

# Capitän J. W. Wendt.

Eine biographische Skizze.  
Von Dr. Edmund Rothe.

LIBRARY  
NEW YORK  
BOTANICAL  
GARDEN

## Vor**e**merkung.

Als im Anfang des Jahres 1881 die internationale Electricitäts-Ausstellung in Paris vorbereitet wurde, betrieb Herr Professor Franz Buchenau, der eifrige, unermüdliche Förderer naturwissenschaftlicher Bestrebungen in unserer Vaterstadt, die Absendung der Modelle derjenigen Telegraphenapparate, welche als die ersten für Verkehrszwecke in Deutschland für die Leitung Bremen-Bremerhaven im Jahre 1845 und 1846 von dem Verfertiger und Unternehmer, Capitän J. W. Wendt, aufgestellt worden waren.

Bei dieser Gelegenheit lenkte Herr Prof. Buchenau die Aufmerksamkeit neuerdings auf die mannichfachen für Bremen ganz besonders bedeutungsvollen Verdienste Wendt's, und auf seinen in verschiedenen Beziehungen wirklich merkwürdigen und nicht gewöhnlichen Lebensgang und forderte mich auf, ein Lebensbild des Verstorbenen zu entwerfen, da er glaubte, dass ich ohne allzu grosse Mühe aus hinterlassenen Papieren und Briefen und aus mündlichen Mittheilungen von Seiten meiner Frau und deren Bruder — der nachgelassenen Kinder Wendt's — dazu im Stande sein würde. Ich habe den Capitän Wendt niemals gesehen, oder gekannt, stehe ihm also persönlich ganz objectiv gegenüber. Aber das, was ich von ihm gehört und erfahren, hat mich von jeher ausserordentlich interessirt und mit hoher Achtung vor ihm erfüllt, und seine rastlose ausdauernde Thätigkeit weckt noch heute meine aufrichtige Bewunderung. Daher glaubte ich auch mich dieser Aufforderung nicht entziehen zu sollen, und obwohl das Material nur gering ist, welches zu einer eingehenden Beurtheilung des Mannes geeignet erscheint, so mag der gute Wille, den ich der Arbeit entgegenbringe, deren Schwächen und Mängel einigermaassen entschuldigen.

Schliesslich kann ich nicht unterlassen, Herrn Prof. Buchenau meinen ganz besonderen Dank für die mir geleistete Unterstützung anzusprechen, indem es seiner Sachkenntniss und Umsicht gelang, Acten und Reminiscenzen über Wendt, besonders aus der Zeit der Legung des Telegraphen, herbeizuschaffen, deren Benutzung und Verwerthung mir sonst kaum möglich gewesen wäre.

1910

Bei der Betrachtung des Lebens und der Thätigkeit Wendt's ergeben sich ganz von selbst 3 Perioden, nach denen es am leichtesten ist, eine geordnete Uebersicht über das zu gewinnen, was Wendt geleistet und welche Charaktereigenschaften und Fähigkeiten er in den verschiedenen Stadien seiner wechsellvollen Laufbahn gezeigt hat. Diese 3 Perioden sind:

- I. Vorbildung, 1802—1822.
- II. Weltumsegehungen, 1822—1835,
- III. Leben in seiner Vaterstadt und Legung des electrischen Telegraphen, 1835—1847.

### I. Periode. Vorbildung, 1802—1822.

Ueber diese erste Periode können wir um so schneller hinweggehen, als sie sich im Wesentlichen nicht viel von der unterscheidet, die alle zum Seemannsberuf bestimmten jungen Leute in jener Zeit durchzumachen hatten. Im Verhältniss zur heutigen Ausbildung und zu den an junge Seeleute gegenwärtig gestellten Anforderungen wurde nur wenig von ihnen verlangt. Zudem sind die Nachrichten über die ersten Jahre aus Wendt's Jugend leider so dürftig und mangelhaft, dass in wenig Worten Alles darüber gesagt ist.

Johann Wilhelm Wendt ist am 18. November 1802 in Bremen geboren. Sein Vater war Seemann, gleichfalls sein Onkel, der Bruder seiner Mutter, Capitän J. H. Harmssen, dessen Name als erster Führer des preussischen Seehandlungsschiffes „Mentor“ auch in weiteren Kreisen vorthéilhaft bekannt ist. Wie es zumal in monarchischen Staaten sogenannte Soldatenfamilien giebt, wo sich hergebrachter Massen von Geschlecht zu Geschlecht die Söhne immer wieder dem Militärdienst widmen, so gab es, selbstverständlich vor Jahren mehr als jetzt, bremische Familien, in denen der Seemannsberuf so zu sagen erblich war. Wie jene Leib und Leben zum Schutz des Thrones und des Vaterlandes einsetzten, hatten diese in anderer Hinsicht wohl das Recht erworben, den alten Wahlspruch vom Hause Seefahrt: „*Navigare necesse, vivere non est necesse*“ auf sich zu beziehen. Ausserdem hielten diese alten Schifferfamilien so viel von ihrem Berufe, dass sie es als eine Ehre der Familie betrachteten, ihre Söhne wieder Seelente werden zu lassen. Zu ihnen zählten die Harmssen und Wendt. Es war daher natürlich, dass die Lust und das Interesse für den Seemannsberuf, der damals noch mehr wie heute mit einem gewissen poetischen Nimbus bekleidet war, in dem lebhaften Knaben schon früh erweckt wurde. Von seinen Geschwistern, deren er nicht weniger wie 13 hatte, ist Wendt als ein gutherziger munterer Junge und liebevoller Bruder geschildert. Als Curiosum sei erwähnt, dass er als fünfzehnjähriger seine Geschwister Abends, selbst bei strenger Kälte auf die Dünen am Stephanithorswall (Knickmann's Mühle) führte um ihnen die Sternbilder zu erklären. Sonstige etwa eigenthümliche Eigenschaften oder Characterzüge, aus denen man noch jetzt nachträglich auf seine spätere Entwicklung schliessen möchte,

fehlen in seinem Jugendbilde gänzlich. Wie so oft wird sich auch an ihm das Dichterwort bewahrheitet haben: Es wächst der Mensch mit seinen grössern Zwecken! — Nachdem er die hiesige Vorschule besucht, machte er schon 1817 seine erste Seereise unter Führung seines Vaters, der ihm die ersten Anfangsgründe der Schifffahrtskunde beibrachte. Zurückgekehrt scheint er irgend welchen Unterricht nicht mehr genossen zu haben. Denn eine Seefahrtsschule bestand während des zweiten Jahrzehnts hier in Bremen nicht. Was Wendt von Theorie gelernt, hat er sich selbst und seinem eigenen Fleiss, später im praktischen Seedienst seinem offenen Auge und seiner guten Fassungs-gabe, vor Allen seinem Onkel, dem obenerwähnten Capitän Harmsen, zu danken. Als dieser vortreffliche Seemann 1822 das Commando des ersten preussischen Seehandlungsschiffes „Mentor“ erhielt, nahm er seinen Neffen Wendt sofort als Untersteuermann mit, was er gewiss nicht gethan, da er sich seiner Verantwortlichkeit wohl bewusst war, wenn er nicht die hervorragende Tüchtigkeit des jungen Mannes schon erkannt hätte. Ebenso konnte er ihn mit guter Berechtigung späterhin als seinen geeigneten Nachfolger für die Erdumsegelungen empfehlen.\*) Mit Wendt's Anstellung als Untersteuermann 1822 beginnt die

## II. Periode, die der Weltumsegelungen, 1822—1835.

Man kann diese Art Reisen nach dem heutigen Sprachgebrauch fast die Specialität Wendt's nennen. Denn ausser der ersten Reise mit dem „Mentor“, wurde das preussische Seehandlungsschiff „Prinzess Luise“ auf seinen ersten 3 Reisen um die Erde von Wendt 1826 als Obersteuermann, 1830 und 1833 als Capitän geführt. Die folgende Tabelle giebt am Besten ein deutliches Bild über die einzelnen Abschnitte dieser Reisen. Sie umfasst nur die 4 grossen Reisen Wendt's, obgleich er in der Zwischenzeit, ebenfalls im Auftrage der Seehandlung, noch kleinere Reisen, z. B. nach St. Thomas und Neworleans, gemacht hat. Wir dürfen dieselben aber hier wohl unberücksichtigt lassen, da sie nur zu Handelszwecken unternommen waren und für uns kein besonderes Interesse bieten.

### Wendt's Reisen um die Welt.

#### I. Reise (Wendt Untersteuermann).

1822—1824 „Schiff Mentor“, Capt. J. H. Harmsen.

1. Von der Weser nach Valparaiso 1822 Dec. 15 — 1823 April 8.
2. Von Valparaiso nach Coquimbo 1823 October 2 — October 4.
3. Von Coquimbo nach Oahu  
(Honolulu). . . . . 1823 October 18 — Novemb. 28.
4. Von Oahu nach Canton . . . 1823 Dec. 4 — 1824 Januar 5.

\*) Das Urtheil über Harmsen und Wendt stützt sich auf Mittheilungen, welche wir dem competentesten Beurtheiler dieser Angelegenheit, Herrn Dr. phil. Breusing, Director der hiesigen Seefahrtsschule, zu verdanken haben.

5. Von Canton nach Andscher (Anjer) . . . . . 1824 März 20 — April 23.
6. Von Andscher (Anjer) nach St. Helena . . . . . 1824 April 25 — Juli 2.
7. Von St. Helena nach Swinemünde 1824 Juli 4 — September 14.

## II. Reise (Wendt Obersteuermann).

1826—1829 Schiff „Prinzess Luise“, Capitän  
J. H. Harmssen.

1. Von Christiansand nach Rio Janeiro . . . . . 1826 April 27 — Juni 26.
2. Von Rio Janeiro nach Valparaiso 1826 August 17 — October 15.
3. Von Valparaiso nach Coquimbo 1827 März 1 — März 4.
4. Von Coquimbo nach Arica 1827 März 20 — März 28.
5. Von Arica nach Quilca (Arequipa). . . . . 1827 April 10 — April 13.
6. Von Quilca nach Callao . . . 1827 Mai 18 — Mai 27.
7. Von Callao nach Huanchaco 1827 Juli 6 — Juli 9.
8. Von Huanchaco nach Guayaquil 1827 Juli 26 — Juli 30.
9. Von Guayaquil nach Valparaiso 1827 August 23 — Sept. 29.
10. Von Valparaiso nach Coquimbo, Copiapo, Arica, Islay . . . . 1827 October 22 — Novemb. 19.
11. Von Islay nach Callao . . . . 1827 Decemb. 1 — Decemb. 6.
12. Von Callao nach Oahu . . . . 1827 Dec. 31 — 1828 Febr. 5.
13. Von Oahu nach Canton . . . . 1828 März 5 — April 12.
14. Von Canton nach Manila . . . 1829 Januar 14 — Januar 19.
15. Von Manila nach Singapore 1829 Februar 13 — Februar 26.
16. Von Singapore nach Andscher 1829 März 14 — März 21.
17. Von Andscher nach St. Helena 1829 März 23 — Juni 3.
18. Von St. Helena nach Cuxhaven 1829 Juni 7 — August 2.

## III. Reise.

1830—1832 Schiff „Prinzess Luise“, Capt. J. W. Wendt.

1. Von der Elbe nach Rio Janeiro 1830 September 8 — Novemb. 16.
2. Von Rio Janeiro nach Valparaiso 1830 Nov. 21 — 1831 Januar 21.
3. Von Valparaiso nach Coquimbo 1831 März 6 — März 10.
4. Von Coquimbo nach Arica . . . 1831 März 20 — März 26.
5. Von Arica nach Islay . . . . 1831 April 10 — April 12.
6. Von Islay nach Callao . . . . 1831 April 26 — Mai 1.
7. Von Callao nach Oahu . . . . 1831 Mai 21 — Juni 21.
8. Von Oahu nach Canton (Cap Sing Mohn) . . . . . 1831 Juli 2 — August 15.
9. Von Cap Sing-Mohn nach Manila 1831 Sept. 3 — Sept. 14.
10. Von Manila nach Canton (Lintin-Rhede) . . . . . 1831 October 17 — Novemb. 7.
11. Von Canton nach St. Helena 1831 Dec. 12 — 1832 Febr. 14.
12. Von St. Helena nach Cuxhaven 1832 Februar 15 — April 19.



## IV. Reise.

1832—1834 Schiff „Prinzess Luise“, Capt. J. W. Wendt.

