

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

**Theodor Erdmann, Großherzogl. Oldenburgischer
Geheimer Rath, Excellenz**

**Rüder, August
Erdmann, Theodor**

Oldenburg, 1895

Das Jahr 1848.

urn:nbn:de:gbv:45:1-5414

straße gemiethet und nebst Garten nach Erdmanns Wünschen eingerichtet. Diese ganz zusagende Behausung ging ihnen, nachdem der wohlgepflegte Garten kaum recht angewachsen war, durch Kündigung, da Köben sie selbst bewohnen wollte, 1855 wieder verloren. Um dieser ewigen Unruhe überhoben zu sein, entschloß sich Erdmann selbst zu bauen, es gelang ihm einen schön gelegenen Platz, gegenüber der hohen Huntebrücke, an freier Lage zu erwerben. Er ließ den Neubau so einrichten, daß er in dem oberen Stockwerk die Familie seiner einzigen Tochter Elisabeth Harms behaglich mit aufnehmen konnte. Der Wechsel ward abermals der Familie erschwert, indem der frühe und harte Winter 1854/55 den Bau unerwartet verzögerte; erst im Oktober 1855 konnten Harms einziehen und im November Erdmanns selbst aus der Interimswohnung in der Heiligengeiststraße. In dem geräumigen und behaglichen eigenen Besitzthum hat Erdmann den Rest seines Arbeitslebens und dann die langen Jahre der Arbeitsruhe mit seinen Kindern und Kindeskindern angenehm verlebt und dasselbe wieder, wie einst das Zwischenahner Elternhaus, zu einem schönen Sammelplatz für Verwandte und Freunde gemacht.

Das Jahr 1848.

Der ruhige Gang amtlicher Thätigkeit ward im Frühjahr 1848, wie für viele Beamte, auch für Erdmann in verschiedener Richtung unterbrochen. Zwar, was bezeichnend für die oldenburgischen Staats- und Gemeinde-Verhältnisse war, ward die amtliche Thätigkeit des Chefs der Landespolizei nicht in hervorragender Weise in Anspruch genommen, da drückende Beschwerden, welche die Masse des Volkes in Bewegung zu setzen geeignet gewesen wären, nicht vorhanden waren. Die von außen angeregte theoretisirende politische Bewegung besaßte der Hauptsache nach nur einen beschränkten Kreis von studirten Leuten, unzufriedenen Unterbeamten und Volksschullehrern und machte sich in Versammlungen in bedeckten Räumen Luft. Es war, wie man jetzt weiß, durch den Einfluß der verwandten Herrscherhäuser von Rußland

und Dänemark neben sonstigen thatsächlichen Schwierigkeiten, trotz der gegebenen Versprechungen und namentlich der Annahmen des ersten Justizbeamten des Landes, des Präsidenten des obersten Gerichts Kunde, nicht dazu gekommen, dem aus recht verschiedenen und örtlich getrennten Landestheilen erst im Laufe des Jahrhunderts zusammengelegten Großherzogthum eine gemeinsame Volksvertretung oder doch landständische Verfassung zu geben. So standen jetzt die zusammenberufenen Notabeln und die Inhaber der neubesetzten obersten Ministerialstellen einer unvorbereiteten Aufgabe gegenüber, deren befriedigende Lösung erst nach mancherlei Schwanken, doch ohne eigentlichen Kampf, gelingen konnte. Unmittelbar hat Erdmann nicht mit einzugreifen gehabt; doch ward sein besonnener Rath, zu dem er als erster Sicherheitsbeamter berufen war, ohne Zweifel auf verschiedenen Seiten, namentlich auch vom Großherzoge selbst gehört. Als der Parole des Tages, dem Rufe nach Bürgerwehr, nachgegeben ward, war Erdmann einer der Ersten, welche dafür sorgten, daß die disponiblen Waffen nicht in gefährliche Hände kamen, und stand neben Ministern und anderen hohen Beamten unter dem Gewehr und that Wachtdienst, bis sich der Strom im Sande verließ und man der besonnenen Landespolizei und dem aus Landeskindern gebildeten Militair wieder die unbequeme und gefährliche Sorge für die innere und äußere Sicherheit zu wachen überließ. Eine sachgemäße Aufgabe erwuchs ihm dagegen bald als Mitglied einer Commission zur Revision der Rechtsverhältnisse der von dem veralteten Hörigkeits- und privatlichen Unterthänigkeits-Verbande jetzt befreiten Landstellen der ehemaligen Bisthümer Münster und Osnabrück, welche in reactionairem Eifer gegen Alles, was von der französischen Eroberung her stammte, im Jahre 1814 übereilt und aus mißverstandenen Respect vor Privatrechten wiederhergestellt war. Bald ward er nun mit vielen anderen außerordentlichen Aufträgen betraut, die vielfach in auswärtigen Geschäften bestanden, vielfach Reisen in allen Jahreszeiten herbeiführten und ihm oft weit mehr Mühe und Arbeit machten, als seine wohlgeordneten laufenden Geschäfte mit dem Bureau im eigenen Hause.

