

NEDERLANDSE VERTALINGEN VAN “UN EXPRESS DE L’AVENIR”

PIET AKKERMAN

Un express de l’avenir, een kort ‘futuristisch’ verhaal, is geschreven door Michel Verne, al dan niet in samenwerking met zijn vader. Veel leden zullen de Nederlandse vertaling kennen die in het ‘Bulkboek’ genaamd *De robot van de rommelmarkt* verscheen in 1984. De titel is vertaald als *De tunnel* en als schrijver is vermeld Jules Verne.

In De Verniaan No 5 van november 1995 staat een kort artikeltje van de hand van ons lid dhr. Nijman over die vertaling. Hij heeft destijds bij de uitgever van ‘Bulkboek’ navraag gedaan waar deze vertaling vandaan kwam en kreeg daarbij ten antwoord dat deze van Elsevier afkomstig was (correspondentie in het archief).

De Elsevier vertaling (zie de lijst van vertalingen hieronder), welke verscheen onder de titel *Een exprestrein van de toekomst*, is van de hand van Cornelis Helling. Die publicatie heeft een ingezette noot, die aldus eindigt:

Maar weet men dat Verne ook als tunnelbouwer in onze gemeentelijke IJtunnelplannen wellicht geen kwaad figuur zou hebben geslagen? Enige tijd geleden hebben wij namelijk in een oude jaargang van het bekende Engelse tijdschrift *The Strand Magazine* (1895), waarin ook de beroemde Sherlock Holmes-verhalen verschenen, een onbekend artikel, want verhaal zouden wij het niet willen noemen, van zijn hand ontdekt, dat van merkwaardig moderne begrippen getuigt en eens te méér de grootheid van Verne’s vooruitziende geest aantoont. In 1895 beschrijft hij reeds in détail een pneumatische Trans-Atlantische, eigenlijk Sub-Atlantische, verbinding tussen Engeland en de Verenigde Staten.

Cornelis Helling. (*Vice-president van de Société Jules Verne*)

Helling was naast liefhebber van Verne ook Sherlock Holmes kenner en zodoende kende hij zeer waarschijnlijk *The Strand Magazine*. Uit het citaat blijkt dat Helling niet op de hoogte was van de originele publicatie ‘Un express de l’avenir’ en ook niet wist dat er al in 1889 een Nederlandse vertaling van was gepubliceerd.

Een aantal maanden geleden vertelde Frits Roest mij dat hij van een vriend twee ingebonden jaargangen van het blad ‘De Katholieke Illustratie’ had gekregen “want er stond een verhaal in van Jules Verne”. De eerste jaargang is van 1889-1890 en de tweede van 1893-1894. In beide jaargangen staat een vertaling van ‘Un express de l’avenir’. Merkwaardig genoeg zijn dit twee verschillende vertalingen. Laat ik eerst eens een overzicht geven van de verschillende vertalingen:

Franse en Engelse publicaties

- 1888. Un express de l’avenir, door Michel (J.) Verne, in het literaire supplement ‘Zigzag à travers la science’ van dagblad ‘Le Figaro’ vol.14, no 35 (1 september 1888)
- 1893. In ‘Les Annales politiques et littéraires’ (Paris).
- 1895. In Engeland verscheen een vertaling getiteld ‘An Express of the Future’, in ‘The Strand Magazine’ van januari 1895; het is onbekend of deze is geïllustreerd.
- 1905. Eerste Amerikaanse vertaling ‘30 Miles a Minute’, in ‘New York Journal and American/The American Weekly’, 30 april 1905, geïllustreerd?
- 1955. Een tweede, andere, Amerikaanse versie ‘A great transatlantic subway’, in ‘New York Journal and American/The American Weekly’, 19 juni 1955; één illustratie.
- 1978. Dezelfde vertaling als in ‘The Strand Magazine’ van 1895. In Peter Haining ‘The Jules Verne Companion’, pag. 49-51; twee illustraties.

Nederlandse publicaties

- 1889. In Nederland verscheen de eerste vertaling ‘Een sneltrein der toekomst’, in ‘De Katholieke Illustratie’, al in de derde week van januari 1889. Ongeïllustreerd.
- 1893. De tweede publicatie, getiteld ‘Een expres der toekomst’, in de ‘Katholieke Illustratie’ in de derde week van april 1893, Geen illustraties.
- 1953. De derde vertaling is die van Helling, getiteld ‘Een exprestrein van de toekomst’, in ‘Elseviers weekblad’ van 7 februari 1953. Met twee illustraties.

