüger, Dauer: 150 Minuten.[6]	

KORRIGIERT

Per Johan Moe

Jules Verne in den Fahrwassern des Nordens (Teil I)

Jede wahre Reise braucht auch ein Schiff
(Jules Verne, *Joyeuses Misères de trois voyageurs en Scandinavie*)

Das Meer, die Seefahrt und die Segelschiffe sind wichtige Elemente in Jules Vernes Erzählungen. Seine poetische Sichtweise für Schiffe und ihre Fahrten über die Weiten des Ozeans tritt deutlich hervor in den folgenden Zeilen aus dem Roman *Voyages et aventures du capitaine Hatteras*. Seine Entstehung wurde wahrscheinlich stark beeinflusst von den inspirierenden Erlebnissen auf Jules Vernes Skandinavienreise im Jahre 1861.[1]

„Für den Denker, Träumer oder Philosophen gibt es übrigens kaum etwas Anregenderes als ein Schiff, das im Begriffe steht, in See zu stechen. Die Phantasie folgt ihm gern auf seinen Kämpfen mit dem Meere, auf seinem Ringen gegen die Sturmgewalt, auf jener abenteuerlichen Fahrt, die nicht immer im Hafen endigt, und mag es der ungewohnten Zufälle noch so wenig geben, ein Schiff zeigt sich immer unter einer phantastischen Gestalt sogar Geistern, die von Phantasie nichts wissen wollen, die arm an Phantasie sind.“[2]

In Nantes geboren, nahe am Golf von Biscaya, erlernte Jules Verne schon in jungen Jahren das Segeln. Er erkundete die Loire und träumte von fernen Küsten und von Reisen über das weite Meer. Im Laufe der Zeit wurden die Schiffe größer. Mit den Yachten *St. Michel I–III* konnte Verne den Ärmelkanal und später das Mittelmeer und die Nordsee befahren.

Die Tatsache, dass Jules Verne vertraut war mit der Seemannskunst und der Führung eines Schiffes, offenbart sich Lesern mit nautischer Erfahrung sofort. Sein tiefgreifendes Wissen zeigt sich in vielen seiner Bücher. Ein gutes Beispiel findet sich in *Mirifiques Aventures de Maître Antifer* (1894). Fast alle Figuren des Romans tragen Namen von geographischen Orten entlang der französischen Atlantikküste.[3] Auch die Küstenlinie beidseitig des Ärmelkanals wird beschrieben, und zwar in seinem Manuskript von *Vingt Mille Lieues sous les mers*, das teilweise an Bord der *St. Michel I* entstanden ist.

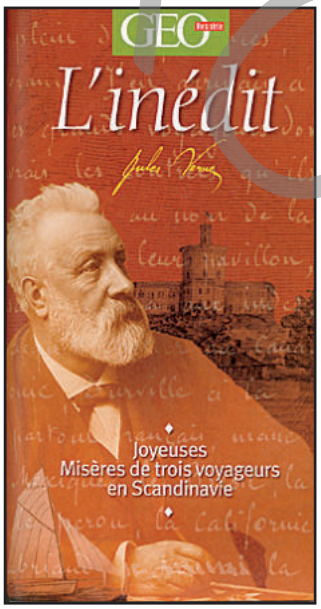
---

[1] Der Autor Per Johan Moe ist Mitglied des skandinavischen und des internationalen Jules Verne Forums (und begeisterter Segler). Seine Forschungsergebnisse, die insbesondere Jules Vernes Beziehungen zu den skandinavischen Ländern aufzeigen, sind online zu finden unter http://www.julesverne.no/english. Der vorliegende Aufsatz wurde von Norbert Scholz übersetzt.

[2] *Die Abenteuer des Kapitän Hatteras*, Erstes Kapitel [Deutsche Fassung nach Walter Heichen (Anm. d. Übers.)].