1. Von der Elbe nach Valparaiso 1832 Dec. 29 — 1833 April 18.
2. Von Valparaiso nach Arica . . . 1833 Mai 18 — Mai 27.
3. Von Arica nach Callao . . . 1833 Juni 9 — Juni 14.
4. Von Callao nach Oahu . . . 1833 Juli 15 — August 25.
5. Von Oahu nach Manila . . . 1833 Sept. 1 — Octob. 15.
6. Von Manila nach Canton . . . 1833 Novemb. 8 — Novemb. 19.
7. Von Canton nach St. Helena . 1834 Januar 23 — März 20.
8. Von St. Helena nach Cuxhaven 1834 März 26 — Mai 20.

(Bis zum Jahre 1842 wurden dann noch 2 Reisen um die Erde durch „Prinzess Luise“ gemacht, und zwar unter Commando des Capitän Rodbertus, des Schwagers von Wendt. Da Wendt nicht mehr dabei betheiliget war, können wir dieselben hier übergehen).

Selbst heute würde ein Seemann, der mit kaum 30 Jahren schon 4 Mal unsere Erde umsegelt hätte, Anspruch auf eine gewisse Bewunderung haben können. Um wie viel mehr vor 50 Jahren, als eine derartige Reise noch so manche Schwierigkeiten und Gefahren bot, welche durch Fortschritte und Entdeckungen in der Nautik und im Schiffsbau, durch Verbesserungen und Vervollkommnung der physikalischen Instrumente längst überwunden oder verschwunden sind. Damals fehlte es an genauen Segelanweisungen, an der Kenntniss der Tiefsee-Verhältnisse, und an meteorologischen Beobachtungen\*); von den einzelnen Meeresströmungen, deren Benutzung heute eine so wichtige Rolle in der Schifffahrt spielt, wusste man wenig, das Gesetz der Stürme war noch nicht entdeckt! Dazu kam, dass weder durch Dampfschiffe noch durch Telegraphen regelmässige Verbindungen zwischen den einzelnen Erdtheilen existirten, und dass die Segelschiffe nach ihrer Grösse und Tüchtigkeit in keinem günstigen Verhältniss zu der Länge und den Gefahren einer mehrjährigen Reise standen. Die Erdumschiffungen im vorigen Jahrhundert und früher waren freilich in vielen Beziehungen noch gefährlicher und unbequemer, mehr weniger geradezu abenteuerlich zu nennen. Aber abgesehen davon, müssen wir uns doch sagen, dass die Entbehrungen und Fährlichkeiten solcher grossen Seereisen in der That noch keineswegs gering waren zu der Zeit, in der Wendt sich als Weltumsegler einen Namen erwarb. Denn die heutige Vollkommenheit unserer Transport- und Verkehrsmittel zur See hat sich erst in den letzten Jahrzehnten ziemlich rasch entwickelt. Als Wendt seine seemännische Carriere begann, sah es mit deutscher Seeschifffahrt ganz anders aus, wie jetzt. Engländer und Franzosen waren uns in Folge ihrer günstigen Küsten-Verhältnisse weit voraus. Bremen's Handelsverbindungen zur See erstreckten sich besonders in der sogenannten kleineren europäi-

\*) Die preussischen Expeditionen sollten gerade nach diesen verschiedenen Richtungen, wie sich aus den Instructionen ergibt, zu der so wünschenswerthen Aufklärung beitragen.

schen Fahrt nach England, Skandinavien und nach dem Mittelmeer, mit etwas grösseren Fahrzeugen nach Nordamerika. Nur einzeln versuchten unternehmende Handelshäuser ihr Glück mit dem Wallfischfang und mit Schiffsexpeditionen nach Westindien und Mittelamerika, für deren specielle Handelsinteressen gerade die damalige Durchschnittsgrösse der Bremer Schiffe sich geeignet erwies. Erst nach Gründung Bremerhavens bei dem lebhafter werdenden Verkehr hauptsächlich mit den Vereinigten Staaten Nordamerika's und dem Handel mit deren schwerwiegenden Exportartikeln, z. B. Taback, einerseits, und in Folge der starken Auswanderung andererseits, wuchs der Rauminhalt der einzelnen Fahrzeuge und damit deren Bequemlichkeit und Sicherheit. Damals wurden Schiffe von 300—400 Tons schon gross genannt, während heute Segelschiffe über 1500—2000 Tons nicht mehr zu den Seltenheiten gerechnet werden und eine Grösse von 1000 Tons als die durchschnittliche für Schiffe langer Fahrt angenommen werden darf. Ist auch die Grösse eines Schiffes auf kleineren Reisen von untergeordneter Bedeutung bezüglich der Bequemlichkeit und Sicherheit der Besatzung, so ist es doch selbst den Laien klar, dass bei einer mehrjährigen Reise sehr viel auf grössere oder kleinere Verhältnisse und Räume des Schiffskörpers ankommt. Die beiden Schiffe, auf denen Wendt seine grossen Reisen machte —, an Bord deren er die meiste Zeit vom Jahre 1822 bis 1835 zubrachte, waren an der Weser gebaut, und zwar wahrscheinlich „Mentor“ auf der Sager'schen, „Prinzess Luise“ auf der Lange'schen Werft in Vegesack. „Mentor“ war 1817 gebaut, circa 225 Lasten (à 1,81 englische Tons) gross, und gehörte ursprünglich dem Altermann Delius, welcher ihn 1825 an die preussische Seehandlungsgesellschaft künftlich überliess. „Prinzess Luise“ scheint gleich anfänglich im Auftrage jener Societät gebaut zu sein, war laut einer Charterparthie (1832) 260 Lasten gross, (also circa 480 Tons) und zählte 32 Mann Besatzung. Trotz der uns gering scheinenden Grösse, wird „Prinzess Luise“ von dem Naturforscher Dr. Meyen in seinem Berichte über die Reise als ein „prachtvolles Schiff“ bezeichnet, gewiss ein nicht zu unterschätzendes Argument für die bescheidenen Ansprüche der damaligen Zeit. Wie es zugegangen, dass eine preussische Handelsgesellschaft ihr Augenmerk gerade auf Bremer Schiffe und Seelente gerichtet, ist in seinem Zusammenhange nicht mehr genau festzustellen, wenn man nicht einfach annehmen will, dass Bremische Schiffsbauer und Capitäne sich schon damals eines ausserordentlichen Rufes erfreuten.

Alle Entbehrungen und Unannehmlichkeiten grosser Reisen an Bord solcher Fahrzeuge kannte Wendt also recht wohl, nachdem er seine erste Weltumsegelung beendet. Dennoch zögerte er nicht, als der Ruf an ihn erging, zu wiederholten Malen sich den Strapazen und Gefahren einer solchen Expedition anzusetzen. Da auch keine grossen pecuniären oder sonstigen Vortheile für ihn persönlich damit verbunden waren, so darf mit Recht angenommen werden, dass theils die Liebe zu seinem Beruf, theils eine nicht gewöhnliche Wissbegierde, theils endlich die Lust und Aus-

sicht auf eine vielgestaltige Thätigkeit ihn immer wieder bestimmten, dem patriotischen Unternehmen seine Kräfte nicht zu entziehen. Wie weit in dieser Hinsicht seine Selbstverläugnung, fast könnte man sagen, sein Heroismus gegangen ist, beweisen am deutlichsten die Umstände, unter denen er seine 4. und letzte Reise antrat. Er hatte bei seiner häufigen und längeren Anwesenheit in Hamburg, besonders bei Rückkehr von seinen Reisen, vielfach Bekanntschaften anzuknüpfen Gelegenheit gefunden und erfreute sich daher in den verschiedensten Kreisen der dortigen Gesellschaft einer seinen Verdiensten und persönlichen Eigenschaften entsprechenden freundlichen Aufnahme. So wurde er auch mit der, seinem Supercargo auf einer Reise, Herrn Oswald, verwandten Familie Weigel näher bekannt und befreundet, und als er nun im April 1832 von seiner 3. Welttour zurückkehrte, dauerte es nicht lange, dass er Elisabeth (Betty) Weigel als Gattin heimführte. Diese muss nach allen Berichten nicht nur ein liebenswürdiger Character, sondern auch talentvoll und besonders begabt gewesen sein. Es existiren z. B. noch mehrere von ihr gemalte Bilder, die eine wirklich künstlerische Auffassung und Ausführung deutlich bekunden. Trotzdem nun, dass Wendt kaum in den Besitz einer Häuslichkeit gekommen war, und unter den glücklichsten Auspicien seine Ehe begonnen hatte, folgte er doch schon im December desselben Jahres (1832) dem an ihn ergangenen Rufe, das Commando der „Prinzess Luise“ wieder zu übernehmen, und die Preussische Flagge zum 4. Male um die Erde zu führen. Allein die junge Frau wollte ihren Gatten nicht scheiden sehen; sie entschloss sich die mühselige Reise mitzumachen. Es war ganz gegen den auf Preussischen Seehandlungsschiffen herrschenden Usus, dass eine Frau die Erlaubniss bekam, sich der Expedition anzuschliessen. Aus dem Briefe des Präsidenten Rother vom 12. November 1832 ist zu ersehen, dass Wendt die nachgesuchte Erlaubniss, seine Gattin mitnehmen zu dürfen, nur deshalb zugestanden erhielt, weil er das Vertrauen der leitenden Persönlichkeiten in wirklich grossem Maasse genoss, und Rother die Familie Weigel sowie Wendt's Frau persönlich hochschätzte. So wurde denn die Reise im December angetreten. Anfänglich ging Alles gut und die junge Frau schien die Beschwerden des Lebens an Bord mit Leichtigkeit zu überwinden. Doch leider änderte sich dies späterhin. In dem vom Oberstenermann Rodbertus \*) redigirten Schiffsjournal finden wir beim 25. September 1833 folgende Notizen, als sich die „Prinzess Luise“ westlich von den Marianen auf 17<sup>o</sup> N. B. 218<sup>o</sup> W. L. befand:

„Hente wurde die Zahl unserer Schiffsgesellschaft durch ein neues Mitglied vermehrt, indem Madame Wendt um 11 Uhr von einem gesunden Knaben glücklich entbunden wurde.“

Schon seit mehreren Tagen war es sehr stürmisch gewesen:

\*) Wurde später der Schwager Wendt's, indem er dessen Schwester Anna heirathete. Wie schon in der Uebersicht der Reisen bemerkt, erhielt er nach W. ndt's Abgang 1835 das Commando der „Prinzess Luise“ auf ihren letzten Expeditionen.



aber nach dem 25. wurde das Wetter so schlimm, dass die Mannschaft ausserordentlich litt, wie viel mehr nicht eine Wöchnerin, welche das fürchterliche Schwanken und Krachen des Schiffes und die Angst und Sorge, welche ein Sturm erweckt, doppelt empfand. Trotz der Bemühungen des Schiffsarztes Dr. von Besser, war es nicht möglich, sie durch die gefährliche Periode des Wochenbettes hindurch zu bringen. Dem beim 6. October, also 9 Tage nach der Niederkunft, heisst es im Schiffsjournal:\*) „An den Folgen der Entbindung starb Madame Wendt diese Nacht um 12 Uhr — ein schmerzlicher Verlust für unsern braven Capitän.“ — Die Leiche wurde anfänglich von Wendt in einem von ihm selbst mit Hülfe seiner Leute gezimmerten Sarg gebettet, dieser aber später in Canton in einen Metallsarg gesetzt, und auf diese Weise wieder nach Europa zurückgeführt, wo die Entschlafene im Familienbegräbniss zu Hamburg ihre letzte Ruhestätte fand.\*\*)

Wie Wendt damals sein Unglück ertrug, sehen wir theilweise aus einem Briefe an den Präsidenten Rother, datirt Canton November 1833. Er berichtet in schmerzlich bewegten Worten das Schicksal, das ihn betroffen; dann aber setzt er mit männlicher Fassung hinzu, dass er sich seiner verantwortlichen Stellung wohl bewusst sei, und dass daher sein gerechtfertigter Kummer ihm keinen Augenblick an der treuen Erfüllung seiner Pflichten hindern solle. Der auf dem Schiffe geborene Knabe Heinrich Wendt musste in der ersten Zeit mit Mühe auf verschiedene Art ernährt werden. Es wurde für ihn sogar eine Malayin als Wärterin, ein Lama als milchspendende Amme an Bord genommen. Ein noch existirendes, wahrscheinlich von Wendt selbst gemaltes Bild, zeigt diese beiden Repräsentanten ferner Zonen in einer phantastischen Tropenlandschaft, während im Hintergrunde Wendt's Schiff vor Anker liegt. Der auf solche ungewöhnliche Weise gepflegte Knabe gedieh jedoch gut und wuchs kräftig heran. Später ging er zur See, für die er eine ganz ausgesprochene Neigung zeigte und starb in seinem 20. Lebensjahre an Bord eines Schiffes, auf welchem er als Matrose diente, merkwürdigerweise fast auf derselben Stelle, wo er geboren war! — Das so nützlich gewordene Lama\*\*\*) brachte Wendt ebenfalls nach Europa, wo es noch Jahrelang im Besitz der Familie Weigel in Hamburg das Gnadenvrot erhielt. (Es ist einigermaassen befreundlich, woher Wendt damals ein solches Thier bekommen hat, da die Lama's bekanntlich in Südamerika, speciell in Peru heimisch sind. Wahrscheinlich half ihm ein glücklicher Zufall dazu,

\*) Almanach für 1837 von Heinrich Berghaus, Seite 334.