1955. De vierde vertaling, getiteld 'Een ondergrondse van Amerika naar Engeland?' verscheen in 'Panorama' van 23 juli 1955, met één illustratie. Deze verscheen één maand na de tweede Amerikaanse publicatie 'A Great Transatlantic Subway'. Dit zal er dan ook wel de bron van zijn geweest, getuige ook de identieke illustratie. Deze editie verschilt nogal met de eerste editie. Ter vergelijking heb ik beide hieronder weergegeven. Oordeel zelf, het is niet alleen de spelling.
1981. De vijfde vertaling getiteld 'Het voertuig van de toekomst' verscheen in het boek 'Van Jules Verne tot Isaak Asimov', Hilde Matsier. (Bron onbekend), geen illustraties
1984. De zesde vertaling 'De tunnel' in het Bulkboek 'De robot van de rommelmarkt'. Deze is identiek aan die in 'Elseviers Weekblad' van 1953, één illustratie.

Vroege Nederlandse vertaling

Het ziet er naar uit, dat de eerste vertaling van 'Un express de l'avenir' een Nederlandse was, ongeveer vier maanden na de eerste Franse publicatie. Opvallend is dat de tweede Nederlandse vertaling ook al vrij snel na de tweede Franse publicatie is verschenen. De Franse pers werd kennelijk op de voet gevolgd door de redactie van 'De Katholieke Illustratie'.

Hoe het zit met een eventueel gezamenlijk auteurschap van Vader en Zoon Verne is onduidelijk. De eerste publicatie van 'Un express...' is ondertekend M.J.V.; de tweede met M. Jules Verne. De latere buitenlandse vertalingen zijn allemaal op naam gesteld van Jules Verne.

Hieronder volgt de eerste Nederlandse vertaling van 1889 en daarna de vierde, waarvan ik de inleiding heb weggelaten.

P. Akkerman, juli 2006

Bronnen:

Herbert Lottman, 1996. Jules Verne. New York.
 Noël Martin, 1978. La vie et l'oeuvre de Jules Verne. Paris.
 Peter Haining, 1978. The Jules Verne Companion. London.
 Erik Lankester, 1981. Van Jules Verne tot Isaac Asimov. Ommen/Borstbeek.
 Bulkboek, 1984. De robot van de rommelmarkt. Brugreeks nr 25, Amsterdam.
 De Katholieke Illustratie, jaargang 1888-1889, 's Hertogenbosch.
 De Katholieke Illustratie, jaargang 1893-1894, 's Hertogenbosch.
 Stichting Jules Verne Archief en Bibliotheek

Internetsites:

www.julesverne.ca
www.dsc-multimedia.com/librairie/verne/mv



FROM THE FRENCH OF JULES VERNE.

The Strand Magazine, 1895

EEN SNELTREIN DER TOEKOMST¹

JULES VERNE

„Voorzichtig, mijnheer,” riep mijn geleider, „hier gaat het een treê naar beneden!”

Nadat ik veilig de trede afgestapt was, trad ik een ruime zaal binnen, door electriche vlammen verlicht en waarvan de diepe stilte slechts door het gedruisch onzer voetstappen verstoord werd.

Waar was ik? Wat moest ik hier doen? En wie was die geheimzinnige gids? Vergeefsche vragen!

Wij gingen een lange donkere gang door; ijzeren deuren werden met geraas geopend en weer gesloten; wij daalden eindeloos lange trappen af, die telkens verder in de diepte voerden. Ik duizelde en eerst toen wij geheel beneden waren gekomen, kreeg ik mijn geregeld denkvermogen terug. Intusschen werd mij de tijd niet gelaten om er behoorlijk gebruik van te maken.

„Gij vraagt mij zonder twijfel, wie ik ben?” sprak mijn geleider mij aan. „Kolonel Pierce, uw dienaar; en waar gij u op het oogenblik bevindt? In Amerika, te Boston, in een spoorwegstation.”

„Een spoorwegstation?”

„Ja zeker, het station van de nieuwe pneumatische spoorlijn, van Boston naar Liverpool, waardoor men in den kortst mogelijken tijd van Amerika naar Europa spoort.” En met een uitleggende handbeweging wees de kolonel op twee lange ijzeren cilinders, die een doorsnede van ongeveer anderhalven meter hadden en over een lengte van eenige schreden boven den grond uitstaken.

