

4. Mechanikus Treviranus.

Von H. A. Schumacher.

(Aus den Bremer Nachrichten vom 17. und 18. Dezember 1888.)

Bei der Enge reichsstädtischer Verhältnisse bietet nur in Ausnahmefällen die Geschichte bremischer Familien mehr als Lokalinteresse. Das gilt von den ältesten Perioden wie von der jüngsten Vergangenheit. Niemals bestand in Bremen ein langlebiges Patriziat oder eine immer sich erneuende Ratsverwandtschaft, oder ein durch Geld oder Geist bedeutender Bürgerzuzug; es war eben Bremen bis in unser Jahrhundert hinein arm, klein, vereinsamt, ja von fremden Mächten eingeschnürt. Aus solcher Gebundenheit erklärt es sich, dass einige wenige aus den Rhein- oder den Niederlanden übergesiedelte Familien für die Hebung der Stadtbevölkerung grössere Wichtigkeit erlangt haben, als bei ihrem gelehrten Wesen vermutet werden möchte. Die Pastoren- und Doktoreinwanderung ist eine für Bremen charakteristische Erscheinung.

Zu den aus der Fremde gekommenen Pastorenfamilien gehörte auch die Treviranussche, welche bis nach Heidelberg und Speier zurück zu verfolgen ist, aber nicht etwa bis nach Trier. Ihre zweite bremische Generation, die drei Söhne des ersten an der Weser geborenen Treviranus, gaben den Gelehrtenstand auf und widmeten sich der Kaufmannschaft. Unter ihnen flösst nur der älteste ein besonderes Interesse ein: Jacob Treviranus, der 1806 als Notar und Dispacheur in dürftiger Wohnung geendet und seinen Nachkommen nichts hinterlassen hat, als „einen braven und würdigen Namen“. Von den elf Kindern dieses Mannes sind sechs nicht zu voller Reife gelangt; die jüngste Tochter Lotte († 1857) lebt noch heute bei älteren Bremerinnen als hochbegabte und aufopferungsvolle Lehrerin in dankbarer Erinnerung, während aus den vier herangewachsenen Söhnen tüchtige Männer geworden sind. Zwei stehen in den Annalen der Naturwissenschaften rühmlich verzeichnet, nämlich Gottfried Reinhold, der Arzt und Biologe († 1837), dessen Bildnis auf der Bremer Museums-Medaille von 1844 sich zeigt und dessen Biographie von Georg Barkhausen und Wilhelm Focke geschrieben ist, sodann Ludolf Christian, der Botaniker († 1864), seit 1812 von Bremen abwesend, dessen von Franz Buchenau und Karl von Martius herrührende Nekrologe durch eine wertvolle Selbstbiographie unterstützt werden. Dann folgt ein Schiffskapitän Jacob († schon 1824); derselbe erscheint ehrenvoll in Schumachers

Geschichte der Orinokofahrt; der jüngste und auch zuletzt gestorbene Sohn des Dispacheurs, Georg († 1869), war bislang so sehr vergessen, dass selbst Wilhelm Friederichs bei der Nachforschung zuerst irre ging. Jetzt hat dieser in bremischer Genealogie gutbewanderte Leutnant a. D. der historischen Gesellschaft einen Treviranus-Stammbaum überreicht, der um so dankenswerter ist, als die gesamte Familie in Bremen vor dem Aussterben steht; von jenem Vater der elf Kinder giebt es seit 1869 überhaupt keine Nachkommen mehr. Der jüngste Sohn desselben, nach seinem Urgrossvater, einem bekannten Pastor der bremischen Neustadtkirche, Ludwig Georg geheissen, geboren am Jakobikirchhof zu Bremen, März 7., 1790, gestorben am Grossenplatz zu Brünn November 7., 1869, hatte kein überaus ereignisvolles Leben, jedoch bietet sein Wirken manche für die jüngste Geschichte der Technik und für bremische Verhältnisse charakteristische Züge.