\*\*\*) Die Leiche der Frau Betty Wendt ist in Hamburg auf dem Jacobi-Kirchhof begraben. Wendt hatte den Sarg in Stricken über seinem Bette in der Cajüte festgemacht und factisch Monate lang so unter dem Sarge geschlafen.

\*\*\*) Die ganze Lama-Episode wird von einer Seite in Wendt's Familie als wahr, von anderer Seite als zweifelhaft angesehen. Ganz Sicheres ist ausser dem erwähnten vorhandenen Bilde nicht in Erfahrung zu bringen gewesen. Da die Sache übrigens von keiner Bedeutung sonst ist, wurde sie hauptsächlich hier als eine in der Wendt'schen Familie eingebürgerte Tradition erwähnt.



entweder in Manila oder in Canton, welche Plätze die „Prinzess Luise“ wie sonst auch auf dieser Reise besuchte).

Im Allgemeinen ist Wendt übrigens auf seinen langen, und gewiss oft genug gefahrvollen Reisen von grösseren Schiffsunfällen verschont geblieben. Kommt dabei auch viel auf Rechnung der soliden Bauart des Schiffes, sowie des guten Glücks überhaupt, so darf man andererseits mit einem gewissen Recht doch auch einen Schluss auf die Umsicht und Tüchtigkeit Wendt's als Seemann resp. als Schiffsführer ziehen. Sehr fatal und störend muss der Anfang seiner 2. Reise gewesen sein, die er als Obersteuermann der „Prinzess Luise“ unter dem Commando des Capitän Harmssen machte. „Prinzess Luise“ war Ende 1825 von Swinemünde aus expedirt, wurde aber schon in der Ostsee durch wochenlang anhaltende heftige Stürme derartig leck, dass man Christiansand als Nothhafen anlaufen musste. Die hier für nöthig befundene Reparatur dauerte ebenfalls wieder Wochen, so dass die eigentliche Reise erst im April 1826 angetreten werden konnte. (Siehe oben die Uebersicht der Reisen).

Die Erdnusegelungen damals hatten in erster Linie Handelszwecke im Auge und gingen aus der Initiative des Präsidenten der Königlich preussischen Seehandlungs-Societät Herrn Rother hervor. Er wollte speciell dem preussischen Handel und der preussischen Schifffahrt neue Gebiete erschliessen, um die Erzeugnisse des heimischen Gewerbfleisses gegen überseeische Produkte in fernen Häfen einzutauschen. Die dazu bestimmten Schiffe führten preussische Flagge und waren durchgehends mit deutschen Industrieartikeln und Landesproducten betrachtet. Sie segelten von Europa direct nach Rio Janeiro, von da nach der Westküste Südamerika's, dann quer über den stillen Ocean nach Honolulu, Manila, Canton, von wo sie in die Heimath zurückkehrten, so dass durchschnittlich eine Reise 2 Jahre in Anspruch nahm. Abgesehen von den rein mercantilen Gesichtspuncten, sollten aber auch wissenschaftliche Aufgaben berücksichtigt und möglichst gelöst werden. Hierher gehören astronomische Messungen, genaue Bestimmungen einzelner Inseln, Küsten und Häfen, Untersuchungen über die Meeresströmungen und die constanten Luftströmungen; schliesslich wurden die ethnographischen Beziehungen besonderer Berücksichtigung empfohlen. In einem Briefe des Präsidenten Rother an Wendt, dat. 9. November 1830, heisst es ganz speciell bezüglich ethnographischer Forschungen: „Der Aufscher des hiesigen königlichen Museums, Herr Hofrath Förster, hält die bevorstehende Reise der „Prinzess Luise“ für eine besonders schickliche Gelegenheit, diejenigen Gegenstände und Notizen zu beschaffen, die für die Vervollständigung des ethnographischen Museums wünschenswerth erscheinen. Bei der Local- und Sachkenntniss, die Sie während der ersten Reise mit der „Prinzess Luise“ sich schon erworben haben, überlasse ich es Ihrer eigenen Beurtheilung, welche den Wünschen des Herrn Hofrath Förster entsprechenden Gegenstände anzuschaffen sein möchten.“

Es war daher durchaus keine leichte Aufgabe, die den Führern

einer solchen Expedition zufiel. Aber Wendt war dafür gerade eine geeignete Persönlichkeit. Sowohl als Steuermann wie auch als Capitän hat er von seiner Tüchtigkeit in seiner Stellung in jeder Beziehung glänzende Beweise gegeben. Als Seemann auf der Höhe seiner Zeit stehend, wie wir aus unverfänglichen Urtheilen schliessen dürfen, hatte er daneben einen weit über seinen eigentlichen Beruf hinausgehenden wissenschaftlichen Eifer, einen wirklichen, inneren Wissensdrang, ein äusserst lebhaftes Interesse an neuen Entdeckungen und Fortschritten auf allen Gebieten der Cultur, und schliesslich Lust und Trieb sich fortzubilden und die ihm fehlenden Kenntnisse sich anzueignen, wie er es ja schon im Beginn seiner Laufbahn zur Genüge bewiesen hatte. Für einen solchen Character waren deshalb auch derartige Reisen das eigentliche Element. Der gewöhnliche Seemannsberuf hätte ihm nicht genügt. Aber die stets neuen Eindrücke, die sich ihm auf seinen Weltfahrten darbieten, die wechselnden Anforderungen, denen er sich als Seemann, als Unterhändler, als Abgesandter einer grossen Handelsgesellschaft, selbst als Naturforscher gewachsen zeigen, die Schwierigkeiten und Gefahren, denen er als Mann entgegenzutreten musste — dienten seinem lebhaften und energischen Geiste als ebensoviel anregende Momente, um etwaige Hindernisse zu überwinden, als immer neuer Sporn zu neuen Thaten, und erhöhten seine Spannkraft in den schwierigsten Situationen sich zurechtzufinden und das ein Mal Begommene auch zu Ende zu führen. Wir werden später sehen, dass gerade diese nie erlahmende Energie ihn so geeignet machte für das Unternehmen, welches seine letzten Lebensjahre und seine Thätigkeit am Lande ausfüllte. Bedenkt man ausserdem, dass diese preussischen Expeditionen, im Verhältniss zu den englischen und französischen, mit nur sehr geringen Mitteln ausgestattet waren, so ist das Geleistete noch um so höher zu schätzen. Ein höchst ehrendes Zeugniß stellt Präsident Rother unserm jungen Capitän Wendt in einem Briefe, datirt 14. November 1829 aus, in dem er schreibt: „Da ich Gelegenheit gehabt wahrzunehmen, dass Sie auf Ihren beiden Reisen um die Welt im Dienste der Seehandlung nicht allein Ihre nautischen Kenntnisse erweitert, sondern auch die Ihnen gebotenen Gelegenheiten vortheilhaft benutzt haben, um sich allgemeine Kenntnisse des überseeischen Handels und Verkehrs zu verschaffen, so fordere ich Sie hierdurch auf, mir Ihre Ansichten über die nächste zweckmässigste Bestimmung des Schiffes „Prinzess Luise“ unverzüglich schriftlich mitzutheilen.“

Was die rein nautischen Beobachtungen anbelangt, die auf diesen Reisen gemacht wurden, so ergeben die Schiffsjournale Wendt's ganz besonders genaue sehr schätzbare Beiträge und Aufschlüsse über die Strömungen an den südlichen Küsten Amerika's. \*) Ausserdem finden sich exacte Aufnahmen verschiedener kleiner Inseln, Bemerkungen über noch unbekannte Häfen, Richtig-

\*) Almanach für Freunde der Erdkunde von H. Berghaus, Jahrg. 1837.

stellungen von Klippen und Riffen, Rathschläge über Anseglung einzelner Plätze und dergleichen. Heutzutage können diese Bemerkungen keinen Anspruch mehr auf irgend welche Bedeutung machen, da sie längst durch noch bessere, ausführlichere überholt sind. Sie haben höchstens ein gewisses historisches Interesse. Damals aber waren sie vielleicht das Erste, jedenfalls das Neueste und Beste, was dem seemännischen Publikum aus jenen Breiten zur Kenntniss gekommen.

Eine allgemeine sachgemässe Beurtheilung und Prüfung dessen, was Wendt als Seemann geleistet, findet sich in den verschiedenen Schriften des schon erwähnten und als Autorität anerkannten Professors Berghaus. Derselbe hat in: *Länder- und Völkerkunde* Band I und II, Stuttgart 1836, und im: *Physikalischen Atlas*, Gotha 1835 „die Verdienste der Schiffahrten der Seehandlungsschiffe, insbesondere die des Capitän Wendt, um die Erweiterung der hydrographischen Kenntnisse gebührend hervorgehoben.“\*) Gleichermassen ehrenvoll für die Führer jener Schiffe sind die Bemerkungen in der Einleitung zu der Monographie\*\*) über diese 6 Reisen, von denen die 4 ersten (1822—1834), wie wir wissen, unter theilweiser oder vollständiger Leitung Wendt's absolvirt wurden. Es heisst daselbst: „Die Preussischen Seehandlungsschiffe werden von Männern geführt, die ebenso tüchtige Seeleute als wohl unterrichtete und erfahrene Beobachter sind, aufs Innigste vertraut mit den verschiedenen Methoden der heutigen Nautik und der Behandlung der Instrumente, mit denen diese Schiffe sehr reichlich ausgerüstet sind. Es sind daher von ihnen die wichtigsten Beiträge zur Hydrographie und Klimatographie geliefert, die in den Schiffstagebüchern niedergelegt sind. Dazu gehören die mausgesetzten Beobachtungen über Wind und Wetter, zahlreiche Wahrnehmungen über den Stand des Barometers und Thermometers, letzteres hinsichtlich der Temperatur sowohl der Luft als auch des Seewassers. Ganz besonders verdient haben sich die Führer der Preussischen Seehandlungsschiffe durch die wohl niemals vorher so vollständig gesammelten Erfahrungen gemacht über die Richtung und Geschwindigkeit der Meeresströme, hervorgehend aus den, sofern der Zustand des Himmels es gestattete, täglich angestellten astronomischen Beobachtungen zur geographischen Bestimmung des Schiffsortes, und diese Bestimmung mit dem Resultate der Schiffsrechnung verglichen. In die Klasse der Beiträge zur Hydrographie lassen sich auch die rein geographischen Resultate rechnen, die Positionsangabe vieler Punkte, unter denen namentlich die Lage mancher Südsee-Inseln, so insbesondere der mittleren Inseln des Hawaii-

---

\*) Wörtliche Bemerkung aus einem Briefe des Professor Berghaus (datirt Grünhof, Stettin 18. Januar 1882) an die Direction der Seehandlungsgesellschaft zu Berlin.

\*\*) Sechs Reisen um die Erde der königl. Preussischen Seehandlungsschiffe „Mentor“ und „Prinzess Luise“ innerhalb der Jahre 1822—1842. Auszug aus den Schiffsjournalen in Bezug auf Physik und Hydrographie geordnet und herausgegeben von Dr. Heinrich Berghaus. Breslau 1842.



Archipels, die Lage der mittleren Marianen, der Batanischen und Bashie-Inseln, sowie mehrere Punkte in den Sundagewässern durch die preussischen Schiffahrten berichtet worden sind. Ebenso ist den Beobachtungen über Declination der Magnetnadel die grösste Aufmerksamkeit und unter Anwendung aller möglichen Vorsicht gewidmet worden.

