

Per Johan Moe

Jules Verne in den Fahrwassern des Nordens

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

Das Meer, die Seefahrt und die Schiffe 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*. Jules Verne hat ihn wie auch *Voyage au centre de la Terre* vor genau 150 Jahren veröffentlicht. Das Entstehen beider Erzählungen wurde wahrscheinlich stark beeinflusst von den inspirierenden Erlebnissen seiner 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

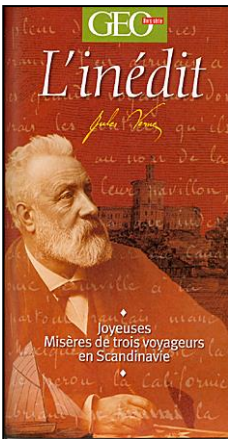
¹ Der Autor Per Johan Moe ist Mitglied des skandinavischen und des internationalen Jules Verne Forums. Seine Forschungsergebnisse, die insbesondere Jules Vernes Beziehungen zu den skandinavischen Ländern aufzeigen, sind online zu finden unter <http://www.julesverne.no/english>. Der Aufsatz wurde von Norbert Scholtz und Kim F. Pepper übersetzt.

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

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

beschrieben, und zwar in seinem Manuskript von *Vingt Mille Lieues sous les mers*, das teilweise an Bord der *St. Michel* entstanden ist.

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



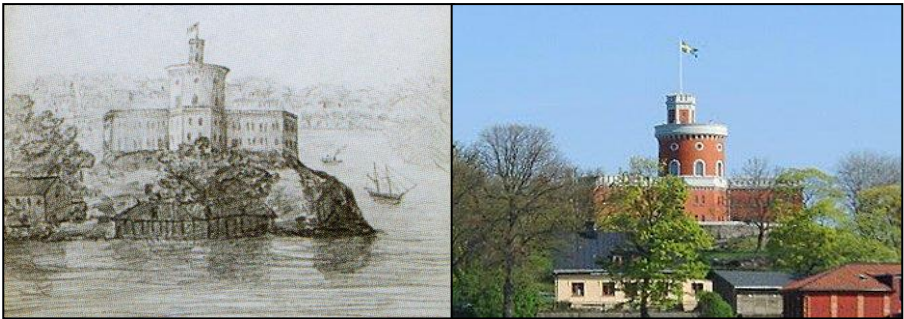
Rettungsexpedition auf der Suche nach französischen Seeleuten, die im nördlichen Norwegen in der Nähe von Bodø im Mahlstrom bei den Lofoten als vermisst gelten. In *Un Hivernage dans les glaces* (Eine Überwinterung im Eis, 1855) stellt uns Verne einen „Jean“ aus der Normandie vor, der zum Erkunden nach 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:

„[...] und mich verzehrte der Wunsch zu reisen. Diese seit zwanzig oder dreißig Jahren 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.“

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), Jacques Paganel (*Die Kinder des Kapitän Grant*, 1865), Joël Hansen (*Ein Lotterielos*, 1886), Juhel (*Meister Antifers wunderbare Abenteuer*, 1894).

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 „Lustigen Nöten dreier Skandinavienreisender“ ganz klar seine persönliche Leidenschaft für Schiffe und zur Seefahrt zum Ausdruck:

„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.“

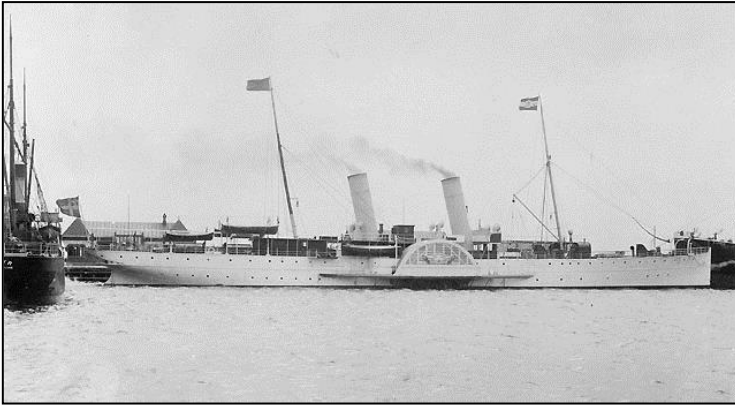
Während der folgenden Wochen in Skandinavien hatte Verne des Öfteren Gelegenheit, sich an einer Schiffsreise zu erfreuen – auf großen und kleinen Schiffen. Verne beschreibt in den „Lustigen Nöten“ den Gang zu einer Reiseagentur, wo die Fahrkarten für die Passage nach Schweden gekauft