Der Kinderzeit, in welcher die Wechselfälle des bremischen Handelsgeschäfts am Vaterhause traurig sich zeigten, folgte nach dem Tode der Eltern ein längeres Obdach beim gutsituierten ältesten Bruder, der den eifrigen, verwaisten, aber doch mit der Gelehrtenbildung seiner Vaterstadt ausgestatteten Jüngling unter Beihülfe von Wilhelm Olbers zum Mechanikus auszubilden beschloss und deshalb 1808 nach München sandte als Lehrling des schon berühmten mathematisch-mechanischen Instituts, das der in Bremen wegen seiner englischen Reisen wohlbekannte Georg von Reichenbach mit Liebherr und Utzschneider vor einigen Jahren begründet hatte. In dieser hochstehenden Werkstätte und in dem gleich darauf (1809) von Reichenbach mit Utzschneider und mit Frauenhofer zu Benedikt-Buern errichteten optischen Institut lernte der junge Bremer alle Feinheiten der mathematischen Technik, namentlich für optische Instrumente. Es schien, als werde er diesen sich ganz widmen, allein die Hoffnung, der Geschäftsteilnehmer jenes von Reichenbach zu werden, zerschlug sich 1812 bei den Unterredungen, die dieser mit dem bayrischen „Salinenrat“ in Paris hatte.

Treviranus kehrte nach Bremen zurück und schiffte Charfreitag 1814 in Emden sich ein, um England zu besuchen und zwar besonders Wilhelm Herschel, den königlichen Astronomen zu Slough bei Windsor. Am 5. Juni schrieb er von dort: „Ich habe in Herschel einen freundschaftlichen Mann gefunden und bei ihm ziemlich guten Verdienst, sodass ich vor der Hand zufrieden bin. Meine Beschäftigungen sind teleskopische, wobei aber, da Herschel in den Hauptsachen sehr geheimnisvoll ist und sie selber anfertigt, nicht sehr viel zu lernen ist. Kost und Logis habe ich ausser dem Hause bei unserem Dorfschulmeister genommen, bei dem ich mich ziemlich wohl befinde.“ Der Bremer Bruder setzt hinzu: „Es freut mich, dass der gute Junge nicht vergeblich nach England gegangen ist; ich halte ihn für den Glücklichsten von uns allen; er hat einen Beruf, für den er gemacht ist, eine Kunst, bei der kein unerreichbares Ideal schlaflose Nächte verursacht, und hat ruhigen und genügsamen Sinn.“

Herschels Geheimthuerei machte ein längeres Verbleiben bei ihm unthunlich; Treviranus trat bei dem grossen Londoner Instrumentengeschäft von William Berge ein und lernte nun auch in den bedeutendsten Etablissements des Themsegebiets technische Aufgaben von mehr als mathematischem Interesse kennen; so studierte er praktisch die Stahlfabrikation, da die bisherigen Herstellungsmethoden der mittleren Federhärte nicht genügten.

Nach Bremen zurückgekehrt, legte Treviranus seinen Wohlthätern, dem Bruder Reinhold und dessem Freunde Olbers, mehrere mechanische Konstruktionen vor, namentlich einen selbst erfundenen zierlichen Kreisteilungs-Apparat, alles aber nur in Zeichnungen mit erläuterndem Text, da die Mittel für Modelle fehlten.

In Bremen begannen damals, gleich nach den Anregungen des Philadelphiers Justus Erich Bollmann aus Hoya, verschiedene Vorarbeiten für die Erbauung eines ersten Weserdampfschiffs. Friedrich Schröder, der Unternehmer, überreichte seine bahnbrechende Eingabe am 23. Mai 1816 und erhielt das Bremer Privileg Juni 18. desselben, das oldenburgische März 9. und das hannoversche April 8. des folgenden Jahres. Schon zwei Tage nach dem letztgenannten Privileg wurde in Vegesack das erste in Deutschland auf deutsche Kosten von deutschen Technikern fertiggestellte Dampfschiff vom Stapel gelassen. Für dasselbe hatte Treviranus mit Johann Lange und Zacharias Spilker einen guten Teil des Jahres 1816 in England und Schottland verbracht; er hatte bei Bulton, Watt & Co. zu Soho (Birmingham), einer von Bollmann empfohlenen Maschinenfabrik, den jüngeren James Watt kennen gelernt, dann die von dort bezogene Maschine glücklich in Vegesack eingerichtet, auch im Februar und Mai 1817 das Dampffahren in der Bremer Presse verteidigt und zwar durch „Beiträge zur Geschichte der Dampfschiffe“ und durch „Berichtigungen der über die Dampfschiffsgefahr herrschenden Meinungen“. Letztgenannter Artikel erschien am 1. Mai 1817; am 6. erfolgte die erste Fahrt des Dampfers „Weser“ und am 20. die Eröffnung der regelmässigen Touren von Bremen bis Brake.