Die deutsche Flotte.

Neben der unklaren Bewegung für Volks-Bewaffnung, welche letztere von 1810 an in Preußen und in Deutschland seit der 1813—15 in den rein deutschen Kleinstaaten eingeführten allgemeinen Wehrpflicht vorhanden war und nur verbessert zu werden brauchte, entstand die tiefberechtigte für die Wehrbarmachung Deutschlands zur See, namentlich als sich im Frühjahr 1848 beim Ausbruch des Krieges mit Dänemark zeigte, daß dieser kleine Staat, im Besitze einer verhältnißmäßigen Seemacht, im Stande war, den deutschen Seehandel mit wenigen Schiffen lahm zu legen. Dies trat am entschiedensten an der Nordsee hervor, wo eine einzige bei Helgoland kreuzende Fregatte die Mündungen der deutschen Nordsee-Ströme zu blockiren vormochte. Ueberall, besonders aber in den Küstenstaaten, traten Versammlungen und Ausschüsse zusammen, um meist in stürmischer Weise zu versuchen, die Schöpfung namentlich einer Nordseeflotte — da Preußen in der Ostsee und Oesterreich im Adriatischen Meere wenigstens die Anfänge einer Kriegsflotte besaßen — ins Leben zu rufen. Die Regierungen der Küstenstaaten und auch Oldenburg, das an der Weser und der Seeküste einen verhältnißmäßig nicht unbedeutenden Antheil an dem Schiffahrtsbetriebe und auch am Seehandel hatte, bemühten sich dieser höchst berechtigten Bewegung eine practische Richtung zu geben. Unter den Beamten, welche für diesen Zweck verwendbar sein mochten, erschien Erdmann, vielleicht weil er durch sein Ressort mit dem Schiffahrtswesen in Berührung stand, wohl auch nach bekannten persönlichen Eigenschaften, besonders geeignet verwendet zu werden. So ward er denn im April 1848 bestimmt, an Berathungen von Regierungscommissarien theilzunehmen, die in Hannover und Stade zusammentraten, um Maßregeln zum Schutz der Küste, gegen zu besorgende dänische Angriffe von der Seeseite her, vorzubereiten. Man einigte sich dahin, daß vorläufig die Küsten nur durch an geeigneten Punkten anzulegende Batterien und Infanterie-Abtheilungen und durch einen Signal- und sonstigen Nachrichtendienst theilweise beschützt werden