Ik nam de beide cilinders nauwkeurig op, en bemerkte hoe zij rechts in een ontzaglijk metselwerk verdwenen en links in kolossale metalen sluitschijven eindigden, waaruit een menigte buizen naar de zoldering opstegen. Plotseling werd alles mij duidelijk.

Had ik niet kort geleden in een Amerikaansch dagblad een artikel gelezen, waarin gehandeld werd over het verbazingwekkende ontwerp, Europa door twee onderzeesche reuzenbuizen met Amerika te verbinden? Er was een uitvinder opgestaan, die beloofde dit plan ten uitvoer te brengen, en die uitvinder, kolonel Pierce, stond op het oogenblik voor mij.

In den geest doorliep ik nog eenmaal heel het belangrijke artikel. De schrijver besprak de nieuwe uitvinding allergeunstigst en daalde met welgevallen tot in de kleinste bijzonderheden af. Zoo berekende hij dat men daartoe meer dan zestienhonderd duizend kubieke meter ijzer noodig zou hebben, hetwelk een gewicht vertegenwoordigde van dertien millioen tonnen; dat het aantal schepen, voor het vervoer van al dat materiaal benoodigd, tweehonderd zou belooopen, elk schip van tweeduizend tonnen, en dat ieder vaartuig tot het overbrengen der gezamenlijke bouwstoffen drie en dertig heen-en terugreizen zou moeten maken. Hij schilderde deze oorlogsvloot der wetenschap, welke het staal naar de beide hoofdschepen moest vervoeren, die het eindstuk der buizen aan boord hadden en beschreef eindelijk die beide buizen zelf, welke zich in dicht aangeschroefde stukken elk van drie meter lengte eindeloos ver onder de golven van den oceaan moesten uitstrekken.

Vervolgens het vraagstuk der exploitatie aan een ernstige bespreking onderwerpend, vulde hij de beide cilinders, die in een paar reusachtige blaaspijpen herschappen waren, in zijn verbeelding reeds aan met een reeks van waggons, die met de zich daarin bevindende passagiers door ontzaglijke luchtstroomen, evenals de brieven door de pneumatische buizen onder groote steden, met de snelheid van den wind door die buizen werden voortbewogen.

Het artikel eindigde met een vergelijking tusschen dit nieuwe middel van vervoer en de ouderwetsche spoorwegen, en vol geestdrift somde de schrijver de onberekenbare voordeelen van de nieuwe, stoute vinding op: onderdrukking van het zenuwprikkelend schokken, dat door de van binnen glad gepolijste staaloppervlakte vermeden werd; volkomen gelijkmatigheid van temperatuur met de inwendige luchtstroomen, wier warmtegraad naar gelang der jaargetijden geregeld kon worden, enz. Dit alles kwam mij op dit oogenblik weer helder voor den geest.

Derhalve was dan ook deze utopie – want daar had ik in mijn nuchter verstand het voor aangezien – weer tastbare werkelijkheid geworden, en deze beide ijzeren cilinders, welke ik voor mijn voeten uit den grond zag oprijzen, gingen dwars door den Atlantischen Oceaan om Amerika met Engeland te verbinden! Ondanks het klaarblijkelijke der zaak kon ik er mij zelve maar niet van overtuigen. Dat de cilinders gelegd waren, ja, dat zag ik; maar dat menschen door die buizen naar Europa konden geblazen worden, neen, daar was geen gedachte aan!

¹ Uit: Katholieke Illustratie, 1889, 23^e jaargang Nr. 3, pag. 23–24.

Was het bovendien niet fysisch onmogelijk een luchtstroom van zulke verbazende lengte te verkrijgen? Ik sprak die bedenking luide uit, maar zag ze door mijn gids onmiddellijk uit den weg geruimd.

„Integendeel, heel gemakkelijk” hernam kolonel Pierce, „daartoe is niets anders noodig dan een behoorlijk aantal stoomblaasbalgen, ongeveer zooals men die bij de hoogovens aantreft. De lucht wordt daardoor met bijna onbegrensde kracht voortgedreven en in duizelingwekkende vaart weggevoerd; de snelheid, die aldus kan worden verkregen, belooft achttien honderd kilometer per uur en komt derhalve de snelheid van een kanonskogel nabij. En met die snelheid ook leggen onze waggons en de daarin zittende reizigers den afstand van 4000 kilometer, van Boston naar Liverpool, in twee uren en veertig minuten af.”