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

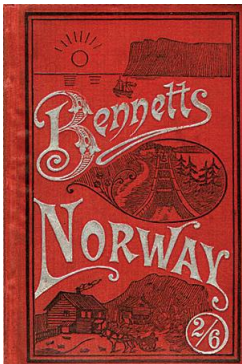
⁶ Anlässlich des 150-jährigen Jubiläums hat die Bibliothek von Amiens freundlicherweise die Wiedergabe der Zeichnungen gestattet.

werden. Dort beeindruckt ihn das Bild des Schiffes, das er in Lübeck besteigen wird.

„In Paris gibt 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 wurde, 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 Svea, gebaut 1858 auf der Motala-Werft (Schweden)*⁷ (Anm. d. Übers.)



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 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

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

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 West-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 wird so mancher 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 dem „DS 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

Der Schiffbruch der Motala als Comic-Adaption. Reibe Joyas Literarias Juveniles Bd. 131, Editorial Bruñera, Barcelona 1995



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 Leuchtfuers strandet die norwegische Brigg *Motala* an der schottischen Küste. Die Hetzel-Ausgabe des Romans enthält einen Stich von Férat/Barbant über diesen Vorfall.

⁸ 1 Pied (Pariser Fuß) = 32,48 cm, 308 Pieds also 100 m. (anm. d. übers.)

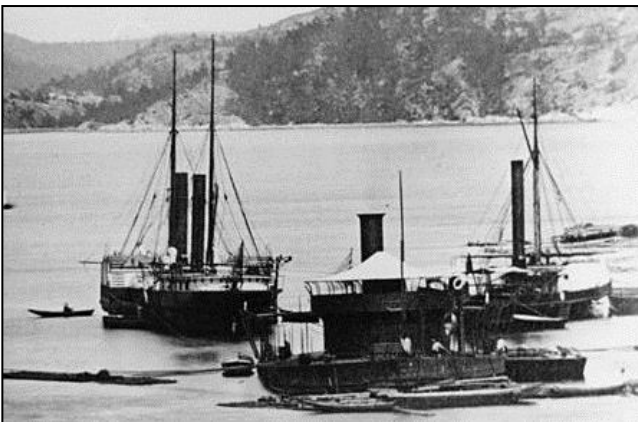
Beide dieser in Schottland und Norwegen angesiedelten Erzählungen haben gemeinsam, dass sie Fahrten mit Zielen und Zwischenstationen beschreiben, die fast identisch sind mit den Reisen, die der Autor 1859 und 1861 selbst unternahm. Verne besuchte diese beiden an der jeweils gegenüberliegenden Küste der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

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 Göteborg – Göteborg ausgesprochen – raues Meer – Verspätung – 5 Uhr Ankunft in Fredereiksværn – Besichtigung – natürlicher Hafen – breites Pier aus Holz – rote Holzhäuser – norwegische Flagge, wie auf der Viken.“

Der königliche Postdampfer Viken



Nach 95 Seemeilen durch das Skagerrak bei Sturm und schwerer See erreicht Verne nach elf Stunden den norwegischen Hafen Fredriksværn.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

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

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.

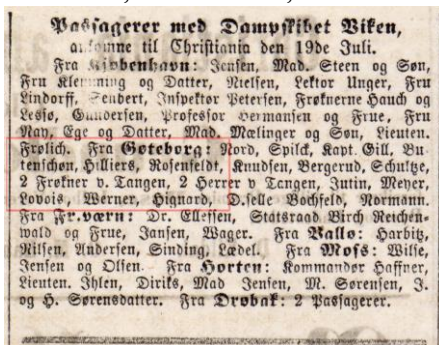
Donnerstag, 18.: „Sehenswerte Fahrt vorbei an Klippen mit außergewöhnlich fantastische Formen – nicht die geringste Vegetation – Walfischinsel – man fährt so nahe dran vorbei, dass man sie berühren kann – der Kapitän verlässt die Brücke nicht – Einlaufen in den Fjord – ruhige See – Diner 6½ Uhr – französische 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 Christiania den 19. Juli. – Von Göteborg: [...] Lorois, Wern, Hignard“.