könnten, daß aber zu einem ferneren und bleibenden Schutz bewaffnete Schiffe nöthig seien. Demgemäß ward denn auch im Oldenburgischen und an den anderen Seeküsten vorgegangen. Zur weiteren Förderung und Leitung der allgemeinen Bewegung berief seinerseits der Fünfsziger-Ausschuß, den das sogenannte Vorparlament in Frankfurt zurückgelassen hatte, im Anfang Mai einen Congreß nach Hamburg und forderte auch die Regierungen auf, ihn mit Commissarien zu beschicken, was diese wegen der mangelhaften Vollmachten der freiwilligen Deputirten glauben ablehnen zu müssen; doch ließen sie ihre Commissare Ende Mai wieder in Hannover zusammentreten, um ihren guten Willen zur Förderung der Flottenangelegenheit zu bethätigen und die Sache in der Hand zu behalten, auch Verzettlung der Kräfte nach Möglichkeit zu verhindern. Erdmann nahm an diesen Conferenzen, zu denen Sachverständige aus kaufmännischen und seemännischen Kreisen zugezogen wurden, wiederum Theil. Dieselben führten zu einer Einigung mit den Bevollmächtigten des eben nach tumultuarischen Verhandlungen auseinander gegangenen „Marine-Congresses,“ wozu es der ganzen Besonnenheit der Regierungs-Commissare bedurfte. In den in Folge dessen ausgearbeiteten Organisations-Vorschlägen an den Bundestag und die National-Versammlung konnte Erdmann freilich vorläufig schon ihres flüchtigen Zustandekommens wegen nicht viel mehr als eine Vermehrung, des sonst schon von andern Seiten aufgehäuften „schätzbaren Materials“ sehen. Aus diesen ersten Aufträgen entwickelte sich für Erdmann ein dauerndes Commissorium für die Marine-Angelegenheiten, welches verschiedene Missionen an die preussische und hannoversche Regierung und Verhandlungen mit den von der Reichsregierung und Preußen nach Oldenburg gesandten Commissionen zur Folge hatte und ihn auch veranlaßte, mit dem Marine-Commando direct zu verhandeln und dessen Beziehungen zum Staats-Ministerium zu vermitteln, auch dem Großherzoge unmittelbar Vortrag zu halten. Ein ehrendes Vertrauen überließ seinem Eifer und seiner Einsicht vieles, und der Großherzog August nannte Erdmann wohl scherzweise seinen Marine-Minister.

Zunächst schlug Erdmann der oldenburgischen Regierung vor, sich zur Erbauung einer Anzahl von Kanonenbooten und einer Dampf-Corvette auf oldenburgischen Werften gegen demnächstigen Ersatz der Kosten dem Bundestage gegenüber zu erbieten, was auch geschehen ist.

Ferner schlug Erdmann vor, diejenigen Untersuchungen an der Oldenburger Küste vornehmen zu lassen, welche dazu beitragen könnten, durch Beschaffung von beweiskräftigem Material für die geeignete Beschaffenheit derselben dem Lande den deutschen Kriegshafen und damit einen Gewinn von unberechenbarer Größe zu verschaffen. Dem entsprechend ward nun höheren Orts verfügt.

Mittlerweile beschloß Mitte Juni die Nationalversammlung, den Hamburger Vorschlägen nachgehend, die Bundesversammlung zu veranlassen, 6 Mill. Rthlr. zur Begründung einer deutschen Flotte nach und nach bis Mai 1849 verfügbar zu machen.

Das gleich darauf vom provisorischen Reichsverweser eingesetzte Ministerium gewann für den Posten des Commandeurs und Seezeugmeisters der zu bildenden Flotte in dem Capitain der griechischen Marine Brommy, einem geborenen Leipziger und alten Philhellenen, einen sehr erfahrenen und, wie sich in der Folge zeigte, mit besonderen organisatorischen Talenten begabten Mann, mit welchem Erdmann bald darauf schaffend gern zusammenarbeitete. Oldenburg gewährte meist durch Erdmanns Vermittlung der in unglaublich kurzer Zeit durch Ankauf von Schiffen und Material, Anstellung von Seeoffizieren neutraler Staaten und deutschen Capitainen und Steuerleuten als Hilfsoffiziere, Anwerbung deutscher Mannschaften auf der Weser zu Stande kommenden ersten Abtheilung der entstehenden Flotte alle mögliche Förderung.

Die Ergebnisse einer erneuten Untersuchung der Fahrwasser-Verhältnisse und eine Sammlung von Nachrichten über die Thunlichkeit von Marineanlagen, gestützt auf die Erfahrungen des ersten Deichbeamten Peters und die vor nicht langen Jahren vorgenommene genaue Vermessung und Kartirung der Jade durch den Deichinspector Heinrich Wöbcken, sowie endlich auf eine Denkschrift der mit der besonderen

militärischen Prüfung beauftragten Brigade-Adjutant von Welzien und Batterie-Commandeur Rüder, legte Erdmann in einer dem Druck übergebenen Denkschrift gemeinschaftlich und gründlich zugleich nieder. Sie wies nach, daß sich die „Fährhuck“ genannte Landspitze bei dem Dorfe Heppens an den Binnenjade vorzugsweise zur Anlage eines Kriegshafens und vorläufig zu einer sicheren Rhede für die Kriegsflotte eigne. Sodann zeigte sie, daß an der Weser zur vorläufigen Benutzung als Ausrüstungs- und Winterhafen Brake, und als Liegeplatz zum Auslaufen bereiter Schiffe die Rhede bei Nordenham in gleicher Weise sich empfehle. Im Januar 1849 ließ er ihr eine zweite Denkschrift, begleitet von den militärischen und wasserbau-technischen Gutachten folgen. Beide wurden auch unter der Hand von der Regierung, möglichst verbreitet.