„Achttienhonderd kilometer per uur!” riep ik uit.

„Geen centimeter minder!” En ga dan de buitengewone gevolgen van zulk een snelheid eens na. De tijd te Liverpool is in vergelijking met den onzen vier uren en 40 minuten vóór, zoodat een reiziger, die des morgens om negen uur uit Boston vertrekt, des namiddags om drie uur 54 minuten in Engeland zal aankomen. Is dat niet in letterlijken zin een snel vervolgen dag?

In het omgekeerde geval daarentegen wint hij met onze waggons een voorsprong op de zon van meer dan negenhonderd kilometer per uur, en wanneer hij bij voorbeeld 's middags om twaalf uur Liverpool verlaat, zal hij reeds om negen uur 35 minuten vóór den middag in dit station aankomen, dat wil derhalve zeggen, nog vóór hij vertrokken is! Is dat niet verduiveld origineel? Denk eens aan, vóór men vertrokken is, komt men reeds op de plaats van bestemming aan. Sneller middel van vervoer kan men toch zeker niet verlangen, dunkt mij.

Ik wist niet wat ik er van denken moest. Had ik met een waanzinnige te doen? Of moest ik aan die fabelachtige voorstellingen geloof schenken, terwijl in mijn geest allerlei bezwaren daartegen opkwamen?

„Nu dat wil ik niet tegenspreken” zei ik; „ik wil toegeven dat er reizigers gevonden worden, welke dien dollen rit durven wagen, waardoor zij volgens u die ongelooflijke snelheid zullen bereiken. Maar hoe is het mogelijk die snelheid plotseling te onderbreken? Bij aankomst op de plaats van bestemming moet toch alles kort en klein worden geslagen.”

„Volstrekt *niet*,” hernam de kolonel, terwijl hij de schouders ophaalde en medelijdend glimlachte. „Tusschen onze buisleidingen, waar van de eene tot de heen- en de andere tot de terugreis gebruikt wordt, is aan de ingangen op de beide oevers een uitstekende verbinding aangebracht. Zoodra de trein het station nadert, worden wij door een electriche vonk daarop opmerkzaam gemaakt, en deze vliegt dan naar Engeland om de kracht te verlammen, welke den trein voortdrijft. Aan zich zelf overgelaten, zet hij zijn tocht aanvankelijk nog met de verkregen snelheid voort maar het is ons voldoende een luchtklep te laten werken om te verkrijgen dat de tegenovergestelde stroom van de evenwijdig loopende buis zich op zijn mededinger stort en, door hem langzamerhand tot staan te brengen, ten slotte als stootkussen dienst doet, om den laatsten schok haast onvoelbaar te maken.

„Maar wat zullen al deze uiteenzettingen bewijzen? Is de ondervinding niet honderdmaal meer waard?”

En zonder mijn antwoord af te wachten, draaide kolonel Pierce snel een koperen kruk om, die aan de zijde van den eenen cylinder glinsterde. Eensklaps ging een vak uit den wand als een deur open en door de aldus ontstane opening zag ik een rij sierlijk bekleede banken, op elke waarvan twee personen gemakkelijk hadden kunnen zitten.

„Hier is de waggon!” riep de kolonel mij toe. „Kom hier, stap in.”

Gewillig volgde ik zijn wenk en oogenblikkelijk ging de opening weer dicht.

Bij het licht, dat een Edisonlamp van de zoldering liet neerstroomen, nam ik nieuwsgierig de ruimte op, waarin ik zoo op eens was aangeland. Men kan zich niets eenvoudigers denken. Ik bevond mij in een langen cilinder met afgeplatte zijvlakken, overal cornfortabel met zachte zijde bekleed, en in welks midden zich twee rijen prachtige leuningstoelen elk van vijf en twintig naast elkaar gelegen plaatsen in rechte lijn uitstrekten. Aan ieder einde van den cilinder bevond zich een klep, zoodanig overeenkomstig de spankracht van een atmosfeer ingericht, dat door de achterste gewone inademenslucht kon binnen-stroomen, terwijl de voorste haar een uitweg bood, zoodra de normale drukking overschreden werd.

Nadat er eenige minuten met dit onderzoek waren heengegaan, werd ik ongeduldig.

„Nu,” vroeg ik, „blazen we nog niet haast den aftocht?”

„Den aftocht? Maar we zijn reeds onderweg!” riep de kolonel uit.