Jenes hannoversche Privilegium bezog sich auch auf die Oberweser und Aller; deshalb befuhr Treviranus vom 21. Juli bis 25. August 1817 an Bord eines oberländischen Bocks nebst Hinterhang die Weser bis nach Münden hin und zurück, um die Flussverhältnisse möglichst festzustellen. Dabei benutzte er für die Messung der Strömungsgeschwindigkeit etc. einen vom Hamburger Wasserbaudirektor Reinhard Woltmann konstruierten hydrometrischen Flügel, welcher schon dem Baukondukteur Wilhelm Schwarz (1803—1806) zu Münden bei ähnlichen Ermittlungen auf der Werra und der Weser als brauchbar erschienen war. Bald darauf begann der Bau eines Oberweser-Dampfschiffes und Treviranus machte wegen der Maschine desselben seine dritte Reise nach England, von der er erst April 1818 zurückkehrte.

Im September lief in Vegesack das zweite Dampfschiff vom Stapel, der „Herzog von Cambridge“; seine Fahrten konnte es jedoch erst im folgenden Jahre beginnen. Die erste geschah unter

der Leitung von Treviranus, der über die wenig erfreulichen Ergebnisse mehrere inhaltreiche Abhandlungen verfasste. Folgendes ist ein Auszug aus dem einfachen Treviranusschen Maschinenjournal, der das Speziell-Technische weglässt.

„Abfahrt von Bremen Dienstag, März 9. 1819, 8,20 Uhr früh; Ankunft in Dreye 10,10, hannoversche Zollabfertigung. Abfahrt 1,20, Ankunft in Ritzenberge 6,40 und Abfahrt am 10. 6,30, Ankunft in Hoya 2 Uhr. Von Bremen bis Hoya gebraucht 14 Stunden 40 Minuten, durchschnittlich gegen den Strom gemacht 2,5 Meilen. Ankunft in Drakenburg 8,10. Abfahrt am 11. 5,45, zu Nienburg 8,45—55. Durchs erste Joch der Brücke am linken Ufer mit der Maschine gegangen; den Liebenauer Stein 12,45 mit gutem Wind und mit der Maschine glücklich passirt; dann Cabelars gebraucht. In Schlüsselburg, preussischer Grenzzollstätte, Ankunft 7 Uhr. Am 12. März von Schlüsselburg bis Minden, dabei die Strecke zwischen Windheim und Stintenecke sehr schwer passirt und Cabelars gebraucht, zwei Radschaukeln auf einer Schlenge verbogen. Am 13. 6 Uhr Abfahrt von Minden; grosse respectable Gesellschaft mit nach Hausberge genommen. Ankunft in Hausberge 4,30, beim rothen Hof unterhalb Rehme 6,45. Sonntag, den 14., geht das Schiff durchs Wasser $4\frac{3}{4}$ Meile im Pohl ohne Segel, den Wind von der Seite. Zum Passiren der Vlothoer Gosse 22 Mann gebraucht, Abends 6,30 in Rinteln, wo 12 Mann zum ziehen engagirt, am 15. in Kohlenstädt $\frac{3}{4}$ Last Kohlen eingenommen. In Rombeck, hessische Zollstätte, um 6 Uhr in Hameln. Am 16. Abfahrt von da 6,30, die Schleuse passirt 9,20, in Grohnde 4 Pferde in Arbeit bekommen, in Hayer machte die Maschine nur 26 Hube, das Schiff zieht durchs Wasser ohne Pferde und ohne Segel $3\frac{3}{4}$ Meilen im Strome und liefert Wasser, Abends in Rühle. Am 17. bei der Dölmer Gasse und Teufelsmühle die Cabelars wirksam befunden, als Räder und Pferde das Schiff nicht vorwärts treiben. Forst ist $\frac{3}{4}$ des Weges von Bremen nach der Schiffsrechnung. In Holzminden, braunschweiger Zollstätte, war auf der Steinbreite nur eben Wasser genug; schwerer Wind aus Nordwest. Abfahrt von Holzminden am 18. mit 4 Pferden in Arbeit; der Plattenbrink wird nur mit Mühe passirt; beim Listringer Ueberfall geht das Schiff mit Maschine und Segel wieder nur $3\frac{3}{4}$ Meile durchs Wasser; beim Korveyer Ohr mit Segel und Maschine stille gestanden; in Höxter 11,25; oberhalb Wehrden machte die Maschine wieder nur 26 Hube, wir überwinden jedoch den Strom ohne Segel; Beverungen, preussischer Zoll, Lauenförde, hannoverscher Zoll, in Carlshafen 5,40 Abends angekommen. Am 19. bei der Abfahrt 4 Pferde in Arbeit, bei Lippoldsberg ist die Maschine nur ebenso stark wie der Strom, dann geht das Schiff $3\frac{1}{2}$ Meilen durchs Wasser; zu Giesselwerder, hessische Zollstätte, 8 Pferde in Arbeit, zu Edelsheim Pferde gefüttert, 6,15 in Vekerhagen. Am 20. 6 Pferde zum Passiren des Facker Kopfes, am Steinern Wehr 4 Pferde in Arbeit; Mittags 11 Uhr in Münden, bei der Schlachte die Cabelars angewandt. Auf der Reise 97 Sack = 92 Balgen Kohlen verbraucht,

