

HET MYSTERIEUZE ZEIL-/STOOMSCHIP “JULES VERNE”

JAN LUDEKER

Op 17 februari 2006 ontving Garnt de Vries een e-mail uit Zweden van een zekere Peter Harold, met het verzoek om inlichtingen over een stoomschip “Jules Verne”, met hetwelk eind 19^e eeuw een expeditie naar het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea ondernomen zou worden. Daar Garnt niets omtrent een schip met de naam “Jules Verne” bekend was, legde hij de vraag voor aan het Nederlands Jules Verne Forum.

Ik heb toen een onderzoek ingesteld en kon kort daarop al de gevraagde informatie boven water brengen. Mijn voorlopige bevindingen heb ik vervolgens op 23 februari 2006 in beknopte vorm aan het Jules Verne Forum en een Engelse versie aan het internationale Jules Verne Forum gemaild.

Inmiddels heb ik aanvullende informatie gekregen en omdat de leden die geen e-mail hebben het hele verhaal niet kennen en ik aan de overige leden de verdere details nog verschuldigd ben, volgt hieronder het volledige relaas van wat aanvankelijk een mysterie leek, maar uiteindelijk op een journalistieke dwaling bleek te berusten.

De mail die Garnt ontving luidde als volgt:

Dear friends,

By suggestion from a member in the Swedish Jules Verne Society, I visited the online database at the University of Helsingfors, and found a short note that I need comments about.

It is dated in Dec 18th 1885 and published in the newspaper “Finland”, and tells about a future expedition to the Dutch colony at Papua Guinea. The only problem left is to get money to the trip down-under.

The journey will be made with the steamer “Jules Verne” from Amsterdam.

Do you know, dear friends, anything about this ship?

And perhaps some of our well-informed members in Holland know anything about this expedition, if it ever got to run?

Best regards,

Peter Harold.

De zaak intrigeerde mij en ik besloot een onderzoek in te stellen.

De grootste kans op slagen om informatie over een schip uit de negentiende eeuw te krijgen leek mij het raadplegen van het Scheepvaartmuseum te Amsterdam. De archivaris/bibliothecaris Diederick Wildeman deelde mij mede, nadat hij het archief van het Scheepvaartmuseum doorgespit had, dat er geen zeegaand Marine- of koopvaardijship met de naam “Jules Verne” in de Nederlandse scheepsregisters voorkwam.

Vervolgens stak ik mijn licht op bij de bibliothecaris van het Koninklijk Instituut voor de Tropen (het voormalig Koloniaal Instituut). Ook hij kon mij niet de gewenste informatie leveren maar verschaftte mij wel een waardevolle tip. Het was hem bekend, dat expeditie naar onze voormalige koloniën meestal uitgerust werden door het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap.

Bij het K.N.A.G. kwam ik uiteindelijk in contact met dr. Paul van den Brink, archivaris van dit Genootschap en docent Historische Cartografie aan de Universiteit van Utrecht, die de oplossing van het raadsel vrijwel terstond voorhanden had. Terzijde dient nog vermeld te worden, dat Paul inmiddels lid van ons Genootschap is geworden en dat hij op de laatste bijeenkomst van 21 oktober 2006 ons vergastte op een bijzonder interessante lezing over historische cartografie, dit in het bijzonder in relatie tot het werk van Jules Verne.

Maar nu terug naar het in de Finse krant genoemde stoomschip “Jules Verne”.

Het K.N.A.G. had begin 1885 inderdaad het plan opgevat een expeditie uit te zenden naar het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea en had daartoe een subsidie aangevraagd bij het Ministerie van Koloniën. Op 23 juli 1885 stuurt de Minister van Koloniën een brief aan het Algemeen Bestuur van het K.N.A.G., die door de Voorzitter, de Heer Versteeg, in een bestuursvergadering van 26 september 1885 wordt voorgelezen. De Minister deelt in zijn schrijven mede, dat de regering bereid is de op de

begroting te brengen subsidie voor de expeditie tot f 25.000 te verhogen, maar geen bemoeienis wil hebben met de keuze van het aan te schaffen schip. Op 10 september laat de regering ook nog in een brief weten geen bezwaar te hebben tegen het aanwenden van de subsidie 1885 en deels 1886 voor de voorbereiding van de expeditie. Het plan is de expeditie eind 1886 uit te zenden.