De trein was dus afgereden, zonder dat ik er den minsten schok van bespeurd had! Was zoo iets werkelijk mogelijk? Oplettend luisterde ik toe om eenig gedruisch te vernemen, dat mijn twijfel kon oplossen. Wanneer wij werkelijk reeds onderweg waren, dan moesten wij, als ten minste kolonel Pierce mij niet had beetgenomen, toen hij van achttien honderd kilometer per uur sprak, ons reeds ver van het Amerikaansche vasteland onder den golvenden oceaen bevinden. Boven onze hoofden wentelden zich de schuimende baren en wellicht sloegen de walvissen, onze ijzeren gevangenis voor een onbekend zeemonster aanzien, er met hun staartvinnen tegen aan. Maar ik hoorde niets dan een dof gemommel, waarschijnlijk door het geschuif van onzen waggon langs de wanden van den cilinder veroorzaakt, en in grenzeloze verbazing verzinkend, daar ik aan de werkelijkheid van hetgeen mij overkwam maar geen geloof kon slaan, liet ik zwijgend den tijd verstrijken.

Een uur kon op die wijze verlopen zijn, toen een plotselinge verkoeling op mijn voorhoofd mij op eenmaal uit den toestand van verdooving wekte, waarin ik langzamerhand was weggedommeld. Verschrikt bracht ik de hand aan het hoofd, het was nat. Nat! Van waar dit water? Was misschien de cilinder onder de drukking van het water gebarsten, een drukking, die geweldig moest zijn, daar zij zich bij elke tien meters diepte met één atmosfeer vermeerderd? Was de verraderlijke zee ons op het lijf komen vallen? Een vreselijke angst greep mij aan; buiten mij zelven van schrik wilde ik om hulp roepen, schreeuwen, en...

En ik bevond mij weder in mijn stillen rustigen tuin, die op dat oogenblik mild begoten werd door een stortregen, welks groote droppels mijn slaap hadden gestoord.

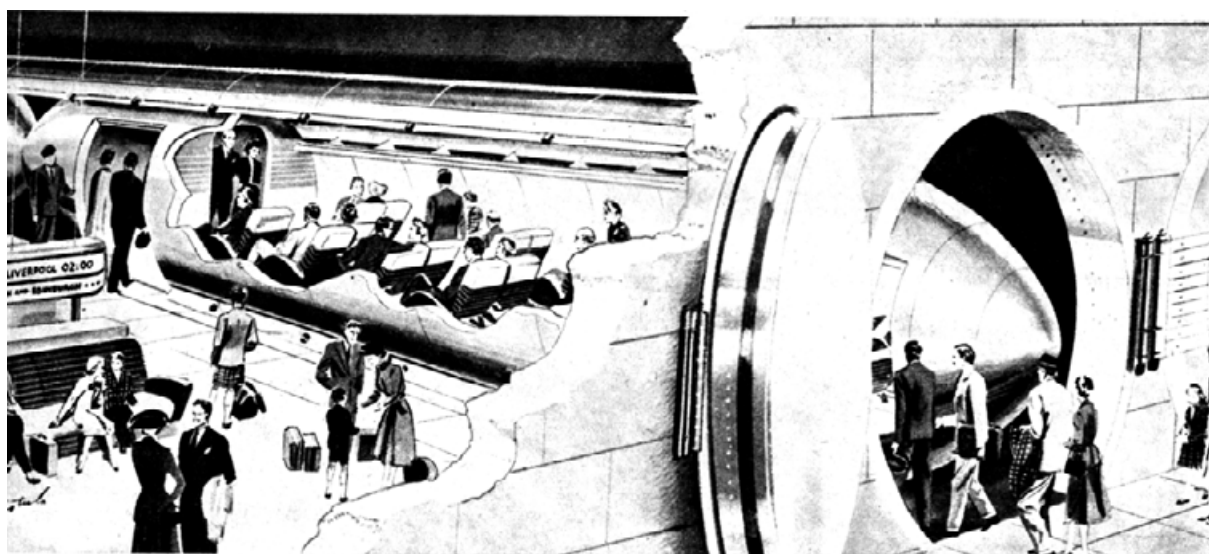
Ik was doodeenvoudig in slaap gevallen, terwijl ik het artikel las handelend over het fantastisch ontwerp van kolonel Pierce, die evenals ik slechts gedroomd zal hebben.