KOPIE

Aber lange bevor er sich dazu bereit fühlte, seine Leser an Bord der *Nautilus* auf die Weltreise unter den Meeren mitzunehmen, konzentrierte er sich auf die nördlichen Gebiete der Ozeane. Das war kein Zufall. Denn als Verne in den letzten Jahren der Epoche großer Entdeckungen mit dem Schreiben begann, war das wissenschaftliche Streben auf die letzten noch unentdeckten Gebiete des Planeten gerichtet: auf die Polarregionen. Seine Träume und Phantasien bekamen eine erste literarische Form, als er Mitte zwanzig war. Dünkirchen, ein bedeutender Handels- und Walfanghafen, ist der Ausgangspunkt einer seiner frühen Erzählungen. Sie beschreibt eine Rettungsexpedition auf der Suche nach französischen Seeleuten, die im nördlichen Norwegen in der Nähe von Bodø im Mahlstrom bei den Lofoten als vermisst gelten. In *Un Hivernage dans les glaces* (*Eine Überwinterung im Eis*, 1855) stellt uns Verne einen „Jean" aus der Normandie vor, der zum Erkunden nach Norden segelt – ein zentrales Thema, das in den folgenden Jahren immer wieder in seinen Geschichten Verwendung findet. Ganz offensichtlich wollte ihr Autor in den Texten Spuren von sich und seinen Visionen hinterlassen. Des Öfteren sind die Namen der Protagonisten, manche aus der Normandie oder, wie er, aus der Bretagne, stammend, phonetische Variationen seines eigenen Namens Jules: Jean, Jaques, John, Joël, Juhel.[4]



Wie er sich in den Jahren danach gefühlt hat, immer mit diesem Traum zu leben, kommt deutlich in dem Textfragment *Joyeuses Misères de trois voyageurs en Scandinavie* („Lustige Nöte dreier Skandinavienreisender") von 1861 zum Ausdruck:

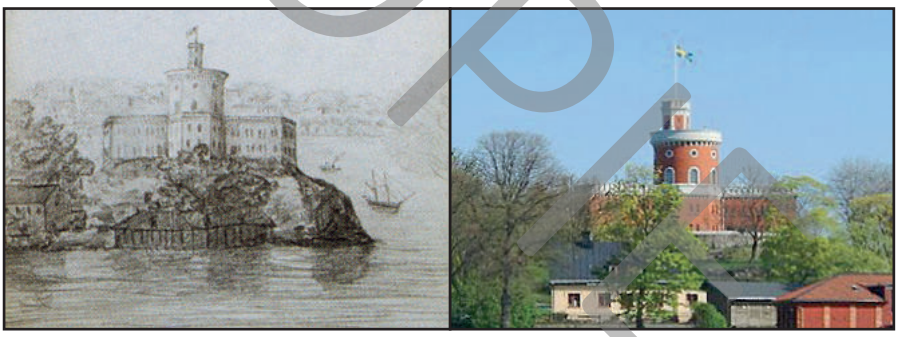
[3] St. Gildas, St. Enogat, St. Malo, St. Pierre, St. Servan und Cap Antifer – all dies sind sowohl Plätze (Leuchttürme und Dörfer) entlang der französischen Küste als auch Charaktere in Jules Vernes Erzählung.

[4] Jean Cornbutte (*Eine Überwinterung im Eis*, 1855), John Hatteras (*Die Abenteuer des Kapitän Hatteras*, 1864), Jacques Lavaret (*Reise mit Hindernissen nach England und Schottland*, 1859), Jaques Paganel (*Die Kinder des Kapitän Grant*, 1865), Joël Hansen (*Ein Lotterie-Los*, 1886), Juhel (*Meister Antifers wunderbare Abenteuer*, 1894).