Die Beobachtungen haben um so mehr interessante Beiträge zur Lehre des tellurischen Magnetismus geliefert, als sie eine Reihe von Jahren umspannen und in verschiedenen Zeiten in denselben Gegenden der Erde wiederholt worden sind.<sup>4</sup>

Dies Zeugniß ist unverfänglich genug dafür, dass in der That von jenen Männern Etwas geleistet worden, und dass dies Etwas nicht ganz gewöhnlich gewesen. Speciell für Wendt lässt sich noch ein anderer sicherlich gültiger Zeuge anführen. Es ist kein Geringerer als Alexander von Humboldt, der in 2 Briefen an Wendt sich in warmen Worten und mit ehrendster Anerkennung über dessen Verdienste im Navigationswesen und über seinen wissenschaftlichen Eifer überhaupt ausspricht. Obwohl der berühmte Gelehrte und Reisende im Allgemeinen sehr freigebig, vielleicht zu freigebig mit seinem Lobe war, so hat sein Urtheil über Wendt dennoch immer eine gewisse Bedeutung. Die Briefe liegen im Original vor und lautet der erste folgendermassen: „Euer Wohlgeboren werden es einem Manne, der mit dem Meere auch lange befreundet gewesen ist, gütigst verzeihen, wenn er Ihrer väterlichen Obhut drei recht ausgezeichnete junge Leute aus der trefflichen Danziger Navigationsschule<sup>\*)</sup>, die Seecadetten Birr aus Stolzstraße, Jacobi aus Düsseldorf (den Enkel meines verewigten Freundes, des Philosophen) und Lehmann aus Molsitz (?) in Schlesien zu empfehlen wagt. Einem gebildeten Seemann wie Euer Wohlgeboren, der sich um unser vaterländisches Navigations-Wesen so hoch verdient gemacht hat, sind diese Empfehlungsworte eines alten Reisenden, der sich lebhaft für die Fortschritte der Jugend interessirt, wohl nicht störend. Ich habe Ihnen, wie meinem verehrten Freunde, dem Präsidenten Rother ohnedies für die gütige Aufnahme zu danken, die Sie dem gelehrten und bescheidenen Botaniker Dr. J. Meyen, den ich sehr achte, geschenkt haben. Der Himmel beschütze Sie auf Ihrer langen Fahrt, auf der ich mich gern Ihren Seecadetten anschliessen möchte. Mit der ausgezeichnetsten Hochachtung Euer Wohlgeboren gehorsamster

Alex. Humboldt.

Berlin, 22. August 1830.“

<sup>\*)</sup> Wendt hatte am 20. Mai 1830 in einem Schreiben an die Seehandlung resp. an das Handelsministerium den Vorschlag gemacht, ihm junge Leute aus der Stettiner Navigationsschule zur Ausbildung im practischen Seediensste als Begleiter mitzugeben. Dieser Vorschlag fand Beifall bei den betreffenden Behörden, und wurden ihm von der Danziger Navigationsschule diese 3 Schüler als sogenannte Seecadetten zugewiesen. Wendt's Vorgehen in dieser Angelegenheit beweist deutlich das lebhafteste Interesse, das er allen auf seinen seemannischen Beruf bezüglichen Fragen entgegenbrachte.

In einem zweiten Briefe vom 28. November 1844 heisst es am Ende, nachdem sich Humboldt für Uebersendung einer seltenen Erzstufe bedankt hat: „Empfangen Euer Wohlgeboren meinen innigsten Dank für Ihr freundliches Andenken! Wir haben in Berlin nicht vergessen, welchen edlen wissenschaftlichen Eifer Sie auf Ihrer grossen Schifffahrt an den Tag gelegt haben. Mit der ausgezeichnetsten Hochachtung Euer Wohlgeboren gehorsamster

Alex. Humboldt.“

Neben den Beobachtungen und Pflichten aber, die ihm in seiner Stellung als Schiffsführer geboten waren, fand Wendt noch Zeit und Lust, sein Interesse auch an solchen Dingen zu bethätigen, die sonst dem Seemann fern liegen. Von allen seinen Reisen brachte er eine erstaunlich grosse Menge Naturalien, (Muscheln, Pflanzen, Thiere), Waffen und Schmuckgegenstände, Hausgeräte und Kleider für seine Auftraggeber und für sich selbst mit. Theils wurden dieselben an Museen abgegeben und verschenkt, theils blieben sie im Besitz der Familie Wendt's, bei welcher noch heute ganz besonders schöne und seltene Conchylien aufbewahrt werden. Obgleich Wendt durchaus kein gelernter oder gelehrter Naturforscher war, so scheint er doch in dieser Richtung Manches geleistet zu haben, was über das gewöhnliche Dilettantenthum damals hinausgegangen ist. Es findet sich auch aus dem Jahre 1837 ein Brief des Directors der Naturforschenden Gesellschaft zu Emden, Herrn Begemann, worin Wendt zum correspondirenden Mitgliede dieser Gesellechaft ernannt und ihm zugleich der Dank für Uebersendung einer Reihe von Conchylien für die dortige Sammlung ausgesprochen wird. Ueber diese Conchylien, hauptsächlich aus dem chinesischen Meere und von Manila, ist noch ein Verzeichniss vorhanden, worin der Fundort, der wissenschaftliche Name und eine kurze Beschreibung der einzelnen Stücke von Wendt in verschiedenen Rubriken eingetragen worden. Es ist ihm dabei sein Talent für Zeichnen und Malen gewiss trefflich zu Statten gekommen, das er in hohem Grade besass. Dies beweisen noch so manche von ihm angefertigte kleine Kreidezeichnungen und Aquarelle, Skizzen nach der Natur, und von seinem Schiffe „Prinzess Luise“. Hier darf wohl auch das von ihm erfundene und hübsch ausgeführte Wappen der Familie Wendt erwähnt werden. Im Wappenschilde nämlich sehen wir ein dreimastiges Schiff in der Wendung, d. h. mit umgestellten Segeln. Als Helmschmuck dient ein halber Globus, zur Seite eine Flagge mit einem W. und ein Anker. Wendt hätte in der That Namen und Beruf zusammen nicht glücklicher und bezeichnender andenten können. Ausserdem hat er im Jahre 1828 während des Aufenthalts in Canton, den grössten Theil seiner freien Zeit auf die Erlernung der damals in Europa noch ganz unbekanntten chinesischen Malerei auf Reispapier verwandt, und zwar mit solch gutem Erfolg, dass er sogar im Stande war, nach seiner Rückkehr ein kleines 25 Octavseiten starkes Büchlein zu verfassen, betitelt: Kurze Anweisung zu der chinesi-

sehen Malerei auf Reispapier, nach der in China gebräuchlichen Methode dargestellt. Die damalige Kronprinzessin Elisabeth von Preussen scheint sich für diese neue Art Malerei besonders interessirt zu haben. Wendt schreibt nämlich an sie am 13. November 1829 folgenden Brief:

An die durchlauchtigste Kronprinzessin Elisabeth von Preussen, Königliche Hoheit.

„Euer Königliche Hoheit haben bei Besichtigung der im Seehandlungs-Gebäude angestellten mit dem Schiff Prinzess Luise aus China mitgebrachten Kunstsachen, als mir die Ehre zu Theil ward, Hochstderselben vorgestellt zu werden, der Malerei auf Reispapier eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Ich habe daraus Veranlassung genommen, die bei meiner Anwesenheit in Canton mit obigem Schiffe über die Ausführung dieser Malerei gesammelten Erfahrungen niederzuschreiben, um solche mittelst einer kleinen Druckschrift zur allgemeinen Kenntniß zu bringen. Indem ich es wage, ein Exemplar derselben Euer Königlichen Hoheit zu unterbreiten, glaube ich mir schmeicheln zu dürfen, dass solche bei dem allgemein verehrten hohen Kunstsinn Euer Königlichen Hoheit eine huldreiche Aufnahme finden werden. Zugleich erlaube ich mir ein kleines nach Anleitung jener Druckschrift von mir angefertigtes Blumen-Gemälde auf Reispapier unterthänigst beizufügen, als einen geringen Beweis der tiefen Verehrung, womit ich verbleibe Euer Königlichen Hoheit unterthänigster

J. W. Wendt.“

Darauf ging der folgende von der Kronprinzessin Elisabeth eigenhändig geschriebene Brief ein:

Herrn J. W. Wendt im Seehandlungsgebäude.

Ich habe mit besonderem Vergnügen die mir mit Ihrem Schreiben vom 13. gemachten Mittheilungen, die Malerey auf Reispapier betreffend, entgegengenommen, sage Ihnen Meinen besten Dank für die Mir dadurch erwiesene angenehme Aufmerksamkeit und verbleibe Ihre wohlgeneigte

Elisabeth  
Kronprinzess.

Berlin, 21. November 1829.

Nebenbei bemerkt, ist die kleine Schrift fließend geschrieben, und vor Allem sehr klar und anschaulich, so dass die bei der Reispapier-Malerei nöthigen Manipulationen leicht daraus gelernt werden können. Ueberhaupt kann man wohl sagen, dass Wendt eine bei seiner nur mangelhaften Schulbildung überraschende Gewandtheit mit der Feder besass, wie man aus vielen Privatbriefen, Tagebüchern und Berichten an die Seehandlung ersieht, und wie sie besonders bei einem Seemann damaliger Zeit nicht allzu häufig gewesen sein dürfte.

Der in dem ersten Briefe Humboldt's genannte Botaniker Dr. Meyen machte die dritte Reise um die Erde in den Jahren 1830, 1831 und 1832 im Auftrage des Königs Friedrich Wilhelm III. von Preussen als Naturforscher und Berichterstatter mit. Sein



Werk erschien 1834 in 3 starken Bänden\*) und enthält nicht nur eine ausführliche Schilderung aller Erlebnisse auf der Reise selbst, sondern sehr viel schätzbare Beobachtungen über neuentdeckte Pflanzen, Thiere und geologische Verhältnisse. Von Wendt spricht Meyen überall mit der grössten Hochachtung und Verehrung. Schon in der Vorrede drückt er seine Anerkennung mit folgenden Worten aus: „Wie sehr die thätige Hilfe meines verehrten Freundes, des Herrn Capitän Wendt, welcher die „Prinzess Luise“ auf ihrer Fahrt commandirte, bei allen meinen Unternehmungen förderlich gewesen ist, kann ich nicht genug rühmen und sage ihm hiermit öffentlich meinen wärmsten Dank.“

Im weiteren Verlauf seiner Reisebeschreibung findet er häufig Gelegenheit seines Freundes Wendt als Reisegefährten wie als Seemannes in ehrenvollster Weise zu gedenken und setzt ihm schliesslich ein wissenschaftliches Denkmal, indem er eine bis dahin unbekannte Pflanze nach ihm benennt. Die betreffende Stelle findet sich in der Reisebeschreibung I. Band Seite 307, wo die Rede von einer Tour in die Cordilleren ist, von Sant Jago aus, während die „Prinzess Luise“ in Valparaiso vor Anker lag. Es heisst daselbst wie folgt:

„Daneben wuchs ein Strauch mit äusserst zarten und kleinen gelben Blumen, deren Bau ausserordentlich interessant ist; wir haben aus dieser Pflanze die Gattung *Wendtia* gemacht, die wir zum Andenken an unsern Freund, den Herrn Capitän Wendt hier aufstellen.

### *Wendtia*.\*\*)

Calyx inferus 5-sepalus, sepalis lanceolatis acuminatis bracteis 5—6 basi unitis lineari-cuneatis acuminatis, aestivatione imbricatus. Corolla pentapetala hypogyna, petalis ovatis acuminatis vix unguiculatis. Stamina 10 hypogyna basi vix connata. Germen solitarium superum 3-loculare polyspermum stigmatate subsessili magno, 3-partito, lacineis oblongis acuminatis crenulatis coriaceis subtus hirsutis. Ovula receptaculo centrali affixa.

\*) Reise um die Erde, ausgeführt auf dem Königlich Preussischen Seehandlungs-Schiffe „Prinzess Luise“ commandirt von Capitän J. W. Wendt in den Jahren 1830, 1831 und 1832, von Dr. F. J. F. Meyen. Berlin, Sander'sche Buchhandlung 1835.

\*\*\*) In dem grossen neuen Standard-Buch der systematischen Botaniker: Bentham und Hooker, *Genera plantarum*, list die Gattung *Wendtia* in der Familie von Geraniaceae aufgeführt (I, pag. 275) und bildet zusammen mit *Rhynchotheca* R. et P., sowie *Balbisia* eine eigene Gruppe: die *Wendtieae*. — Die Gattung *Wendtia* selbst besitzt nur die eine, von Meyen beschriebene Art. *Wendtia gracilis* Meyen; sie ist herrlich abgebildet in Delessert *Icones*, III, Tafel 40 unter dem Namen *Martiniera potentilloides* Guillemín, weniger gut, aber doch auch sehr characteristisch in Hooker, *Icones plantarum* I., Tafel 14 unter dem Namen: *Ledocarpum Reynoldsii*. Beide Namen, (sowie auch der später von Presl gegebene: *Hyperum trifidum*) müssen gegen den älteren Meyen'schen Namen zurückstehen. — In Herbarium unserer (Bremer) städtischen Sammlungen für Naturgeschichte und Ethnographie ist die Pflanze leider noch nicht vertreten.