EEN ONDERGRONDSE VAN AMERIKA NAAR ENGELAND?²

JULES VERNE

In een goed uur van Boston naar Liverpool

Voor ik de reusachtige marmeren hal betrad, viel mijn oog op een keurig bordje aan de ingang. „*Maatschappij tot exploitatie van de pneumatische ondergrondse spoorlijn Boston-Liverpool*” las ik tot mijn grote verbazing. Vlak bij de ingang, op gelijke hoogte met de straat, stond een lift, die regelmatig met een groepje passagiers in de diepte verdween. Ik was in gezelschap van kolonel Pierce uit Boston. Hij wees naar de enorme cylinders die aan beide zijden van de lift waren aangebracht, en zei: „Dat is de lift naar het station.”



Als Jules Verne ook op dit punt gelijk krijgt, zullen de mensen te zijner tijd in sigaarvormige treinen ondergronds van Boston naar Liverpool reizen.

² Uit: Panorama, 23 juli 1955. Vertaling door Marcel Roolinck

De Amerikaanse uitvinder nodigde me uit de liftkooi binnen te gaan, waarna we omlaag suidden met een snelheid, die me bijna de adem benam. Enkele minuten later stonden we met een schok stil en bevonden we ons in een ruime, schitterend verlichte wachtkamer. In de muur tegenover ons zag ik twee glanzend metalen deksels, die de sluitstukken bleken te zijn van twee naast elkaar liggende tunnels. Ik richtte me tot kolonel Pierce. “Dus u wilt me wijsmaken, dat dit het eind is van de ondergrondse spoorlijn, die dit continent met Engeland verbindt?”

“Inderdaad, ja! We hebben alleen al vierhonderdvijftigduizend vierkante meter staal gebruikt voor de cylinders, een totaal gewicht van dertien miljoen ton. De tunnels bestaan uit ontelbare stukken, die op een speciale wijze met elkaar verbonden zijn: elk stuk buis is drie meter lang.”

“Maar die buizen moeten toch ondergronds aan elkaar gehecht worden. En hoe...”

“Dat is mijn geheim, mijnheer!” zei kolonel Pierce. “Ik kan u alleen nog vertellen, dat ze ineengeschoefd zijn en dat het geheel gevat is in een drievoudig netwerk van staal, terwijl de buitenste laag gevormd wordt door een meterdikke mantel van guttapercha.”

En hoe wordt de trein voort bewogen? “Met luchtdruk.”

Ondertussen zwaaide de linkerzijde van de ondergrondse langzaam open

De kolonel ging me voor. Wij zagen een aantal fraaie, sigaarvormige voorwerpen, gemaakt van het voortreffelijkste staal. Zij waren gevat in guttapercha en sloten precies in de schachtvormige omheining. Tientallen passagiers namen plaats in de glanzende voertuigen alsof het de gewoonste zaak van de wereld was.

De wagen was hel verlicht en voorzien van comfortabele sofa's en stoelen. “Drieduizend kilometer per uur is maar een kleinigheidje voor deze voertuigen!” zei kolonel Pierce. “Onze blaasbalgen kunnen met het grootste gemak een luchtstroom voort brengen, waarmee een trein de zesduizend kilometer van hier naar Liverpool door onze tunnel als een kanonskogel aflegt!”

Halverwege Liverpool

Zo praatten we nog wat door. De kolonel zei, dat we inmiddels halverwege de afstand naar Liverpool waren. “Wij staan electrisch in contact met Engeland!” vertelde hij. “Op dit ogenblik wordt er van daaruit een luchtstroom in onze richting gestuwd, die de snelheid van ons voertuig moet afzwakken.”

Na verloop van enige tijd hoorde ik een vreemd sissend geluid. Kolonel Pierce stond op. “Zo!” zei hij. “Liverpool. Stapt u maar uit!”

Ik lachte. “Ha, ha! Ik zou bijna gaan geloven, dat we Boston inderdaad verlaten hebben!”

De kolonel fronste zijn wenkbrauwen en liep voor me uit naar de lift. Zodra we in de open lucht kwamen, bleef ik als met stomheid geslagen staan. We waren *werkelijk* in Liverpool. Er was geen twijfel mogelijk. Ik herkende de huizen en de straten. Maar... dit was belachelijk, absurd! Het kon eenvoudig niet waar zijn!

Kolonel Pierce had plezier om mijn verbazing. “Het is niets bijzonders.!” zei hij glimlachend. “Over twintig minuten gaat er een trein naar Boston. We drinken hier een kopje koffie of thee en zijn voor het eten weer thuis in Amerika!”