KOPIE

> […] und mich verzehrte der Wunsch zu reisen. Diese im Alter zwischen Zwanzig und Dreißig unterdrückte Leidenschaft verstärkte sich bei mir immer mehr. Ich hatte alles gelesen, was es in Bezug auf Reisen zu lesen und sogar nicht zu lesen gab, […] Nach langen Überlegungen habe ich die skandinavischen Länder als Ziel meiner Erkundungsreise gewählt; ich war zu den hyperboreischen Regionen wie die Magnetnadel vom Norden angezogen, ohne zu wissen, warum.

Hier beschreibt der 33-jährige Verne seinen Drang, dem zu begegnen, worüber er bisher nur gelesen hat. Unglücklicherweise ist das, was von Vernes Texten über ‚Skandinavien 1861' erhalten blieb, nur der Prolog zur Reise. Jedoch kann man viele interessante Beschreibungen in dem Reisetagebuch, das der Autor geführt hat, nachlesen.[5] Zusätzlich lassen sich darin Vernes eigenhändige Zeichnungen zu seinen Reisebeobachtungen studieren.[6] Eine dieser sehr hübschen Zeichnungen ist auf dem Titelblatt einer Beilage zum französischen Magazins GEO zu sehen, in der 2003 das erste Kapitel der *Joyeuses Misères* abgedruckt wurde (siehe Bild auf der vorherigen Seite).



Die kleine Zitadelle Kastellet auf Kastellholmen, einer zu Stockholm gehörigen Insel, war eines der ersten Sightseeing-Objekte Jules Vernes auf der skandinavischen Halbinsel.

Während Verne im *Hatteras*-Roman ganz poetisch eine fast mystische Beziehung zu Seereisen zum Ausdruck bringen will, kommt in den halbdokumentarischen *Joyeuses Misères de trois voyageurs en Scandinavie* ganz klar seine persönliche Leidenschaft für Schiffe und zur Seefahrt zum Ausdruck:

[5] Das Tagebuch wird in der Verne-Sammlung der Bibliothèques d'Amiens Métropole aufbewahrt.

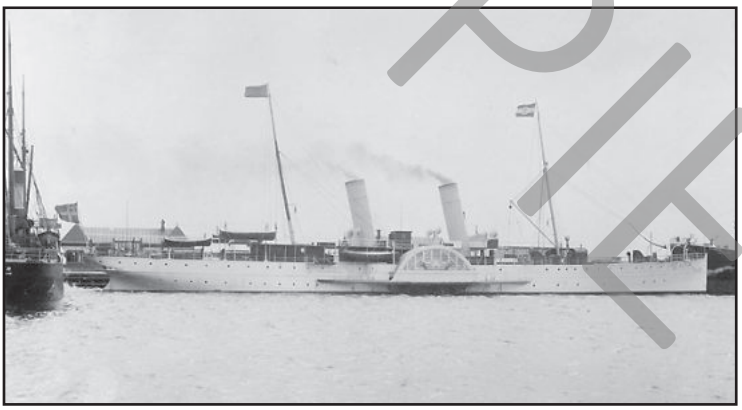
[6] Anläßlich des 150-jährigen Jubiläums hat die Bibliothek von Amiens freundlicherweise die Wiedergabe der Zeichnungen gestattet.

KOPIE

> Im Übrigen mag ich die kalten Länder von meinem Gemüt her: Skandinavien begeistert mich; es umfasst Schweden, Norwegen, Dänemark, drei poetische Gegensätze, verschwommen wie die Poesien des Ossian; dazu ist noch ein Meer zu überqueren, und es gibt keine richtige Reise ohne ein Stückchen Seefahrt.

Während der folgenden Wochen in Skandinavien hatte Verne des Öfteren Gelegenheit, sich an einer Schiffsreise zu erfreuen – auf großen und kleinen Schiffen. Verne beschreibt in den *Joyeuses Misères* den Gang zu einer Reiseagentur, wo die Fahrkarten für die Passage nach Schweden gekauft werden. Dort beeindruckt ihn das Bild des Schiffes, das er in Lübeck besteigen wird.