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

Nachdem man in Christiania 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*

sen fra Lillehammer hos Carl Knudsen; Advocat E. Parois,
S. Werner og Slignard fra Paris i Hotel du Nord

in seiner regelmäßigen Rubrik „Anmeldte Reisende“ berichtet.

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

Passagerer med Dampfartoiet Kronprindsesse Louise,
afgaade fra Christiania den 3die August,
Til Kopenhagen: Mad. Nielsen, Til Moss: Kristen
Vollen, Andersen, Wollen, Kronqvist, Fru Thalbiger, Krog
med Datter, Th. Krog, Kristen Stabel, Brost Blod, Rø-
del med Hæue, Fru Poulsen, Røyn, Kristen Goff, A. Sig-
nard, Galtjær, Goff med Kone, 2 Børn og Amme, Gaard-

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.



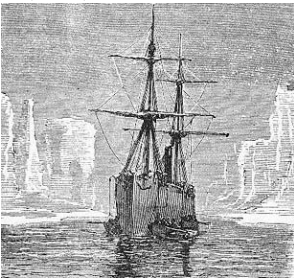
*Dampfschiff Kronprinzessin Louise,
Ausschnitt aus einem Gemälde des norwegischen
Malers Reinholdt Frederik Boll (1825-1897).*

¹¹ Weitere Einzelheiten zu seinem Ausflug ins Landesinnere von Norwegen kann man auf der Internetseite: julesverne.no/english/verne-diary-2 nachlesen.

„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“

- (Teil II)



Die Forward

Dieses Konzept der Abgeschlossenheit ist annähernd relevant, auf die Erzählung von Kapitän Hatteras und sein Schiff *Forward*.

Inspiziert von den Robinsonaden, welche er als Junge gelesen hat, arbeitete Verne später selbst an vergleichbaren Themen. Viele Romane der *Voyages Extraordinaires* handeln von einer Gruppe von Menschen, die das Paradoxon eines vertrauten begrenzten Raumes innerhalb einer schier endlosen, lebensbedrohenden Außenwelt intensiv erleben – nicht nur auf Wüsteninseln. Im

Korb des Heißluftballons, Eingeschlossen in einem Mond-Projektil oder einem Unterseeboot, oder einem Schiff umgeben von Eisbergen - was passiert mit einer Gruppe von Leuten, innerhalb eines begrenzten Raumes, ist das zentrale Thema vieler Verne Romane. „Les Robinsons du pôle“ war ein vorläufiger und schließlich verworfener Titel der Hatteras-Geschichte, was uns zeigt, wie eng er die Verwandtschaft zwischen der Abgeschlossenheit auf

¹² Roland Barthes (1915–1980), französischer Literaturwissenschaftler und Semiotiker. „Nautilus und Trunkenes Schiff“, 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.

einem Eisfeld in der Arktis zu der auf einer einsamen Insel in südlichen Gefilden sah.

Bald nach seiner Rückkehr von der bereits geschilderten Skandinavienreise im August 1861 begann Jules Verne mit der Arbeit am *Hatteras* und dessen Eroberung des Nordpols. Die zurückliegenden Wochen des Zusammentreffens mit Menschen, Kulturen und exotischen Landschaften lieferten Impulse und genügend Material für eine überzeugende Darstellung des Nordens. *Hatteras* enthält somit einige Bezüge zu norwegischen Sitten und Gebräuchen¹³