Nach Mittheilung des Professor Buchenau.

**Wendtia gracilis** n. sp.

*W. fruticosa* caule subanguloso foliis oppositis breve petiolatis trifidis sericeis, lobis lanceolatis cuneatis acutis; floribus terminalibus axillaribusque saepe in umbellas 3-floras congestis, longepedunculatis, pedunculis gracilibus subsericeis, calyce bracteisque sericeis, corolla flava, stigmatibus purpureo.

Es ist diese schöne Pflanze nicht nur der Repräsentant einer neuen Gattung, sondern durch sie sind wir berechtigt, eine eigene neue Familie von Pflanzen, nämlich die *Ledocarpeae* aufzustellen, zu der ausser dieser Gattung *Wendtia* noch eine ältere, *Ledocarpum* Desf. hinzukommt. Diese neue Familie steht zwischen den *Geraniaceis*, *Rutaceis* und *Oxalideis* und ist in Kürze folgendermassen zu characterisiren etc. etc.“

Fassen wir alle diese, von verschiedenen unparteiischen Seiten gethanen Urtheile und Bemerkungen noch ein Mal zusammen, so können wir uns wohl ein Bild von Wendt machen und dürfen ihm mit Freude und Genugthuung nachsagen, dass er als Führer jener Reisen in jeder Hinsicht sich ausgezeichnet, dass er seine verantwortliche Stellung voll und ganz ausgefüllt, dass er in derselben ein Mann von seltener Begabung und Tüchtigkeit gewesen sein muss! Da zu jener Zeit die hervorragendsten Leistungen zur See hauptsächlich der durch ihre Lage am geeignetsten und begünstigsten Nation, den Engländern, zu danken waren, so kann es uns Deutsche nur mit gerechtem Stolz erfüllen, dass das, was Wendt geleistet, ausschliesslich durch deutsche Erziehung, deutsche Energie und deutschen Muth und Fleiss zu Stande gebracht war. Die meisten Seelente damals hatten wenigstens einen Theil ihrer Lehrzeit auf englischen Schiffen und unter englischer Flagge durchgemacht. Wendt dagegen ist merkwürdigerweise bis zum Jahre 1843, also 7 Jahre nach seiner letzten grossen Reise, niemals in England gewesen, und es ist wohl der Mühe werth, hier einer Episode zu gedenken, die mit dieser Thatsache in unmittelbarer Verbindung steht.<sup>5)</sup> Als nämlich im Jahre 1844 die deutsche Naturforscher-Versammlung in Bremen stattfand, bildete eine Fahrt auf 3 Dampfschiffen nach Bremerhaven und ein Festessen daselbst in einem Zelt auf dem Platze neben dem Hafenhause einen Haupttheil des Vergnügungsprogrammes für die Theilnehmer. Statt mit Laubkränzen und Blumen Guirlanden, war dieses Zelt mit Guirlanden und Gewinden von Schiffstauen und Ankerketten, mit Wallfischbooten, mit Bojen, Ankern und Flaggen sehr originell und geschmackvoll decorirt. Bei Tisch brachte Bürgermeister Smidt als Dank dafür einen Toast auf das arrangirende Comitémitglied, den Capitän Wendt aus, hinzufügend: „Es wird den Herren Allen interessant sein zu erfahren, dass unser junger Freund Capitän Wendt schon 4 Mal die Welt umsegelt hat (allgemeine grosse Sensation!) und dass derselbe vor 6 Wochen zum ersten

<sup>5)</sup> Nach Mittheilung des Herrn Ed. Gildemeister.

Male in England gewesen ist! Ich bitte die Herren aus Süddeutschland dies Herrn Professor List zu erzählen, der uns so gern für die Factoren der Engländer hält!“ — Dieser freilich anfechtbare Beweis, fügt der Berichterstatter hinzu, erzielte einen ganz enormen Erfolg und Beifall bei der Versammlung.

Was die äussere Erscheinung Wendt's anbelangt, so war er nach den Bildern von ihm aus jener Zeit und nach mündlicher Ueberlieferung zu schliessen, von grosser, stattlicher Figur, frischer Gesichtsfarbe, dunklem Haar, und wie in seinen Bewegungen auch rasch und lebhaft, oft aufgereggt in der Unterhaltung. Dagegen zeigte er sich, wie häufig bei sanguinen Naturen, da wo es galt, in der Stunde der Gefahr, von kaltblütiger Ruhe und Vertrauen erweckender Umsicht. Sein Interesse für alles Neue, sein gutes Gedächtniss und sein scharfer Verstand befähigten ihn jeder Art von Discussion, auch auf Gebieten, die mit seinem eigentlichen Berufe nichts gemein hatten, leicht zu folgen. Ein recht sprechender Beweis für die rege Theilnahme, die Wendt bei seinen sonstigen Arbeiten und gewiss nicht überflüssiger Zeit dennoch allen neu auftauchenden für das Allgemeinwohl wichtigen Fragen widmete, ergiebt sich unter Anderem auch aus einem Briefe des schon mehrmals genannten Präsidenten Rother, der im Januar 1830 an Wendt Folgendes schreibt: „In Erwiderung auf Euer Wohlgeboren Schreiben vom 9. Aug., betreffend die von Ihnen für das Königl. Kriegs-Ministerium gesammelten Notizen und Betrachtungen in Beziehung auf die beabsichtigte Anschaffung und Haltung einer Preussischen Kriegsmarine in den Ostseehäfen, bin ich der Meinung, dass Sie dieselben in einem besonderen Promemoria an das besagte Ministerium einsenden etc. etc.“ Es geht daraus hervor, dass Wendt sich damals mit der Idee der Herstellung einer Preussischen Flotte lebhaft beschäftigte und die geeigneten Behörden und Persönlichkeiten dafür zu interessiren suchte. Leider ist Weiteres darüber nicht in Erfahrung zu bringen gewesen.

Für alle mechanischen Handarbeiten und Fertigkeiten besass Wendt ein ganz ausgezeichnetes Talent und eine merkwürdige Vielseitigkeit. Wenn schon jeder Seemann etwas vom Handwerker, vom Zimmermann und Maler in sich hat und haben muss, so war Wendt geradezu ein Meister in diesen Dingen. Er zeichnete und malte nicht nur ganz allerliebste, wie wir wissen, sondern auch im Tischlern und Drechseln konnte er es mit gelernten Fachleuten aufnehmen. Es existiren noch jetzt kleine, sauber und nett gedrechselte Nippsachen, Döschen und Kästchen aus Schildpatt, die Wendt an Bord auf seinen Reisen drechselte und später an Bekannte und Freunde verschenkte. Die von ihm benutzte und auf allen seinen Reisen mitgeführte Drechselbank befindet sich noch im Besitz seines Sohnes. Diese wirklich grosse Geschicklichkeit kam ihm bei der Anlage des electrischen Telegraphen, wie wir sehen werden, sehr zu Statten, um seine Ideen und Erfindungen zu verwirklichen, indem er die dazu nöthigen Apparate und Instrumente eigenhändig anfertigen oder wenigstens Modelle construiren konnte. Trotz seines lang-



jährigen Verkehrs mit dem Schiffsvolk und ähnlichen Leuten niedriger Bildungsstufe, und trotz der an jeden Capitän herantretenden Versuchung, die ihm an Bord zustehende fast unumschränkte Gewalt in Schroffheit und Härte ausarten zu lassen, hatte sich Wendt eine wirklich liebenswürdige gutmüthige Freundlichkeit im Umgange mit aller Welt bewahrt. Von seinen Reisen und seinen Erlebnissen sprach er stets mit Bescheidenheit und Zurückhaltung, wie alle Männer thun, die sich ihres inneren Werthes bewusst sein dürfen. Wurde er aber einmal warm, so konnte er in lebendiger Schilderung ernste und ergötzliche Scenen und Geschichten zum Besten geben. Ganz besonders amüsant waren seine Erinnerungen von Honolulu, wo er stets sehr gern gewesen ist, und wohin er bei der 3. Reise im Auftrage von Friedrich Wilhelm III. von Preussen an den damaligen Herrscher der Sandwich-Inseln, den König Kamehameha III\*) eine Menge Geschenke mitnahm. Bei einer Feierlichkeit im Palaste passirte es ihm, dass die Hofdamen der Kanakaschen Majestät seine braunrothe frische Gesichtsfarbe für künstlich aufgetragen hielten, und unter vielem Scherz und Gelächter sich um ihn drängten, die Finger mit Speichel anfeuchteten, und damit über seine Backen wischten, um sich auf diese Weise von der Echtheit seiner Hautfarbe zu überzeugen. Eben dasselbst kam es vor, dass ein Würdenträger jenes Inselreiches, bei einem Frühstück, das Wendt an Bord seines Schiffes gab, ohne Weiteres in die bis an den Rand gefüllte Butterdose mit den Fingern hineinfuhr und den ganzen Inhalt sofort als grosse Delicatesse in wenigen Secunden hinunterschluckte! Dergleichen Scherze wusste Wendt komisch genug zu erzählen und dadurch seine Zuhörer in grosse Heiterkeit zu versetzen.

Uebrigens sei hier noch einer Eigenthümlichkeit Wendt's gedacht, die allerdings nicht so ganz selten bei Seeleuten vorkommen soll. Er wurde nämlich jedes Mal bei Antritt einer neuen Reise nach längerem Aufenthalt am Lande, wieder, wenn auch nur vorübergehend und leicht, von der Seekrankheit heimgesucht.

### III. Periode. Leben in seiner Vaterstadt und Legung des electrischen Telegraphen 1835—1847.

Nach Rückkehr von seiner 4. Weltreise 1835 fühlte Wendt gewissermassen das Bedürfniss nach Ruhe. Sie war ihm wohl zu gönnen, er besass ein Recht darauf. Denn kaum 30 Jahre alt, hatte er, wie ein zweiter Odysseus, „vieler Menschen Städte gesehen und Sitte gelernt, auch auf dem Meere so viel herzkränkende Leiden erduldet“ — und ein an Mühen und Sorgen, an Beschwerden und Gefahren überreiches Leben lag schon hinter ihm. Er

\*) Dr. Meyen schreibt in seinem Bericht über die Erdumseglung stets nach der damals gebräuchlichen Orthographie Tamehamea, ebenso wie Honoruru statt des jetzt adoptirten Honolulu. Ursprünglicher Name des erwähnten Herrschers der Sandwichsinseln war: Kanike-Aouli (Siehe Meyen Reise um die Erde, Band II., Seite 105.)

verabschiedete sich daher in Berlin bei seinen Freunden und ehemaligen Vorgesetzten der Seehandlungs-Societät, die ihn mit lebhaftem Bedauern und mit Dank für seine geleisteten Dienste entliessen, und trat hier in Bremen als Gehülfe in das Geschäft seines Vaters, der als Agent der Assecuranz-Compagnien eine angenehme und geachtete Stellung bekleidete. 1838 übernahm er die Agentur selbstständig allein und schloss in demselben Jahre seine zweite Ehe mit Anna Lange, Tochter des als Schiffsbaumeister weithin bekannten J. Lange in Vegesack. Schon damals beschäftigte er sich mit dem Gedanken, eine bessere telegraphische Verbindung zwischen Bremen und Bremerhaven herzustellen, da die Nothwendigkeit einer solchen im Verkehr zwischen beiden Plätzen ihm täglich vor die Augen trat. Er beabsichtigte daher Ende der 30er Jahre zuerst eine bessere optische Telegraphenlinie, wie eine solche allerdings schon bestand, zu errichten. Dieser Plan stiess aber auf grosse Schwierigkeiten und da ohnehin vorauszusehen war, dass in den nebeligen und trüben Herbst- und Wintertagen eine solche Einrichtung häufig genug ihren Dienst versagen würde, so warf sich Wendt mit der ihm eigenthümlichen Lebhaftigkeit auf die damals eben gemachte Erfindung des electrischen Telegraphen und suchte dieselbe sich baldmöglichst anzueignen und für Bremen auszunutzen. Als er nämlich im Jahre 1843 in einer Havarieangelegenheit nach England reiste, fand er bereits zwischen London und Slough eine telegraphische Linie in Betrieb, die mit Nadelapparaten nach dem System von Cooke und Wheatstone arbeitete. Wendt war natürlich davon entzückt und voll Bewunderung für die neue Erfindung. Er versuchte daher die Construction der Apparate und die Behandlung derselben näher kennen zu lernen. Allein umsonst: alle seine Bemühungen in dieser Richtung scheiterten. Die Apparate waren versiegelt, die Beamten eidlich zum Stillschweigen verpflichtet, die ganze Leitung gewissermassen mit einer undurchdringlichen Mauer umgeben. Wendt musste unverrichteter Sache nach Bremen zurückkehren, da die von ihm so sehnlichst gewünschten Apparate nicht einmal käuflich zu haben waren. Mancher Andere hätte sich abschrecken lassen und verzagt seine Pläne aufgegeben. Nicht so Wendt. Im Gegentheil, die Hindernisse reizten ihn, er begann jetzt selbst mit Versuchen die Apparate herzustellen, von denen er doch höchst wahrscheinlich eine, wenn auch nur sehr mangelhafte und unvollkommene Idee bekommen hatte, und diese Periode des Probirens und Experimentirens ist um so eigenartiger und verdienstvoller, als ihm die dazu nothwendigen Vorkenntnisse durchaus mangelten und er ganz auf sich selbst und seine eigene Kraft angewiesen war.\*) Er fand Tag und Nacht im wahren Sinne des Wortes keine Ruhe, und sein ganzer Zustand soll damals ein wirklich krankhaft exaltirter gewesen sein, bis er endlich seinen Zweck erreicht und sich einen ähnlichen zum

\*) Sehr erspriesslich war ihm in dieser Zeit die Beihülfe des Herrn Mechanicus Brüggemann, auf dessen Betheliligung an dem Unternehmen wir weiterhin zurückkommen werden.