> In Paris gab es eine zentrale Agentur für den Norden; dort bekam man Billets für die Direktverbindung von Paris nach Stockholm über Lübeck; […] dort konnten meine Augen sich nicht von einer Abbildung der *Svéa* losreißen, die den Ostseedienst versieht. Nachdem der Preis entrichtet worden war, wurde uns ein kleines rotes Heft ausgehändigt, dessen Seiten nach und nach auf der Fahrt herausfallen sollten, und die Bordkarte für die *Svéa*.



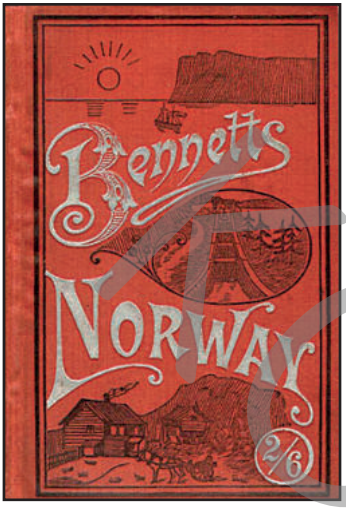
Der Dampfer Svéa, *gebaut 1858 auf der Motala-Werft in Norrköping (Schweden).*[7]

Das eben beschriebene rote Heft, das die Reisenden zusammen mit ihren Tickets für den Dampfer *Svea* erhalten hatten, könnte ein Büchlein gewesen sein, das als Bennett-Bibel bekannt war. Dies war ein Reisehandbuch, das von der Agentur Bennett in Norwegen in großem Umfange verbreitet

[7] Die Motala-Werft findet übrigens auch in *Zwanzigtausend Meilen unter den Meeren* Erwähnung. Der Sporn der *Nautilus* war dort hergestellt worden.

KOPIE

wurde. Die Tatsache, dass Verne erwähnt, dass die Blätter des Reiseführers in den folgenden Wochen herausfallen würden, weist auf dessen extensiven Gebrauch auf der Reise hin. Seine eigene Begegnung mit dem Herausgeber Thomas Bennett ist im Tagebuch unter dem 22. Juli eingetragen.



Den Führer in der Hand, erreicht Verne schließlich die deutsche Ostseeküste, und genießt im Anschluss daran am 6. Juli die Überfahrt nach dem schwedischen Ystad. Die Reise an Bord der *Svea* setzt sich dann die nächsten Tage bis Stockholm fort, wo dann einige Tage bis zur Weiterfahrt an Bord eines anderen Schiffs verbracht werden. Für die Westwärts-Passage in Richtung schwedischer Kattegat-Küste wird die Route über den eindrucksvollen Göta-Kanal gewählt, der zusammen mit dem Trollhätte-Kanal 97 Schleusen aufweist. Diese beiden Kanäle verbinden über die großen Seen Vättern und Vänern Ost- und Nordsee miteinander. Die Fahrt dauert vom 14. bis zum 17. Juli. Bei dem kleinen See Viken passierte der Dampfer den höchsten Punkt, 91 m über dem Meeresspiegel, was Verne auch in seinem Tagebuch festhält:

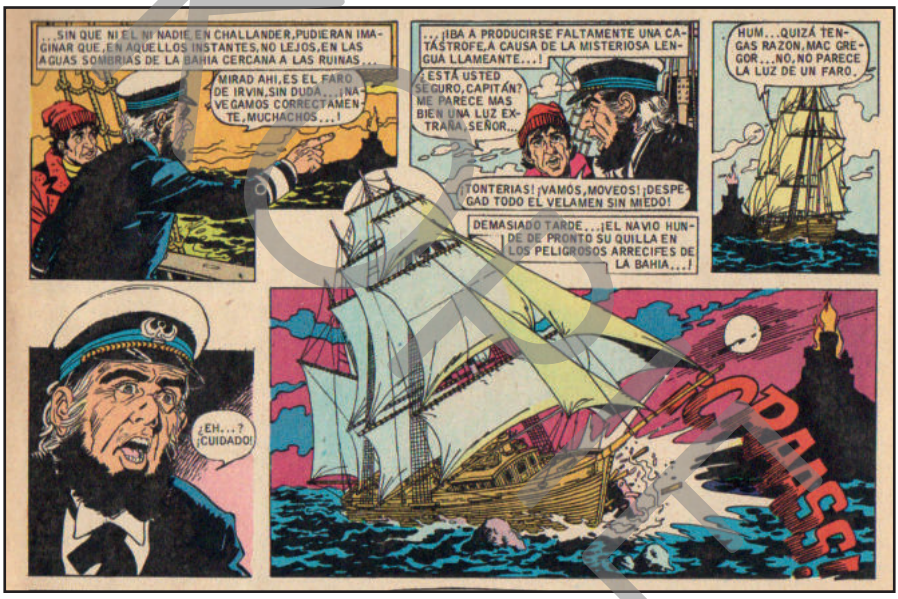
> Montag, 15.: Ansicht der Ostsee – Das Städtchen Motala – Dienstag, 16.: […] während der Nacht den höchsten Punkt des Gotha-Kanals passiert, 308 Pieds[8] – kurz hinter dem Viken-See […]

Die Namen Motala und Viken werden so manchem Verne-Leser bekannt vorkommen. Etliche Jahre nach der Skandinavienreise schildert Jules Verne in *Schwarz-Indien* und *Ein Lotterie-Los* dramatische Ereignisse, die norwegische Schiffe betreffen. Durch die Einträge in seinem Tagebuch von 1861 bekommen wir einen Hinweis auf die Quelle seiner Inspiration. In wissenschaftlichen Aufsätzen über *Ein Lotterie-Los* wurde immer wieder angemerkt, dass Verne höchst wahrscheinlich das Schiffbruch erleidende Fischerboot (sowie auch „ein einfaches Handelsschiff" in *Meister Antifer*) nach

[8] 1 Pied (Pariser Fuß) = 32,48 cm, 308 Pieds also 100 m.

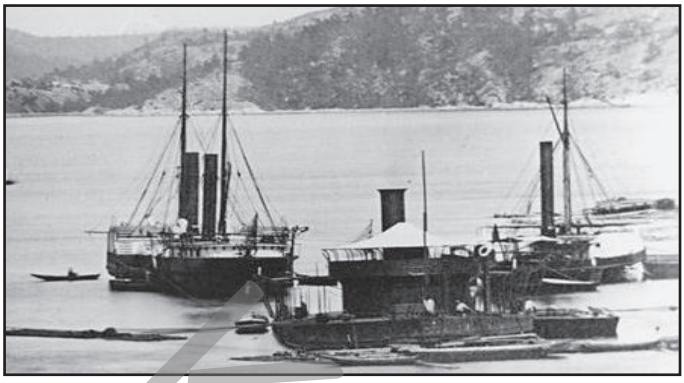
PDF

dem Dampfer *Viken* benannte, auf welchem er selbst im norwegischen Christiania anlangte. Die Tatsache, dass Verne zuvor auch einen kleinen See mit demselben Namen passierte, in der Nacht, bevor er den Postdampfer in Göteborg Richtung Norwegen bestieg, half sicherlich, dass der Name *Viken* im Gedächtnis haften blieb. Eine ähnliche Verbindung existiert wahrscheinlich auch bezüglich des Ortes *Motala*. Dieser Name taucht 16 Jahre später wieder in Vernes Erzählung über die „unterirdische Stadt" auf. Als Opfer eines vorgetäuschten vermeintlichen Leuchtfeuers strandet die norwegische Brigg Motala an der schottischen Küste. Die Hetzel-Ausgabe des Romans enthält einen Stich von Férat/Barbant über diesen Vorfall.