Hatteras and Nansen, *Forward* und *Fram*

Im Jahre 2014 feiert Jules Vernes außergewöhnliche Reisen zum Mittelpunkt der Erde und zum Nordpol ihr hundertfünfzigjähriges Jubiläum. Nachdem sie im Jahre 1864 veröffentlicht wurde, diesen fiktiven Reiseschilderungen in die Nord eingestellt, hat eine Reihe von Forschern inspiriert. Wir wissen mit Sicherheit, dass Adolf Erik Nordenskiöld (1832-1901), der berühmt wurde als erster Bezwingen der Nordost-Passage 1878/79, das realistisch dargestellte *Hatteras*



gelesen hat. Er schrieb später sogar das Vorwort zu einer schwedischen Neuauflage (1892). Höchstwahrscheinlich kannte der norwegische Polarforscher Fridtjof Nansen (1861–1930) den Roman ebenfalls von früher Kindheit an. Das Buch war seit Anfang der siebziger Jahre in Norwegen erhältlich. Darin könnte er gelesen haben, wie die *Forward* – eingefroren in einem Eisfeld – dem Pol entgegendriftet. Er hat es selbst nie klar ausgesprochen, aber die Tatsache, dass er sein berühmtes Polarschiff *Fram* nannte – das ist das norwegische Äquivalent zu

Forward („Vorwärts“) – ist von vielen Biographen als ein Indiz auf den Ursprung seiner Inspiration angesehen worden.

Das erste Kapitel des Romans enthält Passagen, die gut auch in einem Geschichtswerk über Arktisexpeditionen hätten stehen können, über berühmte Schiffe und ihre Kapitäne. Verne offenbart tiefgehendes Wissen über die Expeditionen von Franklin, Scoresby, Ross und McClure. Zu Vernes Zeiten war die Arktis noch *Terra incognita*. Bisher hatte noch niemand die Nordwestpassage befahren, war also noch niemand vom Atlantik zum Pazifik an den nördlichen Küsten von Kanada entlang gesegelt. Tatsächlich hatten die

¹³ Literatur zur norwegischen Kultur in AH – aufrufbar unter: <http://julesgverne.wordpress.com/jv-i-nor-tekstsitater/>

Wissenschaftler keinen einzigen Beleg dafür, ob der Nordpol inmitten eines Ozeans oder auf festem Land liegt. Jules Verne präsentierte Theorien über ozeanische Strömungen in diesem Gebiet, und das sowohl in *Kapitän Hatteras* als auch etwas später in *Das Land der Pelze* (1873):

„... diese umherirrende Insel sei vielleicht das einzig richtige Fahrzeug, um nach dem Nordpol zu gelangen! Warum sollte man bei einer günstigen Strömung nicht nach diesem unerreichbaren Punkte der Erdkugel vordringen können?“¹⁴



Die Fram festgefroren

Nansen wird in Erinnerung bleiben für seine waghalsigen Pläne in der Arktis, sein Schiff absichtlich einfrieren zu lassen, um sich dann auf der von der Beringstraße ausgehenden Meeresströmung durch das arktische Becken zum Nordpol treiben zu lassen. Ein außergewöhnlich starkes Schiff war dafür Voraussetzung. Für diesen Zweck wurde die *Fram* mit einer speziell verstärkten Außenhaut versehen, um dem

immensen Druck des Packeises zu widerstehen. Die Situation eines im Eis festsitzenden Schiffes war in der Geschichte um Kapitän Hatteras eine

gefährliche Konsequenz der Gegebenheiten, im Fall von Nansen war es ein kalkulierter Plan. In seinen Memoiren würdigt Nansen den Meteorologen Henrik Mohn (1835–1916) als Ideengeber. Mohn berichtete im Osloer *Morgenbladet*, dass gefrorene Überreste des 1881 bei den Neusibirischen Inseln gesunkenen Polarschiffs *Jeanette* über den Arktischen Ozean gedriftet und später an der Küste von Grönland entdeckt worden waren.

Im Anschluss an seine berühmte Polarexpedition (1893–96) mit der *Fram* bereiste Nansen ganz Europa, um Vorträge über seine, die bisher am weitesten nach Norden vorgedrungene Forschungsreise, zu halten. Am 30. März 1897 besuchte er die *Société normande de Géographie* in Rouen. Verne war ebenfalls eingeladen, musste aber aus Gesundheitsgründen absagen. Stattdessen sandte er ein Telegramm, das beim Festbankett verlesen wurde: “J’aurais été bien heureux de fêter celui qui a accompli en réalité le voyage que je n’ai fait, hélas, qu’en imagination’. Le capitaine Hatteras, c’est Nansen prévu et annoncé au monde” (Verne) ¹⁵ *Journal des débats politiques et littéraires* (Paris) N° 90, 1^{er} avril 1897, p. 3

¹⁴ Jules Verne: *Das Land der Pelze*, Teil II, 2. Kapitel. Anm.: Mit der „umherirrenden Insel“ ist die Eisscholle gemeint, auf der die Protagonisten treiben.