Omdat nieuwbouw binnen het subsidie-budget natuurlijk onmogelijk is, besluit men uit te kijken naar een geschikt tweedehands schip.

Wij verplaatsen ons even naar Frankrijk, waar een bekend schrijver zich, door het extravagante uitgavenpatroon van zijn zoon in geldnood geraakt, genoodzaakt ziet zijn zeil-/motorjacht te verkopen. Begin 1885 biedt hij het schip, onder het beding van absolute geheimhouding van de naam van de eigenaar, ter verkoop aan via de scheepsmakelaar Martial Noé te Nantes. De Franse anonieme eigenaar ontvangt, na de mondelinge overeenkomst, van de makelaar een voorschot van 23.000 Francs, een bedrag dat, omgerekend tegen de toenmalige wisselkoers, ongeveer een tegenwaarde van f 11.500 vertegenwoordigde. Ondanks de beloofde discretie lekt via een bericht in het Franse blad "Le Yacht" van 18 juli 1885 toch uit, dat het schip de "Saint-Michel III" van de schrijver Jules Verne in Nantes te koop wordt aangeboden.

Jules Verne had het in 1876 op de werf van Jollet et Babin te Nantes gebouwde schip in de tweede helft van 1877 van de flamboyante markies de Préaux gekocht. De "Saint-Michel III" had een lengte over alles van 33 meter en mat 38 registerton. Een stoommachine van 25 PK gaf het schip een snelheid van ca. 9½ knoop (knoop = zeemijl = 1852 meter) per uur, terwijl dit door alle zeilen bij te zetten opgevoerd kon worden tot 10½ knoop. Als de "kar" was stopgezet kon op het zeil met een stijve bries voor de wind varende nog 7 à 8 knopen gelopen worden.

Hier lag dus de oplossing van het mysterie. Het te koop aangeboden schip droeg niet de naam "Jules Verne", zoals gemeld door het Finse blad, maar was het zeil-/motorjacht "Saint-Michel III", eigendom van de schrijver Jules Verne. Een schoolvoorbeeld van journalistieke misinterpretatie van circulerende geruchten, het verhaal van "de klok en de klepel".

Wij keren terug naar Nederland, waar het Huishoudelijk Bestuur van het K.N.A.G. kennis heeft genomen van het feit dat in Nantes een volgens de specificaties voor de expeditie geschikt lijkend schip te koop ligt. Men besluit in een vergadering van 26 september 1885 de aan het K.N.A.G. verbonden Heer Calmeyer tezamen met een daartoe uit te nodigen tweede deskundige "in Nantes een onderzoek in loco te doen instellen naar de prijs, de uitrusting en de bruikbaarheid van een daar te vervaardigen of te koop gesteld vaarttuig".



Calmeyer en de tweede deskundige, de Rotterdamse scheepsbouwer Krol, krijgen de opdracht naar Nantes af te reizen, een onderzoek in te stellen en een eventuele koop te regelen, dit laatste uiteraard onder voorbehoud dat de voorgestelde subsidie door de Tweede Kamer wordt goedgekeurd. De Minister van Marine zal, als de aankoop doorgaat en het schip naar Amsterdam komt, Calmeyer per 15 oktober 1885 speciaal aanstellen om toezicht te kunnen houden op alle veranderingen en reparaties die worden aangebracht. Uit een verslag van het Huishoudelijk Bestuur van 24 oktober blijkt, dat het rapport van Krol en Calmeyer van de inspectie van het schip te Nantes is binnengekomen. Aan de voorzitter van het K.N.A.G. wordt door Calmeyer medegedeeld “dat het schip van Jules Verne sterk en in goede staat is, evenals de machine”. Het dek en de ketel moeten echter vernieuwd worden; hetgeen op *f* 6.000 à *f* 7.000 begroot wordt. Deskundige Krol is van mening dat er *f* 18.000 geboden moet worden, zodat het schip voor totaal *f* 25.000 (de maximaal te verlenen subsidie) geheel op zijn taak berekend zou zijn.