Telegraphiren geeigneten Apparat\*) ausgedacht hatte, wie er ihm wohl flüchtig gesehen oder von Hörensagen kannte. Die einzelnen Theile desselben liess er bei verschiedenen Handwerkern anfertigen und im Jahre 1844 wurden 2 Apparate so weit fertig gebracht, dass der eine im Erdgeschoss im Contor, der andere im zweiten Stock des Wohnhauses Grossestrasse 47 aufgestellt und mittelst feiner Kupferdrähte aus dem Fenster über den Hof eine telegraphische Leitung angelegt werden konnte. Jetzt ging's an's Einüben. Wendt bediente die eine Station, Herr Reimers,\*\*) der treue Gehülfe bei seinen Arbeiten, die andere. Nachdem diese beiden Pioniere auf dem Felde der Electricität einigermaßen sich bei der Bedienung der Apparate eingearbeitet hatten, wurden dieselben nach dem Museum gebracht und hier, wo die Kaufleute sich jeden Mittag vor der Börse versammelten, in 2 aneinanderstossenden Zimmern aufgestellt, durch Kupferdrähte mit einander verbunden und eine Zeitlang täglich von 12—1 Uhr von einem Zimmer zum anderen telegraphirt. Die Sache machte natürlich Aufsehen und fand Anklang in den betreffenden Kreisen. Es gelang dem unermüdlichen Eifer Wendt's verschiedene einflussreiche Persönlichkeiten der Bremer Börse und des Gelehrtenstandes für sein Project zu erwärmen, indem er in einem Bericht über seine Erfahrungen bezüglich electromagnetischer Telegraphen in England darauf hinwies, dass daselbst schon auf weit bedeutendere Distanzen, als die in Frage kommende zwischen Bremen und Bremerhaven, circa 7 Meilen, telegraphische Verbindung bestehe, und dass bei den von ihm berechneten Anlagekosten von 1275 Thlr. pro Meile, — im Ganzen 14 000 Thlr. — eine Dividende von circa 7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> zu erwarten sei, während der Patentinhaber zu London für die ganze Anlage 228 000 Thlr. veranschlagt hatte. Darauf hin bildete sich ein Consortium unter Vorsitz von Senator J. F. W. Iken, um die ganze Angelegenheit in die Hand und in Angriff zu nehmen. Am 28. October 1845 wurde daher beim Senat um Concessionirung der Anlage eines electro-magnetischen Telegraphen zwischen Bremen und Bremerhaven nachgesucht\*\*\*) und Befürwortung eines gleichen Gesuchs an die Königlich Hannoversche Regierung erbeten, da fast die ganze Leitung durch Hannoversches Gebiet geführt werden musste. Der eingehende Bericht ist verfasst von J. Smidt Dr. und unterzeichnet von 18 Herren, darunter Vertreter unserer ersten Firmen, ausserdem der treffliche als Naturforscher bekannte Gelehrte G. C. Kindt und der Schwager Wendt's, Schiffsbaumeister J. Lange jun. zu Grohn-Vegesack. 4 Wochen später wurde durch ein Schreiben des Hannoverschen Ministers von Falcke, 30. Nov.

\*) Man vergleiche darüber den weiter unten mitgetheilten Brief des Herrn Reimers in Bremerhaven vom 11. Januar 1882.

\*\*\*) Herr Reimers ist der Zeit Telegraphen-Inspector zu Bremerhaven. Wir sind ihm für die uns bereitwilligst mitgetheilten, so werthvollen genauen Details über die ersten Versuche Wendt's sowie der ganzen Anlage zu grossem Danke verpflichtet.

\*\*\*\*) Archivacte R 1561.



1845 die Concession unter besonderen Bedingungen dem erwähnten Consortium ertheilt und abermals 4 Wochen später am 26. December 1845 gab der bremische Senat die Genehmigung zur Anlage des electro-magnetischen Telegraphen von Bremen nach Bremerhaven. Eigenthümlicher Weise wurde für diese selbige Strecke fast zu derselben Zeit auch die Concession zur Errichtung eines optischen Telegraphen an den darum nachsuchenden Herrn J. L. Schmidt aus Altona bewilligt. Es ist dies gewiss das charakteristischste Symptom für das sehr geringe Vertrauen, welches man im Allgemeinen den Plänen Wendt's entgegenbrachte, selbst dann noch, als schon Beweise für Möglichkeit und Rentabilität einer electricischen Telegraphenanlage zur Hand waren. Denn was sollte schliesslich ein optischer Telegraph neben einem electricischen?

Bis zum Frühjahr 1846, wo die Arbeiten thatsächlich angefangen werden konnten, war noch Mancherlei zu thun. Das bereits genannte Consortium bildete unter dem Namen „Bremer Telegraphen-Verein“ eine Aktiengesellschaft, um die nach Wendt's Berechnung vorläufig nöthigen 16,000 Thlr. anzubringen, zu welchem Zwecke 64 Aktien à 250 Thlr. ausgegeben wurden. Man sieht, Gründer im modernen Sinne existirten zu der Zeit noch nicht!\*) Als die Mittel gesichert waren, begann Wendt sich an die Beschaffung der einzelnen Theile der Anlage selbst zu machen. Hauptsache war damals, eine Fabrik auszufinden, die die Herstellung des verzinkten eisernen Leitungsdrahtes in möglichst grossen Längen übernehmen konnte. Heutzutage wo Dutzende von Etablissements sich mit Fabrikation alles für Telegraphenleitungen nöthigen Materials befassen, würde das keine Schwierigkeiten haben. Damals aber hatte man in Deutschland noch keine Ahnung von der Sache und der Unternehmer musste alle Einzelheiten bis in's kleinste Detail genau angeben. Die Königshütte am Harz erbot sich den Leitungsdraht zu liefern, indem sie beabsichtigte, die gewöhnlichen Ringe zusammenzulöthen und dann zu verzinken. Allein statt der erwarteten ersten Lieferung traf die leidige Nachricht ein, dass die Löthung beim Verzinken des Drahtes geschmolzen und somit die Lieferung in langen Ringen überall nicht ausführbar sei! Das war unangenehm. Aber Wendt liess sich nicht beirren. Er schrieb nach England und schloss mit der Firma Wm. Bird & Co. in London die Lieferung von 15—16 Tons galvanisirten Eisendraht No. 8 zum Preise von 33 £ 15 sh. per Ton ab. Der Eingangszoll dafür in Hannover betrug 415 Thlr., die Fracht 100 Thlr. Zu gleicher Zeit war in einem eigens dazu erbauten Schuppen in Burgdamm ein Kessel nebst Dampfmaschine aus der Frerichs'schen Maschinenfabrik in Rönnebeck aufgestellt worden, um die zur Drahtführung nöthigen Stangen oder Pfähle kyanisiren zu können, wahrscheinlich die erste Kyanisiranstalt in Deutschland. Nachdem

\*) Uebrigens wäre die Gründung keine schlechte Speculation gewesen, da der Bremer Telegraphen-Verein sehr glänzende Geschäfte machte und Dividenden bis zu 30 und 40% jährlich abwarf.

Wendt noch im März bei Senator Arnold Duckwitz um Gestattung „den Bahnhof mit den Drähten passiren zu dürfen“ eingekommen, und die erste Sendung Draht aus London glücklich angelangt war, begann man mit dem Setzen der kyanisirten, weiss angestrichenen, circa 18 Fuss langen, 6—8 Zoll dicken vierkantigen Pfähle in je 10 Ruthen Entfernung von einander und mit dem Ziehen einer doppelten Drahtleitung vom Bahnhof aus durch das Gebiet in der Nähe der Chaussee bis nach Burg und weiter über die Lesumbrücke längs der Chaussee nach Bremerhaven. Diese Arbeit dauerte von Juni 1846 bis Ende September desselben Jahres. Die Drähte wurden durch die Pfähle hindurch geführt und sollten mittelst Porzellanösen aus der Fabrik von Heyroth & Cie in Sudenburg bei Magdeburg isolirt werden. Da es sich jedoch bei Empfang der Oesen zeigte, dass diese nur  $\frac{3}{4}$  Zoll Durchmesser, die vorher in die Pfähle gebohrten Löcher jedoch 1 Zoll Durchmesser hielten, (!) so musste die Isolation des Drahtes vorerst mittelst Gummiumwicklung, welche später durch Porzellanröhren ersetzt wurde, bewirkt werden. Die Drähte waren an den Pfählen mit einem Schutzdach aus galvanisirtem Eisenblech versehen und die Drahtenden durch Muffen zusammengefügt.

Die Leitung durch die Geeste geschah mittelst eines von Geens & Cie. in Harlem gelieferten Kabels. Dieses Kabel bestand aus 3 je 2.5 mm starken, mit Gummi elasticum umwickelten und mit Hanfgewebe überzogenen Kupferdrähten. Dazu wurde ein aus mehren Theilen bestehendes, mit Muffen zusammengesetztes Messingrohr aus Birmingham angeschafft und das Kabel durchgezogen, dann eine Stelle bei der ehemaligen Pralmfabre oberhalb der jetzigen Geestebrücke im Geestebett ausgebaggert, das Kabel hineingelegt und mit gabelförmigen Holzpflocken befestigt. Anfänglich hielt das Rohr dicht und das Kabel fungirte gut. Doch bald stellten sich Beschädigungen heraus, wahrscheinlich durch die Anker kleiner Fahrzeuge bewirkt, und in Folge davon musste die Leitung bei der alten Geestebrücke in einer Höhe von 110 Fuss über das Niveau der Geeste geführt werden.\*)

Die Batterie bestand aus gewöhnlichen Wassergläsern mit Zinkeylinder, und Thonzellen mit Platinblechen, wozu 10 zu 1 verdünnte Schwefelsäure verwandt wurde, war sehr constant und hielt sich lange rein. Die Zinkeylinder lieferte der Mechanicus F. H. Brüggemann in Bremen, die Thonzellen C. G. Messerschmidt in Hubertusburg, die Platinbleche Apel in Göttingen. Statt der Blitzableiter im Stationslocal hatte man als Einführungsdrähte einen sehr feinen mit Baumwolle übersponnenen Kupferdraht und draussen an der Mauer des Stationsgebändes, bezugsweise an der Stange vor demselben, einen gewöhnlichen Blitzableiter aus Kupferstreifen angebracht.\*\*)

\*) Im Jahre 1858 wurde die Leitung wieder mittelst eines von dem Reepschläger Herrn Albert Lahmann in Bremen angefertigten Kabels oberhalb der Geestebrücke durch die Geeste gelegt.

\*\*\*) Nach dem Bericht des Herrn Reimers in Bremerhaven.