Der Schiffbruch der Motala *als Comic-Adaption. Reihe* Joyas Literarias Juveniles *(Bd. 131), Editorial Bruguera, Barcelona 1975*

Beide dieser in Schottland und Norwegen angesiedelten Erzählungen haben gemeinsam, dass sie Fahrten mit Zielen und Zwischenstationen beschreiben, die fast identisch sind mit den Reisen, die der Autor 1859 und 1861 selbst unternahm. Verne besuchte diese beiden an der jeweils gegenüberliegenden Küste der Nordsee gelegenen Länder kurz vor seinem Durchbruch als Schriftsteller.



Der königliche Postdampfer Viken *(links im Bild)*

Ankunft in Norwegen

Nach drei ruhigen Tagen auf dem Binnenkanal durch Schweden wartet im Hafen von Göteborg schwerer Seegang auf die Reisenden. Dort wird am nächsten Tag der norwegische Raddampfer *Viken* bestiegen.

> Donnerstag, 18.: 2 Uhr wachgeworden – niemand da von der Agentur – aufstehen – aufbrechen – Anlegestelle der *Viken* – warten – Reisende – Koffer im Sonnenlicht – Rauch zu sehen - furchtbarer Wind – Ankunft 6 Uhr – ablegen – der Fjord von Goteborg - ieteborg ausgesprochen – raues Meer – Verspätung – 5 Uhr Ankunft in Fredereiksvern – Besichtigung – natürlicher Hafen – breites Pier aus Holz – rote Holzhäuser – norwegische Flagge, wie auf der *Viken*.

Nach 95 Seemeilen durch das Skagerrak bei Sturm und schwerer See erreicht Verne nach elf Stunden den norwegischen Hafen Fredriksvern.[9] Heute trägt diese ehemalige Marinebasis am Eingang des Oslo-Fjords den Namen Stavern. Eine Stunde nach Stavern konnte der Kapitän eine Strecke nahe der Küste wählen, die für einige Zeit eine ruhige Fahrt möglich macht, genau wie Verne die Fortsetzung seiner Reise an Bord des Dampfers beschrieb. Auf dem durch die norwegische Küste geschützten Gewässer genießen Verne und seine Freunde die Fahrt durch das einmalige Archipel.

> Donnerstag, 18.: Sehenswerte Fahrt vorbei an Klippen mit außergewöhnlich fantastische Formen – nicht die geringste Vegetation – Wal-

[9] Benannt nach Frederik V., König von Dänemark-Norwegen von 1746 bis 1766.

KOPIE

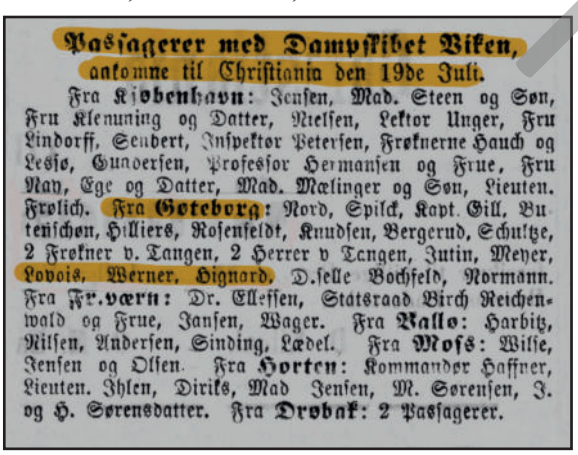
fischinsel – man fährt so nahe dran vorbei, dass man sie berühren kann – der Kapitän verlässt die Brücke nicht – Einlaufen in den Fjord – ruhige See – Diner 6½ Uhr – französische Zeitungen […] nach dem Abendessen – unruhiges Meer auf dem Fjord.

Die Region westlich des Oslofjords, entlang der Provinz Vestfold, ist genau so, wie Verne sie beschreibt: Im Meer verstreute Felsen – direkt an der Küste, polierte, ausgewaschene Klippen ohne Vegetation. Oft wurde ihr Aussehen verglichen mit halb untergetauchten Walen.