¹⁵ Einzelheiten von Volker Dehs vorgestellt; (BSJVno.17) “Quelques Temoignages arctiques”

Reporter waren anwesend, um Nansen zu interviewen. Aus den Zeitungen war die Öffentlichkeit bereits daran gewöhnt, dass immer wieder Parallelen zwischen Vernes erdachten Erkundungsfahrten und den Expeditionen zeitgenössischer Forscher gezogen wurden. Man stellte Nansen also die Frage, ob auch er sich zu Vernes „Zöglingen“ zählt. „Oh ja“, antwortete er, „ich habe Jules Vernes Bücher immer und immer wieder mit Leidenschaft gelesen.“ Später, als er gebeten wurde, einige Zeilen an die Adresse seines „Meisters“ niederzuschreiben, verfasste er folgenden Text: „Ich sende meinen herzlichen Gruß an Jules Verne, der durch seine schönen und fesselnden Bücher so viel Sympathien für die wissenschaftliche Erforschung geweckt hat. Sie sind der Mann der Träume... aber was wäre das Leben ohne Träume!“ (Nansen, 1897)¹⁶

Unter diesem Aspekt, Verne's Wahl aus dem Jahre (1861) für die Handlung in den Hatteras Buch bekommt eine fast symbolische Bedeutung. Im selben Jahr besuchte der Autor Skandinavien zum ersten Mal. Vielleicht wollte er, dass die Handlung des Romans mit seiner eigenen Reise durch den Norden übereinstimmt – vielleicht waren sogar die ersten Ideen bezüglich seines Buches bereits in seinem Kopf. Zur gleichen Zeit in 1861, während Jules Verne an Bord der «Viken» durch den Skagerrak und hoch zum [Oslo] Fjord in Richtung Christiania reiste – war John Hatteras und die «Forward» am Nordpol. Zwei Monate nachdem Verne nach Paris zurückkam, wurde Fridtjof Nansen geboren, im Oktober 1861.

Es wurde bezüglich Verne's 'Voyages Extraordinaires' kommentiert, dass, während Alexandre Dumas dramatisiert historischen Ereignisse, Verne entschied, seinen Roman auf geografischen Themen basieren zu lassen. Der Autor Roland Hunford¹⁷ kommentierte in seiner Nansen Biographie, die Gemeinsamkeiten zwischen Verne's literarischen Werken und dem reellen Polarprojekt, und zeigt auf, dass Nansen wahrscheinlich letztlich der Name seines Schiffes «Fram» Verne verdankt. Er zitiert ebenso die Pariser Zeitung *Le Figaro*:¹⁸

¹⁶ *Journal d'Amiens. Moniteur de la Somme*, 1. April 1897 S. 2.

Quelle: Volker Dehs : « Quelques Temoignages Arctiques 1867-1897 » in *Revue Jules Verne* (17), 2004.

¹⁷ Roland Huntford war Korrespondent für *The Observer* in Skandinavien und hat Biographien über beide Shackleton und Nansen geschrieben

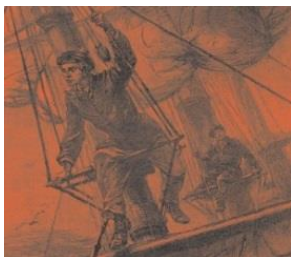
¹⁸ *Le Figaro*, 27. März 1897, S. 1

„Solche Menschen gehören zu einer anderen Rasse als der unsrigen. Sie investieren ihre Kräfte in Handlungen wie wir unsere in Worte. Wir machen unsere Weltreise in den Büchern von Jules Verne, wie wir die Geschichte Frankreichs aus den Romanen von Alexander Dumas lernen. Und wenn wir dann eines schönen Tages Nansen in der Festhalle unseres Verlagsgebäudes Auge in Auge gegenüber stehen, sind wir genauso überrascht, als wenn wir auf der Straße draußen dem Kapitän Grant oder D’Artagnan begegnen würden“.