De eigenaar, Jules Verne dus, had bij monde van de scheepsmakelaar Martial Noé aangedrongen op een snelle beslissing of men tot aankoop zou willen overgaan. Op de vergadering van het Huishoudelijk bestuur van het K.N.A.G. van 14 november 1885, leest voorzitter Versteeg het rapport van Calmeyer en Krol voor en deelt mede dat uiteindelijk een bod van *f* 19.000 is uitgebracht, nog steeds onder voorbehoud van toekenning van de overheidssubsidie van *f* 25.000.

In de Tweede Kamer is kennelijk enig bezwaar gerezen tegen de begrotingspost voor de expeditie naar Nieuw-Guinea. De voorzitter leest een brief van de Minister over deze kwestie ter vergadering voor. Hoewel dit niet in alle duidelijkheid uit de notulen van het K.N.A.G. naar voren komt, moeten wij aannemen dat de subsidie uiteindelijk niet verleend is en derhalve het schip de “Saint-Michel III” niet gekocht en de expeditie naar Nieuw-Guinea niet doorgegaan is.

Mogelijkerwijs kan het hier veronderstelde afwijzen van de subsidieaanvraag van het K.N.A.G. nog in de Kamerverslagen van ultimo 1885 terug te vinden zijn.

Feit is, dat het bod onder voorbehoud van *f* 19.000 = ca. FF 38.000, kennelijk door Jules Verne is afgewezen of door het K.N.A.G. is ingetrokken. Jules Verne had al te kennen gegeven dat hij haast had. Uit door Garnt de Vries aan het boek *Jules Verne en mer et contre tous*¹ van de Franse expert op het gebied van maritieme zaken Philippe Valetoux ontleende gegevens blijkt, dat vorst Nicolaas Petrovic Njegos van Montenegro (1841–1921) óók een delegatie naar Nantes had gestuurd om het schip te inspecteren. Het is niet duidelijk of deze experts vóór, tijdens of na het bezoek van Calmeyer en Krol ter plaatse zijn geweest. Vast staat dat in december 1885 een overeenkomst wordt gesloten (tegenwoordig zouden wij dat een “letter of intent” noemen) waarbij Jules Verne zijn schip de “Saint-Michel III” verkoopt aan vorst Nicolaas voor een bedrag van 55.000 Franse Francs. Het binnen het keurslijf van de toegezegde maar uiteindelijk vermoedelijk niet verleende subsidie uitgebrachte bod, een typisch staaltje van de spreekwoordelijke Hollandse zuinigheid van de Nederlandse regering, bleek dus ver beneden de uiteindelijke verkoopwaarde van het schip te liggen, in casu de door het K.N.A.G. geboden 38.000 Francs versus de uiteindelijke gerealiseerde verkoopprijs van 55.000 Francs.

Op 15 februari 1886 wordt het definitieve koopcontract door beide partijen ondertekend en in “Le Yacht” van 13 maart 1886 verschijnt een artikel waarin van de verkoop melding wordt gemaakt. Op 22 april 1886 arriveert de “Saint-Michel III” in Montenegro en wordt door vorst Nicolaas omgedoopt in “Sybil”.

Een stukje vrijwel onbekende tragiek in het leven van Jules Verne, de gedwongen verkoop van zijn geliefde schip, wordt hier toegevoegd aan de vele andere tegenslagen en teleurstellingen die hij in zijn leven ondervond. Zijn verkwistende zoon, de invaliditeit vanwege een door een neef afgevuurd schot in zijn voet, maar bovenal de nooit betoonde erkenning van zijn werk in de vorm van de benoeming tot lid van de Académie Française.

Tenslotte: de verslaggever van het blad “Finland” zal in 1885 niet hebben kunnen bevroeden, dat zijn journalistieke dwaling bijna één en een kwart eeuw later in Jules Verne kringen, zij het tijdelijk, verwarring teweeg zou brengen.

J. Ludeker, april 2007

¹ Philippe Valetoux: *Jules Verne en mer et contre tous*. Magellan & Cie, Paris, 2005.