In Oldenburg erschien darauf, und wohl zum Theil in Folge derselben, im Februar 1849 eine Commission der provisorischen Centralgewalt mit einem österreichischen Admiral an der Spitze. Schon gehörig von Bremen in seinem vermeinten Sonderinteresse für Bremerhaven bearbeitet, wollten die Commissare nur die Eisenwerke in Varel und den Fährhuck befehen. Erdmann und die ihm beigegebenen Deichgräfe Peters und die Lieutenants von Welzien und Rüder wurden zu ihrer Führung bestimmt und traten zunächst zu einer langen Conferenz zusammen, die möglichst benutzt ward, um die Vorurtheile gegen die in Betracht kommenden oldenburgischen Vertlichkeiten, namentlich Fährhuck zu heben. Der Großherzog sah die beiden Commissionen nicht nur bei Tafel, sondern ließ sie auch in Varel als seine Gäste behandeln. Dort wurden sie auch vom Publikum mit Fackelzug u. s. w. geehrt. Am zweiten Tage ging es bei sturmartigem Ostwinde und Frost, die letzte Strecke wegen Unfahrbarkeit der Wege zu Fuß auf dem Deiche nach dem ausgedeichten Lande des Dauns-Grodens, der zunächst als Baustelle für den künftigen Kriegshafen in Betracht kommenden Vertlichkeit. Die geschützte Lage der Rhede, das nach der langen Frostzeit eines ausnahmsweise harten Winters freie Fahrwasser, der scharfe Strom und das tiefe Wasser an der Landspitze, die augen-

scheinliche Thunlichkeit, die Rhede und später den Hafen gegen das Eindringen einer feindlichen Flotte zu schützen, überzeugten die Herrn Commissarien von der vorzugsweisen Brauchbarkeit des Punktes für einen späteren Kriegshafen. Practische Folgen konnte ihr günstiger Bericht zunächst nicht haben, da das Reichsregiment bereits im Mai des Jahres 1849 in eine zur Auflösung führende Krisis gerathen war. Ehe es aber soweit kam, bemühten sich die Regierungen der Nordseestaaten, die zu elf größeren Schiffen und sechsundzwanzig Kanonenboten angewachsene Flotte zu erhalten. In diesen Angelegenheiten sandte das neue Reichsministerium den General-Secretär Kerst unter Anderm auch nach Oldenburg, wo er zuerst mit Erdmann in persönliche Berührung trat. Es handelte sich um ein Trockendock zur Reparatur der Dampffregatte Erzherzog Johann. An der ganzen Weser war damals kein solches vorhanden. Erdmann hatte schon früher mit dem zum Admiral ernannten Commandeur Brommy über eine Anlage an einem besonders geeigneten Plage bei Brake verhandelt, desgleichen wegen Anstalten daselbst zur Sicherung der Schiffe gegen Eisgefahr. Bei dem Mangel an genügenden disponiblen Mitteln brantagte die Centralgewalt, die Nordseestaaten möchten monatlich 30 000 Rthlr. vorschießen, um die Baukosten und die laufenden Verpflichtungen gegen die Besatzung zu decken. Dagegen solle das Marine-Ministerium an die Nordsee verlegt und unter die Controle dieser Staaten gestellt werden. Erdmann empfahl diesen Vorschlag dringend und begründete dies damit, daß jedenfalls doch ein Bund der norddeutschen Staaten aus der augenblicklichen Verwirrung hervorgehen müsse und dieser dann die Flotte werde haben wollen. Leiste nun Oldenburg in der jetzigen Noth Hülfe, so habe es Aussicht, zunächst mit jenen Anstalten dem Lande große öconomische Vortheile zuzuwenden. Die Großherzogliche Regierung stimmte dem zu, gab das Land zur Anlage des Dock's her und übernahm den Bau, welcher so beschleunigt ward, daß die Fregatte schon am 2. October 1849 in das Dock gebracht und dieses provisorisch mit einem Damm verschlossen werden konnte. — Die Entscheidung über die übrigen Hafenanstalten bei Brake verzögerte sich, durch