Nansen im Fiktion

In zwei Werken Jules Verne taucht Nansens Name auf, jedes Mal mit Hochachtung genannt. Die Leistungen der norwegische Forscher sind beide in *En Magellanie* und *Bourses de voyage* erwähnt, während dieser Zeit geschrieben. In *Magellanie*¹⁹ treffen wir der Protagonist Kaw-Djer. Jules Verne beschreibt ihn als ein 'Bruder' von Kapitän Nemo, mit einem verdeckten Hintergrund, und mit außergewöhnlichen Sprachkenntnisse:

„Wäre er in Kontakt mit britischen, Französisch, Deutsch, Norwegisch und Spanisch Händler gewesen - jede von ihnen könnte ihn für einen Landsmann getroffen haben. [...] Er große Dinge vollbracht haben könnte, wie Livingstone, Stanley oder Nansen, – wenn er nur die Leidenschaft zum Entdecken gehabt hätte.“ (Verne, 2002:36 – EM).



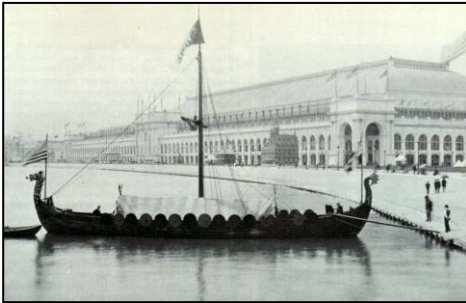
In *Bourses de voyage*, (*Reisestipendien*) erschienen 1903/04, erzählt Jules Verne die Abenteuer einer Schülergruppe aus einem Londoner Pensionat. Diese internationale Schulanstalt trug den Namen „Antilian School“, weil sie nur Zöglinge aufnahm, deren Eltern sich auf einer jeweils ihrem Lande als Kolonie zugehörigen Antilleninsel niedergelassen hatten. Die Besten eines Wettbewerbs durften an einer Segelfahrt teilnehmen. Aus der schwedischen Kolonie Saint-Barthélemy (St. Barths) kam ein junger Mann namens Magnus Anders, offensichtlich bereit für eine transatlantische Reise.²⁰ Im Anfangskapitel versuchen die Schüler zu erraten, wohin sie die versprochene Reise führen würde: „[...] eine

¹⁹ *En Magellanie*, Paris, Société Jules Verne, 1987 - *Magellania*, New York: Welcome Rain Publishers, 2002

²⁰ “I believe that it will take place rather on board a big ship, perhaps a transatlantic,” beschrieb Magnus Anders, der sich bereits in der Mitte des Ozeans sah.” (Verne, 2013:6 – BV)

Fahrt ins Polargebiet‘, rief Magnus Anders, der gern den Fußspuren seines berühmten Landsmannes²¹ Nansen gefolgt wäre“.

Der Name Magnus Anders könnte, wie so oft bei Jules Verne, einen realen Bezug haben. Und der fällt, wie auch der Beginn von Nansens Expedition, genau auf das Jahr 1893. In diesem Jahr fand die Weltausstellung in Chicago statt. Sie wurde anlässlich des 400-jährigen Jubiläums der Entdeckung Amerikas auch die „Columbische Weltausstellung“ genannt. In Norwegen



Die Viking im Hafenbecken von Chicago

hatte man dafür eigens ein Wikingerschiff nachgebaut, basierend auf aktuellen Ausgrabungen. Man wollte beweisen, dass Wikingerschiffe in der Lage waren, auf dem Ozean zu fahren und daher als erste die Küste von Nordamerika erreicht haben, lange vor Columbus. Verantwortlich für die Kreuzung des Atlantiks, war Kapitän Magnus Andersen (1857-1938) aus Vestfold.

So verließen Norwegen innerhalb von zwei Monaten zwei Schiffe, deren Fahrten in die Seefahrtsgeschichte eingingen. Beide machten Schlagzeilen in der internationalen Presse. Die *Viking* segelte nach Westen, die *Fram* segelte nach Norden. Offensichtlich entging keine der beiden Aktionen der Aufmerksamkeit des an allem Maritimen interessierten Jules Verne - wie im Satze des Romans angedeutet wird.