die Maschine ist $112\frac{3}{4}$ Stunden in Arbeit gewesen. Rückfahrt vom 24. bis 27. März 1819, Netto gefahren 30,18 Stunden; verbraucht 5 Sack englische und 18 Sack deutsche Kohle, sowie $1\frac{1}{2}$ Reep Buchenholz.“

Nach diesen Aufzeichnungen war eine Dampffahrt auf der ganz verwilderten Oberweser offenbar verfrüht; es wurde daher das zweite Weserdampfschiff sofort in die Unterweserfahrt eingestellt, für welche zunächst keine neuen Mechanikuserbeiten erforderlich waren, so dass Treviranus einer anderen bereits während des letzten englischen Aufenthalts ihm angetragenen Aufgabe ungestört sich widmen konnte.

Senator Johann Gildemeister, der durch holländische und englische Erfahrungen mit höherer, moderner Bildung ausgerüstete bremische Kaufmann, herzlicher Freund und wissenschaftlicher Mitarbeiter von Bürgermeister Heineken und von Dr. Olbers, trug sich seit Anfang dieses Jahrhunderts mit dem Plane, das alte, als reichstädtische Rarität berühmte bremische Wasserrad, dessen Inspektor und Interessent er zugleich war, durch eine neue, mit Dampfmaschinen versehene Anlage zu ersetzen. Dafür hatte auch der mittlerweile wieder nach Amerika zurückgekehrte Bollmann sich lebhaft interessiert, und Gildemeister veranlasste es endlich, dass Treviranus während seines dritten Aufenthalts in England, November 24. 1817, von seiten des Brand- und Convoe-Herrn Simon Hermann Nonnen beauftragt wurde, das Projekt einer städtischen Wasserkunst für Bremen auszuarbeiten; so schrieb jener denn von Soho (Birmingham) aus über die verschiedenen anwendbaren Dampfmaschinen, über die Verbindung des Pumpwerks mit einem Mahlwerk und über manches Technische mehr, namentlich auch hinsichtlich der Kostenfrage. Nach seiner Rückkehr zur Vaterstadt überreichte er dann eine ausführliche Denkschrift, welche das bremische Wasserwerk auf der Altenwall-Bastion beim dortigen Bären erbaut sehen wollte. Sofort brachte Gildemeister eine Vorstellung von Wasserrads-Interessenten zustande, in welcher der Rat um Verbesserung und Erweiterung der bisherigen mangelhaften altstädtischen Wassereinrichtungen angegangen wurde. Diese Eingabe, vom Dezember 1. 1818, endete mit den Worten: „Schliesslich bemerken wir, dass wir es als wünschenswerth betrachten, wenn in dieser Sache die jetzige Anwesenheit unseres Landsmanns, des geschickten Mechanicus Herrn G. Treviranus, benutzt werden möchte, dessen bekanntlich mit den besten Erfolgen gekrönte Erfahrungen in dergleichen Anlagen uns von hohem Werthe sein könnten.“ Am 4. Januar 1819 begann eine „Deputation für die neue Wasserkunst“ ihre Beratungen, denen Treviranus beiwohnte; diese hatten, als das Dampfschiff „Herzog von Cambridge“ seine so unerquickliche einzige Oberweserfahrt machte, eine neue Wendung erhalten, indem statt der Altenwalls-Bastion der Zwinger nebst Kolk als Bauplatz vorgeschlagen war, sodass erst mit Maurermeistern wie Lühring, Averdick, Bollmann verhandelt werden musste. Am 17. Mai wurde die Ortsfrage, welche den Fortgang der Sache ausserordentlich ver-