Die 2 neuen Nadel-Telegraphen-Apparate für die Leitung waren nach Wendt's Angabe von dem Mechanicus F. H. Brüggemann in Bremen sehr sauber und solide gearbeitet. Der Apparat, der in seiner äusseren Form einer aufrecht stehenden Cigarrenkiste ähnelte, stand auf einem Jacarandaholzschränkchen und in diesem war die Batterie aufgestellt. Aus dem Schränkchen ragten nahe über dem Boden 2 senkrecht gestellte Thürklinken ähnliche Handgriffe hervor, durch deren Manipulation der Strom geöffnet und geschlossen wurde. Die Zeiger bewegten sich in senkrechten Ebenen vor der senkrechten Zeigerfläche. Der Telegraphist musste stehend arbeiten und durfte beim Arbeiten die Augen nicht vom Zifferblatt des Apparates abwenden, musste auch die Depeschen ohne hinzusehen auf eine Tafel schreiben, von welcher sie dann auf ein Formular copirt und schliesslich in das Correspondenzjournal eingetragen wurden.

Man sieht wie unbehülflich und schwerfällig im Anfang die neue Einrichtung functionirte, kann aber zugleich gerade dadurch die unendlichen Schwierigkeiten ermessen, welche sich der Verwirklichung der ersten Idee des Unternehmers entgegenstellten.

Ueber die ersten Apparate für die Linie Bremen-Bremerhaven war bisher ein gewisses Dunkel gebreitet, da sowohl Emil Stöhrer in Leipzig (Deutsche Gewerbezeitung 1847, No. 99), als auch F. H. Brüggemann hier bestimmt behaupten, dieselben verfertigt zu haben. Die Apparate selbst sind bei Uebergabe der Anlage 1866 nach Gründung des Norddeutschen Bundes an Preussen mit ausgeliefert worden, obwohl sie schon längst vorher im Jahre 1850 ausrangirt und für den Betrieb durch Morse'sche Relief-Schreibapparate aus Newyork ersetzt worden waren. Brüggemann erklärt auf das Bestimmteste, dass sowohl die zur Eröffnung der Linie gebrauchten, als auch die gleich nachher nothwendig gewordenen zweiten Apparate von ihm angefertigt seien. Der jetzt noch erhaltene in Paris zur Electricitätsausstellung gewesene Apparat sei einer von denen, mit welchen Wendt zuerst probeweise im Museum experimentirt habe. Stöhrer habe für die Linie selbst keine Apparate geliefert. Wohl aber sei von demselben ein Zifferblatt-Apparat angefertigt und auch Versuche mit einem Inductions-Apparat gemacht.

Zu derselben Angelegenheit erklärte der schon mehrfach genannte Herr Reimers in Bremerhaven gefälligst auf unsere Anfrage schriftlich Folgendes: (dat. Januar 11. 1882) — „Das Bestreben Wendt's war eine möglichst gute vollkommene telegraphische Verbindung zwischen Bremen und Bremerhaven herzustellen, und die besten Apparate ausfindig zu machen. In Folge dessen liess er sich angelegen sein, im Laufe kurzer Zeit alle möglichen guten Apparate und Verbesserungen daran sich zu verschaffen. Er erwarb daher von Emil Stöhrer in Leipzig Zeigerapparate und Glockensignal-Apparate — von Wenkebach in Amsterdam Zeigerapparate — und durch Vermittlung des Herrn Senator Diedrich Albers Morseapparate von Newyork. Diese letzteren trafen indess



erst hier nach Wendt's Tode ein. — Die Störher'schen sowie die Wenkebach'schen Apparate sind nur zu Versuchszwecken benutzt, und konnten die von Brüggemann nach den von Wendt ganz selbstständig erdachten Versuchs-Nadeltelegraphen sehr sauber angefertigten Nadeltelegraphen-Apparate durchaus nicht ersetzen. Störher hat niemals Nadeltelegraphen-Apparate für die Bremen-Bremerhavener Linie selbst geliefert. Die von Brüggemann angefertigten Nadeltelegraphen-Apparate sind vielmehr auf dieser Linie so lange in Betrieb gewesen, bis sie 1850 durch die oben schon erwähnten Morse-Relief-Schreibapparate aus Newyork ersetzt wurden.“

Danach ist es gewiss, dass die Störher'schen Apparate zwar aufgestellt, aber nur, wie schon gesagt, versuchsweise benutzt und bald ganz verlassen worden sind. Herr Störher hat wahrscheinlich davon keine Kenntniss erhalten und stets geglaubt, dass die von ihm verfertigten Apparate zum Betriebe benutzt worden.

Herr F. H. Brüggemann, noch jetzt hier als Mechaniker thätig und den Fachleuten vortheilhaft bekannt, hat mit Wendt die ersten Versuche gemacht, und demselben durch seine Geschicklichkeit und Auffassungsgabe gewiss sehr grosse Dienste geleistet. Seine Erinnerungen über das damalige Versuchsstadium sind noch jetzt von Interesse. Wie schon oben erwähnt, hat Wendt vermuthlich trotz der bedeutenden Schwierigkeiten in England doch oberflächliche Kenntniss von dem damals gebräuchlichen, zuerst angewandten Wheatstone-Cooke'schen Doppelnadeltelegraphen erlangt. Von oberflächlicher Kenntniss bis zur wirklichen, practischen Ausführung und Anwendung ist aber noch ein gewaltiger Schritt, und das Verdienst Wendt's wird durch diese Annahme in keiner Weise geschmälert. Ohne hier näher auf die Geschichte der Telegraphie einzugehen, sei nur das kurz erwähnt, was speciell für unsere Zwecke nöthig erscheint. Die zuerst allerdings ziemlich unklare Kunde von der electricischen Telegraphie war ja schon in's Publikum gedrungen, seit 1833 Gauss und Weber ihre Versuche auf der Sternwarte zu Göttingen gemacht, die Anwendung aber der neuen Kraft für weitere Strecken war im Allgemeinen noch vollständig unbekannt geblieben. In dem von Dr. H. Schellen verfassten Buch:\*) „Der electro-magnetische Telegraph“ findet sich ein Verzeichniss aller Telegraphenlinien bis 1850 mit Angabe des Zeitpunkts ihrer Entstehung. Danach traten die ersten Telegraphen-Leitungen in Thätigkeit: 1844 in Amerika (zwischen Washington und Baltimore), 1839 in England (zwischen London und Slough), 1846 in Frankreich (zwischen Paris und Rouen). In Deutschland wurde, abgesehen von dem schon erwähnten Göttinger\*\*) Telegraphen,

\*) Braunschweig bei Vieweg 1850.

\*\*) Siehe darüber Schellen Seite 82, 77. „Weber spannte 2 von einander isolirte und eine geschlossene Kette bildende Kupferdrähte zwischen Sternwarte und physikalischem Cabinet aus, hauptsächlich zu dem Zweck, um damit in Verbindung mit Gauss Untersuchungen über die Stärke galvanischer Ströme in grossem Maasse anstellen zu können.“

1837 von Steinheil zwischen der K. Akademie in München und der Sternwarte zu Bogenhausen eine Leitung\*) angelegt, welcher 1846 auf der Eisenbahn zwischen München und Nanhofen eine telegraphische Verbindung zur Controlirung des Eisenbahndienstes folgte.\*\*) Jedenfalls waren diese Linien nur kurze und nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt. „Die Linie Bremen-Bremerhaven wurde schon 1847 der öffentlichen Benutzung\*\*\*) übergeben. „Die übrigen Linien in Deutschland sind grösstentheils erst in den „Jahren 1848 und 1849 errichtet worden.“\*\*\*\*)

Es wird also nirgends eine vor dem Jahre 1846/1847 betriebsfähige Verkehrs-telegraphenlinie in Deutschland erwähnt und die in der Weserzeitung (Juni 1847) ausgesprochene Behauptung, dass Wendt der Erbauer der ersten Telegraphenlinie für Verkehrszwecke auf weitere Entfernungen in Deutschland gewesen, hat niemals Widerspruch erfahren. Dies hier ausdrücklich zu betonen ist gewiss ein Act gerechter Würdigung, da jenes Factum entweder gar nicht bekannt, oder schon wieder vergessen ist, und wir wahren nur das gute Recht unseres verdienstvollen Wendt, wenn wir die näheren Umstände der Legung des ersten Telegraphen in möglichster Ausführlichkeit bekannt geben.

Was die weitere Entwicklung des Bremer Telegraphen-Wesens anbelangt,\*\*\*\*\*) so sei hier nur noch erwähnt, dass 1849 Bremen die Concession von Hannover zur Weiterführung der Telegraphenlinie von Bremerhaven nach Cuxhaven erhielt. Da zu den Nadel-Telegraphenapparaten 2 Leitungsdrähte erforderlich und bereits 1847 zwei Morse-Reliefschreibapparate (s. o.) beschafft waren, so wurden diese, nachdem die Beamten sich darauf eingeübt hatten, im Jahre 1850 statt der Nadel-Telegraphenapparate aufgestellt und der dadurch überflüssig gewordene zweite Leitungsdraht ausgezogen und für die Strecke Bremerhaven-Cuxhaven verwandt. Diese Strecke wurde im August 1850 eröffnet, und da Hamburg eben vorher eine electricische Telegraphenlinie zwischen Hamburg und Cuxhaven errichtet hatte, so war jetzt eine directe telegraphische Verbindung zwischen Bremen und Hamburg hergestellt. Die Batterie bestand dann aus Zinckylindern mit verdünnter Schwefelsäure und Platinblechen in Thonzellen mit concentrirter Salpetersäure. Der Rest des ausgezogenen zweiten Drahtes wurde für die Linie Marsseel-Vegesack benutzt, welche Strecke im August 1855 eröffnet wurde. Im Jahre 1853 kündigte Hannover die dem

\*) Der über die Thürme der Stadt gespannte Draht (hin und zurück) hatte eine Länge von 30 000 pariser Fuss.

\*\*) Schellen, Seite 331.

\*\*\*) Wie wir gesehen, war sie schon im November 1846 vollständig zum Gebrauch fertig.

\*\*\*\*\*) Schellen, Seite 326, 333. In der Reihe der daselbst aufgeführten Telegraphenlinien ist nur bei der Linie Leipzig-Hof bemerkt: „bis zum September 1847 mit Fardely'schen Apparaten ausgerüstet.“ Die Linien Berlin-Frankfurt a. M., Berlin-Köln, Berlin-Hamburg, Berlin-Stettin sind 1849, die Linie Hamburg-Cuxhaven 1848 dem Publikum eröffnet.

\*\*\*\*\*) Nach Aufzeichnungen des Herrn Reimers in Bremerhaven.

Bremer Telegraphen-Verein ertheilte Concession. Durch Vermittlung des Bremer Senats kam dann ein Vertrag zu Stande, wonach die Strecke Bremerhaven-Cuxhaven zum Taxpreise an Hannover überlassen werden musste, die Strecke Bremen-Vegesack-Bremerhaven Bremen unter der Bedingung erhalten blieb, dass Hannover an dem Bremer Gestänge Leitungen entlang zu führen das Recht hatte. Ausserdem durfte die Station Bremen keine Depeschen über Bremerhaven hinaus, und die Station Bremerhaven keine Depeschen über Bremen hinaus zur Beförderung annehmen. Da Hannover keine Station in Grohn-Vegesack hatte, wurde bis auf Weiteres gestattet, dass die Station Vegesack Depeschen über Bremen und Bremerhaven hinaus und Bremen und Bremerhaven Depeschen über Vegesack hinaus befördern durften.

Die ganze erste Anlage also war Anfang December 1846 zum wirklichen Betrieb\*) fertig und wurde dies Ereigniss in einer besonderen Eingabe dem Senat angezeigt. Schon vorher, am 28. September, nach Legung der Drähte, beschloss der Senat, eine obrigkeitliche Verordnung zum Schutz der kürzlich angelegten electro-magnetische Telegraphenlinie, „welche (wie es wörtlich heisst) hieselbst vom Museum ausgeht, von wo die zu dem Telegraphen dienenden Drähte durch den Schlüsselkorb nach dem Wall und von da auf weiss gestrichenen hohen Pfählen durch das Heerdenthor über den Heerdenthorssteinweg und den Bahnhof durch das Gebiet in der Nähe der Chaussee bis nach Burg und weiter geleitet sind.“ — Am 16. December 1846 genehmigte der Senat die Betriebs-Eröffnung und ernannte zugleich die Senatoren Dr. J. Schmuacher und Fritze zu Inspectoren der neuen Anlage. Nachdem schliesslich noch officiell die Leitung geprüft und die Probe zur allgemeinen Zufriedenheit angefallen war, wurde die Telegraphenlinie Bremen-Bremerhaven von dem Erbauer an den „Bremer Telegraphen-Verein“ übergeben und am 1. Jannar 1847 der allgemeine Betrieb wirklich eröffnet.