Jules Verne an Bord

Wie wir sehen können, Verne schreibt über Nansen, und Telegramme waren offenbar zwischen den beiden ausgetauscht. In Anbetracht die Ähnlichkeiten zwischen der Hatteras Roman und die Nansen Expedition mit der «Fram» in Richtung Nordpol, könnte man fragen; Hat Nansen tatsächlich die ursprüngliche Idee nach der Lektüre des Romans in einem jungen Alter bekommen? Wurde die Namensgebung des Polarschiff «Fram» eine Hommage an Verne, Hatteras und der «Forward»? Hat er das Hatteras Roman

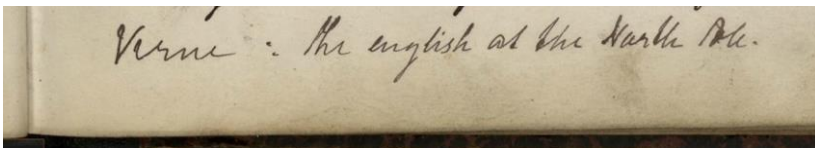
²¹ Nansen war allerdings Norweger, kein Schwede. Jules Verne betrachtete offensichtlich Norwegen und Schweden, die von 1814 bis 1905 in Union waren, als einen Staat.

gelesen überhaupt?

Selbstverständlich werden wir wohl nie erfahren, und Nansen, unabhängig von welcher Quelle war seine erste Inspiration - auf jeden Fall hatte er die wissenschaftliche Forschung als Basis für seine Expedition zum Nordpol. Fridtjof Nansen war nie klar über die Herkunft der für sein Schiff ausgewählten Name, aber öffentlich gesagt (in Rouen), er einige der Romane von Verne gelesen hatte.

Denn als am 14. August 1896 Nansens Crew mit der *Fram* auf Spitzbergen eintraf, traf sie auf den Ballonflieger Andrée (1854-1897) und die Teilnehmer seines später so tragisch gescheiterten Ballonflugs. Nansens Mannschaft erzählte ihnen, dass sie in ihrer Bordbibliothek Verne's *Five weeks in a balloon* (Englische Ausgabe) hatten, und sie oft davon geträumt haben, eine Ballonexpedition würde kommen, sie abzuholen.

Eine aktuelle Untersuchung von Nansens privaten Dokumenten gibt mehr Antworten. Eine jüngste Durchmusterung von Nansens privaten Dokumenten hält noch eine weitere Überraschung bereit. Die Handschriften-Sammlung der norwegischen Nationalbibliothek bewahrt einige Dokumente in Verbindung mit seiner Expedition auf. Dazu gehört auch eine Auflistung der Bände aus der Bibliothek,²² die sich an Bord der *Fram* befand. Auf dieser Liste finden wir *Five weeks in a balloon* (*Fünf Wochen im Ballon*) und



The English at the North Pole, also die englische Ausgabe von Vernes *Les Anglais au pôle Nord. Voyages du capitaine Hatteras*.

-

Per Johan Moe, Februar/Juni 2014

www.jules-verne.no

.

Abkürzungen:

Verne Romanen; AH, BV, EG, EM, HG, PF, VC, VL, TL – ref.

<http://jv.gilead.org.il/biblio/voyages.html>

BSJV: *Bulletin de la Société Jules Verne*

²² Nationalbibliothek, Oslo – Handschriftensammlung, Ms.fol. 1924 : 2 : a : 14

JM: Verne, J : *Joyeuses Misères de trois voyageurs en Scandinavie*

[some translated Eng. 'key' sentences' originate from William Butcher's English online version at ibiblio.org/julesverne]

JV MS 12.5: Verne Carnet 1861, Bibliothèques d'Amiens Métropole, JV MS 12.5
[Carnet/Diary transcriptions by Volker Dehs]

-

Bibliographie und Photos, folgende zeite

Bibliographie:

- Barthes, Roland (1991 [1957]): 'Nautilus et Bateau Ivre' in *Mythologies*, New York: The Noonday Press
- Butcher, William (2005): Introduction/critical material *The Adventures of Captain Hatteras*, N.York: Oxford U.P. Dehs, Volker (2004): "Quelques Temoignages Arctiques 1867-1897", *Revue Jules Verne* no. 17
- Dehs, Volker (2004): "Soyons trios!" Le troisième voyageur en Scandinavie" in *Bulletin de la Société Jules Verne*
- Figaro(Le)/Huntford, Roland (2001[1997]): *Nansen, the explorer as hero*, London: Abacus
- Leclercq, Jules (1873): *Un Voyage en Norwège*, Paris: Alfred Mame et fils
- Moe, Per Johan (2013): *Intertextuality and Verne's Norway, The origin of Un Billet de loterie*, Barcelona: Paper Verne congress [extensively commenting the illustrated work; Pritchett, Robert Taylor (1879): *Gamle Norge, Rambles and Scrambles in Norway*]
- Nansen, Fridtjof (1924): Etterlatte papirer. Nasjonalbiblioteket, Ms.fol. 1924 : 2 : a : 14 Litteratur og kunst ombord i Fram, bl.a. "Katalog - over "Fram's Bibliothek." 1 b.
- Sherard, Robert H. (1894): 'Jules Verne at home', *McClure's Magazine*, vol 2, No. 2
- Verne, Jules (1861/2003): *Joyeuses Misères de trois voyageurs en Scandinavie*, Paris: Geo Hors-Série ref. Bibliothèque d'Amiens Métropole, JV MS 11 s Verne, Jules (1861): *Carnet 1861*, Bibliothèques d'Amiens Métropole, JV MS 12.5
- Transcription Volker Dehs [drawing of 'Castellet' in diary: published for 'Le Retour', Exposition 2001, Amiens, Maison de la culture]
- Verne, Jules (2002[written 1897]): *Magellania (En Magellanie)* New York: Welcome Rain Publishers
- Verne, Jules (2013 [1903]): *Travel Scholarships (Bourses de voyage)*, Middletown, CT: Wesleyan U.P.
- Verne, J/ Carlos Freixas (1975): *Las Indias negras*, in Joyas Literarias, Madrid: Editorial Bruguera

Illustrations:

Page 2:

Cover graphic, attachment 'Geo' 2003

Drawing by Jules Verne of the 'Kastellet', Stockholm harbour

Photo, 'Kastellholmen', Stockholm

Page 3:

Photo, Steamer "Svea" [between Germany-Sweden], Swedish mail museum

Cover, Bennett guide book, 1896

Photo, Steamer "Stettin" on Göta canal 1870

page 4:

Graphic novel, Joyas Literarias: *Las indias negras*

Photo, steamers "Viken" and "Vidar", Norwegian mail museum

Page 5:

News clips, Morgenbladet, 1861, dated

Engraving BL, G.Roux, 1886 'Rowers arriving at lake Tinn'

Drawing, Robert Taylor Pritchett 1879 [Rowing boat]

Page 6:

Photo, 'Pram' at Tinn, Telemark

Painting: Steamer "Kronprindsesse Louise", Norwegian maritime museum

Page 7:

Engraving, É.Riou: "Forward"
Engraving, É.Riou: Cpt.Hatteras

Page 8:

Photo, Nansens "Fram" in the arctic, 1894

Graphic/Photo, Nansen wintering [at Frans Josef's land (?)]

Page 9:

Book cover illustration; 'Tony Renault and Magnus Anders', *Travel Scholarships*,
Wesleyan University Press, 2013

Photo, Viking ship "Viking" at World Exhibition i Chicago, 1893

Page 10:

Scan, from catalogue over library on board "Fram" - Nansen documents at National
library, Oslo

[further primary sources, Paris: Hetzel

Verne, Jules (1855): *Un hivernage dans les glaces*

Verne, Jules (March 1864): *Voyages et aventures du capitaine Hatteras*.

Verne, Jules (Nov.1864): *Voyage au centre de la Terre*

Verne, Jules (1873): *Le Pays des fourrures*

Verne, Jules (1877): *Les Indes noires* Verne, Jules (1886): *Un Billet de loterie*]