zögerte, von Treviranus behandelt, welcher einen Monat später erklärte, dass er für die Leitung der Anlage ein Jahresfixum von 1000 Thalern zu verlangen habe, ausschliesslich der Reisekosten nach und von England; solange keine solche Vereinbarung getroffen sei, müsse er die vier gelieferten Risse als sein Privateigentum betrachten, sodass keine Kopiernahme gestattet sei. Zur Ortsfrage kam schnell als zweite Schwierigkeit die Geldfrage. Treviranus widmete sich daher wieder seinen rein mechanischen Arbeiten, unter denen die Verbesserung des Woltmannschen Hydrantenflügels obenan stand. „Viele Tage und Nächte hat mich dies Instrument beschäftigt, das bekanntlich dazu dient, die Geschwindigkeit auf verschiedenen Punkten des Querprofils eines fliessenden Wassers zu ermitteln, um danach und nach dem Flächenraum des Profils den Schluss auf die vorhandene Wasserkraft zu machen, bei den schiffbaren Flüssen gewöhnlich behufs zweckmässiger Regulirung, bei kleineren Gewässern gewöhnlich für industrielle Zwecke. Ich begann die Verbesserungen 1820 und machte meine Proben zuerst im Bremer Torfcanal; der Schlussversuch erfolgte am 28. November 1821, im zweiten Joch der Weserbrücke, von der Theerhofseite gerechnet.“

Das Wasserkunst-Projekt kam auch später nur langsam weiter, trotz erneuten Beschlusses von Rat und Bürgerschaft, trotz wiederholter Eingabe von Wasserrad-Interessenten; das von dem Wasserbaudirektor Blohm herzustellende neue Nivellement erforderte eben viel Zeit. Anfang 1823 verlangte Treviranus seine Risse zurück; er war nach Breslau gegangen, wo sein Bruder, ein Botaniker, seit 1816 wirkte und hatte durch dessen Hülfe, sowie durch die Vermittlung von Olbers und dem befreundeten Heinrich W. Brandes die Anstellung an einer grösseren Maschinenfabrik erlangt. Der „Mechanikus“ arbeitete in Schlesien mit Eifer für Runkelrüben-Destillation, deren Apparate damals, in der Zeit des ersten Aufschwungs der deutschen Zuckerindustrie, ganz ausserordentliche Konstruktionsfortschritte machten; von diesen praktischen Leistungen sind nur einzelne öffentlich beschrieben worden, und zwar erst nach Jahren in den Abhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbefleisses in Preussen.

Als Januar 1823 Dr. med. Treviranus, der Bruder, die für die Bremer Wasserkunst gelieferten Risse zurückforderte, erhielt er zur Antwort, die Sache sei noch immer im Gange, es könne daher die Rückgabe erst später geschehen. Sie ist 1830 erfolgt, als man in Bremen die Hydra der lokalen Schwierigkeiten in dieser Sache, wie in manchen anderen, nicht mehr bewältigen konnte. Einige Jahre später kam der enttäuschte Mechanikus zum letztenmal nach der Heimat; es war Februar 1837 beim Tode des teuren Mannes, der so väterlich für ihn gesorgt hatte.

Als Treviranus seinem Bruder das Geleit nach dem Heerdenthors-Friedhof gab, war er schon sieben Jahre im Dienste des fürstlichen Hauses Salm-Reifferscheid-Krautscheid und zwar auf dem grossen Eisenhüttenwerke zu Blansko, dem schön im felsigen

Zwittawa - Thale belegen mährischen Bergwerksorte bei Brünn. Mit der Berufung auf diesen Fabrikinspektorposten, die ihn 1830 in Breslau traf, kurz bevor sein Bruder nach Bonn übersiedelte, hatte seine dritte Lebensperiode bereits begonnen. Die angeborene Liebe für Bremen war 1832 aufgegeben durch förmliche Verzicht auf Bürgerrecht, dem Agitieren auf den verschiedensten Gebieten der Mechanik und Maschinenkunde war durch Dienstvertrag vom 10. Mai 1835 feste Anstellung als wohlbesoldeter Ingenieur eines einzig und erfolgreich arbeitenden Industrie-Unternehmens gefolgt. Der Sohn des Bremer Dispatcheurs fühlte sich 1831—1851 bei seiner anstrengenden, immer neue Aufgaben stellenden Maschinenarbeit überaus glücklich, wenn auch bisweilen (z. B. 1831) an Rückkehr nach München gedacht wurde. Trotz mancher Eigenartigkeiten wurde Treviranus in Blansko von vielen gern gesehen. Das Waldthal der Zwittawa ward zur zweiten Heimat; die dritte bildete Brünn, als der Sechszigjährige in den Ruhestand trat.