Man kann sich wohl eine Vorstellung machen von dem, was Wendt an diesem Tage empfand, als die ersten Depeschen zur Beförderung aufgegeben wurden. Eine grosse Hoffnung hatte ihn von Anfang an erfüllt, aber wie schwierig war es gewesen, sie in Wirklichkeit zu verwandeln! Er durfte sich mit vollem Recht und mit Befriedigung sagen, dass durch seine unermüdliche Thätigkeit seiner Vaterstadt die Auszeichnung zu Theil geworden, die grösste

\*) Ueber die erste Depesche — noch nicht officiell — findet sich in der Weserzeitung vom 20. November 1846 folgende interessante Notiz: Bremen, 19. November 1846. „Unser electro-magnetischer Telegraph zwischen hiesiger Stadt und Bremerhaven hat heute um 12 Uhr Mittags seine wundersame Arbeit begonnen. Möge diese telegraphische Anlage sich zum allgemeinen Nutzen stets bewahren, der guten Nachrichten viel, der schlimmen so wenig als möglich bringen und so zu Bremen's Flor und Gedeihen mitwirken und beitragen helfen.“ Dieser hoffentlich sich erfüllende Wunsch sind die ersten Zeilen gewesen, welche heute zum ersten Male die Drahtleitung zwischen hier und Bremerhaven durch die staunenerregende electro-magnetische Kraft nach Bremerhaven hinübergetragen hat. Die Ankunft des „Göthe“ auf der Weser war alsdenn die Nachricht, welche wir dagegen von Bremerhaven zurückerhielten.



Erfindung des Jahrhunderts zuerst in Deutschland im grossen Maassstabe eingeführt und practisch verwerthet zu haben. Es könnte vielleicht scheinen, als würden die Verdienste Wendt's hier allzu hoch gestellt und über Gebühr gepriesen. Er war ja allerdings kein eigentlicher Entdecker oder Erfinder, sondern er hatte nur bedeutendes Geschick und seltenen Unternehmungsgeist entwickelt und die Opfer an Zeit und Geld, Mühe, Sorge und Verdruss nicht gescheut, und eine von auswärts in ihm angeregte Idee weiter fortgebildet und realisirt. Aber wenn man bedenkt, wie schnell nach glücklichem Vollbringen und im Genuesse des Errungenen und Gebotenen, oftmals die stufenweise Entwicklung, der mühsame allmähliche Aufbau eines Werkes vergessen wird, wie leicht man versucht ist, bei überraschenden Erfolgen nachher den oft verkannten unbedeutenden Anfang zu übersehen, so ist es im Gegentheil eher eine gewisse Pflicht auf das Maass von Muth und Ausdauer hinzuweisen, dessen es bedurfte, um die Anlage der ersten öffentlichen Telegraphenlinie in Deutschland zu ermöglichen. Freilich dürfen wir den heutigen Maassstab, der nach submarinen Kabeln von einem Erdtheil zum andern und nach Tausenden von Meilen misst, nicht an den ersten dünnen, nur 7 Meilen weit von Bremen bis zu seinem Hafen gespannten Draht anlegen. Und doch hat diesen ersten dünnen Draht zu spannen vielleicht nicht weniger Mühe und Umsicht in seiner Art gekostet, als jetzt ein atlantisches Kabel! Heute, 1882, ist Alles das selbstverständlich und eine Kleinigkeit, was 1846 noch total unbekannt oder zweifelhaft, oder geradezu ein Wunder erschien. Man denke nur an die Notiz in der *Weserzeitung*! Daher musste Wendt nicht nur sich selbst mit der neuen im Allgemeinen kaum geahnten Kraft vertraut machen, er musste auch mit allen kleinen und kleinlichen Nebendingen fertig zu werden und andere Menschen dafür zu interessiren und zu gewinnen wissen. Die Beschreibung der technischen Details und die sich Jahre hindurch (von 1844—1847) ziehende Geschichte der Entstehung dieses Telegraphen sind in der That lehrreich und bedeutungsvoll. Sie zeigen einestheils am deutlichsten, welche grosse Geduld und unerschütterliche Zuversicht auf glücklichen Erfolg nöthig war, um erst anzufangen, dann um das Angefangene zum Schluss zu bringen. Sie dienen aber auch andernteils zum Beweise für die hervorragendste Charaktereigenschaft, nämlich für die zähe Energie des Mannes, der, wie früher in gar manchem Kampfe gegen die Elemente, so auch jetzt sich nicht ermüden liess, in dem oft beschwerlicheren gegen kleinliche Zweifel und unverständige Engherzigkeit\*), besonders gegen alle die unberechenbaren, unvorhergesehenen Zwischenfälle, welche ihm als ebenso viele Hindernisse auf seinem Wege standen. Auch in dieser Beziehung war er, um den oben angezogenen Vergleich fortzuführen, ähnlich wie Odysseus, er-

\*) Im „Bürgerfreund“, Jahrgang 1846, sind zahlreiche Zuschriften und Einsendungen, in denen der electro-magnetische Telegraph entweder als unmöglich oder als höchst gefährlich, wegen Attraction der Gewitter und der atmosphärischen Electricität dargestellt und vor ihm gewarnt wird!

findungsreich und vielgewandt genug, er musste es sein, um das vorgesteckte Ziel zu erreichen und die Frucht seines Schaffens pflücken zu können und der Kelch der Erfinder ist an ihm nicht vorübergegangen! Denn sein frühes Ende ist wohl sicherlich in Zusammenhang mit seiner angestregten körperlich und geistig aufreibenden Thätigkeit besonders der letzten Jahre zu bringen. Aber trotzdem war ihm auch grosse Freude beschieden, nicht nur die beste und reinste Freude im eigenen Herzen über glückliches Gelingen seiner Arbeit, durch die er den electricischen Funken den Interessen seiner Vaterstadt dienstbar gemacht, sondern zugleich die Freude über die Anerkennung seiner Mitbürger und Zeitgenossen. Leider ist es ihm nicht vergönnt gewesen, dieses Glück lange zu geniessen! Kaum war das von Vielen im Stillen noch bezweifelte Werk wirklich vollendet, so erhielt er Anerbietungen unter vortheilhaftesten Bedingungen hauptsächlich von Russland aus. Wendt glaubte bei den grossartig projectirten Telegraphen-Anlagen dieses mächtigen Reiches seine Kenntnisse erfolgreich verwerthen zu können, und trat in Verhandlungen mit dem russischen Gesandten von Struve in Hamburg ein. Schon war ein auf das Unternehmen bezüglicher Contract aufgesetzt. Da erkrankte Wendt ganz plötzlich an einer Gehirnentzündung. Er wurde von Hamburg in schon sehr bedenklichem Zustande hierher nach Bremen gebracht und wenige Tage nachher lag er, der Rastlose, ein stiller Mann auf der Bahre. Er starb am 6. Juni 1847.

Der Eindruck, den der Tod Wendt's überall hervorrief, spiegelt sich am Besten in den Anfangsworten des Nekrologs, welchen die hiesige Weser-Zeitung damals brachte. Sie lauten: „Die meisten unserer Leser haben bereits mit uns den Schmerz und die Trauer getheilt, mit welcher die plötzliche Kunde von dem herben Geschick, das einen unserer thätigsten unternehmendsten Mitbürger aus unserer Mitte riss, auch diejenigen erfüllt, welche, wenn auch nicht durch persönliche Beziehungen mit dem Verewigten näher verbunden, doch nicht ohne tiefe innere Theilnahme einem Sterbefalle zusehen konnten, der wie hier den Faden eines vollkräftigen unternehmungsreichen Manneslebens jählings abriß. Auch in weiteren Kreisen wird manches Wort der Trauer gesprochen werden bei der Nachricht, dass Capitän Wendt, der 4 Mal die Welt umsegelte und der den ersten electricischen Telegraphen in Deutschland auf weitere Entfernungen begründete, nicht mehr unter den Lebenden wandelt. Leider sind wir nicht im Stande von dem vielbewegten Leben des kühnen Seefahrers unsern Lesern ein vollständiges Bild vorzulegen. Wir sprechen aber gewiss einen allgemeinen Wunsch aus, wenn mir hoffen, dass diejenigen, denen die Materialien zu Gebote stehen, in einer Biographie Wendt's eine Pflicht der Pietät gegen ihn erfüllen mögen. Sein Tod ist ein erschütternder, weil er einer grossartigen Thätigkeit mitten in ihrer Bahn Stillstand geboten hat, aber in eben dieser Thätigkeit hat das nun beschlossene Leben des Verewigten den schönsten Preis des irdischen Daseins erlangt.“

Es ist unnöthig diesen wahren tiefempfundenen Worten noch etwas hinzuzufügen. Eine gewisse Erneuerung erfuhr das Andenken an Wendt dadurch, dass vor einigen Jahren dem bis jetzt grössten Segelschiffe der Bremer, zugleich der Deutschen Handelflotte, der Name des Weltumseglers J. W. Wendt beigelegt wurde.

Wendt sollte — hoffentlich dürfen wir sagen: wird unvergessen bleiben! Er hat sich den vollgültigen Anspruch darauf erworben, dass sein Name unter denen genannt werde, deren Träger sich um ihre Vaterstadt und ihre Mitbürger wohl verdient gemacht haben. Von ihm kann man mit Recht sagen: Er lebte nicht umsonst und seine Leistungen sprechen für ihn. Möchten diese biographischen Notizen dazu beitragen, die Erinnerung an Wendt wieder aufzufrischen und besonders hier an der Stätte seines Wirkens immer lebendig zu erhalten!

## Anhang.

### Verzeichniss der electricischen Apparate aus dem Nachlass von J. W. Wendt.

1. Ein Nadeltelegraph, mit welchem, wie oben (Seite 20) erwähnt, im Jahre 1844 im hiesigen Museum telegraphirt wurde, um hervorragende Mitglieder unserer Börse von der Brauchbarkeit der neuen Erfindung zu überzeugen.\*)

2. Ein einfacher gearbeitetes Modell, (das erste) wie es Wendt mit Hülfe Brüggemann's nach vielen Versuchen zusammengestellt hatte. Dasselbe diente zuerst im Hanse Grossenstrasse 47 (vergleiche Seite 20) zum Einüben der Manipulationen. Beigefügt sind durch die Güte des Herrn Mechanicus Brüggemann noch 2 Holzformen einzelner Theile, welche den unumstösslichen Beweis liefern, dass dieser Apparat von ihm angefertigt wurde.

3. 6 Stück Isolirringe von Porzellan in 3 verschiedenen Grössen.

4. 3 Stück Kupfercylinder mit angelötheten kleinen Zinkcylindern, wie Wendt sie zur Erzeugung des electricischen Stromes benutzte; 2 Stück Zinkeylinder mit eingeklemmtem Platinblech, wie sie bei der Eröffnung der Linie Bremen-Bremerhaven in Gebrauch genommen wurden.

5. Probe des für die Linie Bremen-Bremerhaven benutzten Eisendrahtes (s. v. Seite 21).

---

\*) Die Apparate der Linie selbst waren natürlich Eigenthum der Actiengesellschaft Bremer Telegraphen-Verein und gingen daher später (1866) in den Besitz Preussens über.



Diese verzeichneten aus Wendt's Nachlasse stammenden Apparate wurden für die Pariser Electricitäts-Ausstellung wieder in Stand gesetzt und daselbst von der Senats-Commission für auswärtige Angelegenheiten während des Sommers 1881 ausgestellt. (No. 999 des officiellen Catalogs.)\* Nach ihrer Rückkehr von Paris wurden sie von den Erben Wendt's dem Hohen Senate unserer Stadt als Geschenk übergeben mit der Bedingung, dass sie zusammen mit den Olbers'schen Fernröhren in der Sternwarte der Hauptschule dauernd aufbewahrt werden sollen.

---

\*) Catalogue officiel de l'Exposition.

No. 999. Senats-Commission für Reichs- und auswärtige Angelegenheiten Bremen.

1. Télégraphe à aiguille.
2. Modèle d'un télégraphe à aiguille.
3. Anneaux en porcelaine.
4. Vases électriques.
5. Echantillon du fil de fer employé à la construction des premières lignes télégraphiques en 1846.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1882-1883

Band/Volume: [8](#)

Autor(en)/Author(s): Rothe Edmund

Artikel/Article: [Capitän J. W. Wendt. Eine biographische Skizze. 1-30](#)