Nach der Halbinsel Vallø jedoch, im offenen Oslofjord, ist das Schiff wieder allen Unbilden des Wetters ausgesetzt. Für den segel- und yachtenbegeisterten Verne war es mit Sicherheit eine interessante Fahrt, besonders weil sie noch an mehreren Häfen unterbrochen wurde. Gemäß der vom Eigner festgelegten Route lieferte die *Viken* in Larvik, Vallø, Horten, Moss und Drøbak Post ab, bevor sie in Christiania, dem heutigen Oslo, einlief.

„ … trois voyageurs en Scandinavie“

Lange Zeit waren die kompletten Namen seiner Reisegefährten unbekannt. In *Joyeuses Misères de trois voyageurs en Scandinavie* nannte Verne seine Begleiter „Aristide H“ und „Emile L“. Sein enger Freund, der Komponist Aristide Hignard ist leicht als einer der dreien zu identifizieren. Aber bis zu dem Artikel „Soyons trois“ von Volker Dehs war die Identität des dritten Reisenden, Émile Lorois, ein Rätsel.[10] Das Archiv der norwegischen Zeitung *Morgenbladet* bestätigt die Namen: Wie man in dem Zeitungsausschnitt sehen kann, wurde die Ankunft der „trois voyageurs“ auf der *Viken* folgendermaßen notiert: „Passagiere mit dem Dampfschiff *Viken*, angekommen in Christiana den 19. Juli. – Von Göteborg: […] Lavois, Werner, Hignard“.


Passagerer med Dampskibet Viken, ankomne til Christiania den 19de Juli.

Fra Kjøbenhavn: Jensen, Mad. Steen og Søn, Fru Klenuning og Datter, Nielsen, Lektor Unger, Fru Lindorff, Seubert, Inspektor Petersen, Frøknerne Hauch og Lesso, Gundersen, Professor Hermansen og Frue, Fru Nay, Ege og Datter, Mad. Mælinger og Søn, Lieuten. Frølich. Fra Göteborg: Nord, Spilck, Kapt. Gill, Butenschøn, Hilliers, Rosenfeldt, Knudsen, Bergerud, Schultze, 2 Frøkner v. Tangen, 2 Herrer v Tangen, Jutin, Meyer, Lovois, Werner, Hignard. D.selle Bochfeld, Normann. Fra Frøværn: Dr. Ellessen, Statsraad Birch Reichenwald og Frue, Jansen, Wager. Fra Vallø: Harbitz, Nilsen, Andersen, Sinding, Lædel. Fra Moss: Wilse, Jensen og Olsen. Fra Horten: Kommandør Haffner, Lieuten. Ihlen, Diriks, Mad Jensen, M. Sørensen, J. og H. Sørensdatter. Fra Drøbak: 2 Passagerer.

[10] Dehs, Volker: „‚Soyons trois!‘ Le troisième voyageur en Scandinavie“, in *Bulletin de la Société Jules Verne* 150 (2004), S. 3f.

KORRIGIERT

Nachdem man in Christiana angekommen war, organisierte Verne noch weitere Bootstouren. Sein Tagebuch enthält Einzelheiten über den Raddampfer *Dronningen* (zu deutsch: *Königin*) auf dem Mjøsa-See, dem größten See Norwegens, und eine Fahrt mit der Dampfschaluppe Josephine im Fjord vor Sandvika. Die drei reisen dann weiter bis an die nördliche Grenze der Provinz Telemark.[11] Am 2. August treffen sie wieder in der norwegischen Hauptstadt ein und steigen wieder im Hotel du Nord ab, wie das *Morgenbladet* in seiner regelmäßigen Rubrik „Anmeldte Reisende" berichtet.

fen fra Lillehammer hos Carl Knudsen; Advocat E. Larois,
B. Werner og Slignard fra Paris i Hotel du Nord