Dieser letzte Lebensabschnitt war keineswegs eine Zeit des Ausruhens. Von 1851 an beschrieb und zeichnete Treviranus unermüdlich seine reichen technischen Erfahrungen; ein Aufsatz folgte dem andern, einige derselben sind auch veröffentlicht, z. B. in Dingers „Polytechnischem Journal“ und in Försters „Allgemeiner Bauzeitung“. Der alte Herr beschäftigte sich mit den verschiedensten Fragen. Er besprach die Konstruktion der Endstücke cylindrischer Dampfkessel „nach den seit etwa 15 Jahren angewandten Grundsätzen, welche in der Praxis stets als gut sich bewährten und deren theoretische Richtigkeit nächstens nachgewiesen werden soll.“ Er betrieb die Vereinfachung der Einrichtung und des Gebrauchs des stationären Barometers, „durch eine verkürzte Scala und ein correspondierendes Verhältnis des Rohrquerschnitts zum Gefässquerschnitt“; auch die schwierige Füllung und Reinigung von Barometerröhren. Er behandelte die Härtung des Stahls und des halbierten Gusseisens (d. h. nicht graues Gusseisen und auch nicht weisses Roheisen) bei verschiedenen Graden im Wasser und in Metallbändern. Sogar mit Ballistik befasste er sich: „Bis vor kurzem, hauptsächlich beim Bau der grösseren, durch die Kraft des Dampfes und des Wassers bewegten Maschinen thätig, beschäftigte ich mich doch nebenbei immer mit Ballistik, weil schon seit jungen Jahren dieser Zweig der Mechanik für mich eine Liebhaberei geworden ist, etwa wie bei Andern die Lust fürs Scheibenschiessen.“ Ganz besonders wurde aber der hydrometrische Flügel von Woltmann immer wieder vorgenommen; denn den Greis quälte der Gedanke, dass doch vielleicht die Unvollkommenheit dieses Instrumentes die Entwicklung der Weserdampfschiffahrt in einer entscheidungsreichen Zeit beeinträchtigt haben möge; 1858 und 59 sass er Tage lang an den Mühl- und Hammergräben bei Brünn und bei Blansko, zu Obowitz, Zazowitz, Klepaczow etc. und machte immer neue Versuche mit seinem verbesserten Wasserflügel, dem auch seine letzte grössere Publikation galt, die 1861 erschienen und, gleich den meisten früheren, mit feingezeichneten Tafeln aus-

gestattet ist. Derartige seltsame Experimente; ein verschlossenes Junggesellenwirtschaften und ein eigensinniges Weiterleben in den Ideen der Bremer Blütezeit liessen Treviranus in Brünn mehr und mehr als Sonderling erscheinen; aber man vergass doch nicht, dass er es gewesen, der dort vor Jahren zuerst der staunenden Menge „eine in Feuer arbeitende Dampfmaschine“ vorgeführt habe.

Die letzte Beziehung zu Bremen besteht charakteristischer Weise in dem vom 4. Mai 1855 datierenden Gesuch um formelle Auswanderungserlaubnis, ein in der Oesterreichischen Monarchie nach neueren Gesetzen zum Erwerb der Unterthanenschaft unumgängliches Erfordernis. Persönliche Bande gab es nicht mehr. Als der Bonner Professor am 6. Mai 1864 in Poppelsdorf verstarb, erschien der letztüberlebende Bruder nicht zum Begräbnis; als dieser fünf Jahre später nach dem Brünner Friedhofe hinausgetragen wurde, folgte nur ein ganz kleiner Kreis alter Freunde und eine Deputation der Angestellten der Blanskoer Werke.

So erklärt es sich, dass der jüngste der vier Brüder Treviranus, trotz der tüchtigen Leistungen seiner besten Jahre, in Bremen dergestalt vergessen worden ist, dass nur eingehende Nachforschungen das gebührende Andenken wieder beleben konnten. Dem Gedächtnis des immer eifrig arbeitenden, bürgerlich anspruchslosen Mannes seien auch diese gelegentlichen Zeilen gewidmet.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Abhandlungen des Naturwissenschaftlichen Vereins zu Bremen](#)

Jahr/Year: 1897-1898

Band/Volume: [15](#)

Autor(en)/Author(s): Schumacher H.

Artikel/Article: [4. Mechanikus Treviranus. 25-32](#)