Schon am nächsten Morgen bestieg Verne das Postschiff in Richtung Süden. Laut Fahrplan hätte es wieder die *Viken* sein sollen, abgehend um

Dampfschiff Kronprinzessin Louise, *Ausschnitt aus einem Gemälde des norwegischen Malers Reinholdt Frederik Boll (1825-1897).*

[11] Weitere Einzelheiten zu seinem Ausflug ins Landesinnere von Norwegen kann man auf der Internetseite http://julesgverne.wordpress.com/english/verne-diary-2 nachlesen.

KOPIE

6 Uhr früh nach Kopenhagen. An diesem Tag aber, so stand es im *Morgenbladet*, wurde die *Viken* ersetzt durch ihr Schwesterschiff, die *Kronprindsesse Louise*. In dem Zeitungsausschnitt, der die Passagiere mit dem Ziel Kopenhagen auflistet, ist zumindest der Namen A. Hignard zu identifizieren.

Die Skandinavienreise war ein wichtiges Ereignis in Jules Vernes literarischer Entwicklung. Sie gab Impulse für einige seiner Romane. Hamburg und Kopenhagen, also Städte, die er 1861 besucht hatte, wurden Ausgangspunkte für die *Reise nach dem Mittelpunkt der Erde*, verfasst 1864. Die Geschehnisse in *Ein Lotterielos* handelten 1862 und *Die Abenteuer des Kapitän Hatteras* fanden 1861 statt.

„Das Schiff ist eine Wohnung, ehe es ein Transportmittel ist“

Sowohl in des Autors eigener Reise, als auch in der im gleichen Jahr angesiedelten des *Kapitän Hatteras* ist „das Schiff“ ein zentrales Thema. Seine Symbolik reduziert sich in Vernes Schaffen aber nicht nur auf das nautische Element. Der Literaturwissenschaftler Roland Barthes hat dies in brillanter Weise charakterisiert.[12] In seinem Essay „Nautilus und Trunkenes Schiff“ analysiert er, warum das Bild des Schiffes in Vernes Mythologie so wichtig ist. „Das Schiff kann zwar Symbol des Aufbruchs sein, aber es ist auf noch tiefere Weise Chiffre der Einschließung. Sinn für das Schiff ist immer die Freude, sich vollkommen einzuschließen, […] über einen absolut begrenzten Raum zu verfügen.“ schreibt Barthes, und er fährt fort: „Schiffe lieben heißt zunächst ein superlativistisches Haus lieben […] Das Schiff ist eine Wohnung, ehe es ein Transportmittel ist. Alle Schiffe von Jules Verne sind vollkommene ‚häusliche Herde‘, und die Weite ihrer Reisen steigert noch das Glück ihrer Abgeschlossenheit“ Wie dieses Konzept der Abgeschlossenheit speziell auf die Erzählung von *Kapitän Hatteras* und sein Schiff *Forward* zutrifft, soll demnächst in einem zweiten Teil dieses Aufsatzes geschildert werden.

[12] Roland Barthes (1915–1980), französischer Literaturwissenschaftler und Semiotiker. Das angeführte Essay „Nautilus und Trunkenes Schiff“ ist laut Volker Dehs „einer der meistzitierten Aufsätze zu Verne überhaupt“. Deutsche Übersetzung in Volker Dehs, Ralf Junkerjürgen (Hrsg.): *Jules Verne. Stimmen und Deutungen zu seinem Werk* . In Thomas Le Blanc (Hrsg.): Schriftenreihe und Materialien der Phantastischen Bibliothek Wetzlar, Bd. 75, Wetzlar 2005, S. 116–119.

KOPIE

GALERIE

Vignettenblock des Jules Verne Clubs anlässlich der Reise der Saint Michel II *zur Veranstaltungswoche „Jules Verne in Kiel und auf dem Eiderkanal" im Juni 2014*