Gegenwirkungen anderer Küstenstaaten bis Mitte October, wo man sich in Frankfurt, veranlaßt durch das Entgegenkommen von Oldenburg, für dieses entschied. Oldenburg ließ nun mit solcher Energie arbeiten, daß Anfang December 1849 Alles fertig war; doch veranlaßte ein ungewöhnlich früher Eisgang, daß nur drei Corvetten, die in den Hafen gelegt werden konnten, nach Brake kamen, die andern Schiffe aber in die Seeite gelegt wurden; die Anstalten aber kamen dem Plaze und damit dem Oldenburger Lande zu Gute.

Im März 1850 erschien, auf Oldenburgs und anderer Nordseestaaten Veranlassung, von der damaligen Central-Gewalt entsendet eine aus einem österreichischen Marine-Obersten und preußischen Rath (dem Dichter der Siegfried-Sage Jordan) bestehende Commission, um den Werth der einzelnen Vertlichkeiten und Gebiete der Nordsee für Anlage eines Kriegshafens zu prüfen. Erdmann hatte dieselbe zu begleiten. Sie erklärte sich aus strategischen Gründen gegen Elbe und Ems und entschied sich, da das Wetter die Fahrt zur See nach der Jade erschwerte, ohne sie gesehen zu haben, für diese.

Weitere Bemühungen Oldenburgs, mit den Hafenanstalten erweiternd vorwärts zu kommen, wurden zwar in Frankfurt gutgeheißen, scheiterten aber zunächst am Mangel an Geld und dann an dem Conflict zwischen Oestreich und Preußen, in dem Letzteres den Unions-Reichstag in Erfurt im März 1850 zusammenberief und Ersteres mit der Reaktivierung des alten Bundestags antwortete. Diese Verhältnisse brachten die junge Flotte an den Rand des Verderbens, während Oldenburg seine Bemühungen, dieselbe zu retten, fortsetzte. Erdmann hatte dieserhalb durch Vermittlung des Gesandten Oberst Mosle mit dem preußischen Minister des Auswärtigen von Schleinitz und dem Vorsitzenden der Central-Commission, dem preußischen General von Radowitz, zu verhandeln. Er drang in einer Denkschrift vom Mai 1850 darauf, die Union der norddeutschen Staaten müsse sich in den Besitz der Flotte setzen, welche ja im Wesentlichen aus ihren Beiträgen begründet und erhalten sei. Das könne aber nur auf eine entschiedene Erklärung Preußens

geschehen, da nur auf diese hin der Admiral glaube, dieselbe ohne Schwierigkeiten übergeben zu können. Diese Erklärung war aber nicht zu erlangen; es kam zu allerlei hinhaltenden Aeußerungen und Anträgen nebst weitläufiger Correspondenz. Dieselbe ist im oldenburgischen Staatsarchiv niedergelegt. Sie stellt Erdmanns Klarheit und Festigkeit in das schönste und hellste Licht, ist aber zu umfangreich, als daß man hier den Versuch machen könnte, ihr mit einem Auszuge zu folgen.

Oldenburgs energisches Andrängen hatte aber doch den Erfolg, daß Preußen, in der Person des Hauptmanns Geppert vom Kriegsministerium einen Commissar mit dem Auftrage absandte, der Flotte die zu ihrer Erhaltung nöthigen Geldmittel zu gewähren und im Falle eines Bruchs mit Oesterreich die Befehlshaber zu bestimmen, daß sie die Flotte Preußen zur unbedingten Verfügung stellten. Dies ward dem oldenburgischen Staatsministerium vertraulich mitgetheilt. Offen durfte der Commissar nicht auftreten. Unter der Hand sollte Oldenburg für Preußen das Geld gewähren und die Vorbereitungen zur Aufnahme der Flotte auf oldenburgischem Gebiete treffen. Geppert ward dieserhalb vom Ministerium an Erdmann verwiesen; dieser verschaffte unter passenden Vorwänden dem Commissar Gelegenheit, sich an den verschiedenen Stellen, wo die Schiffe lagen, von ihrer Beschaffenheit und dem Werthe des Personals der verschiedenen Kategorien, aus denen es sich zusammensetzte, eine eigene Meinung zu bilden. Diese fiel überraschend für Geppert, der mit unberechtigten in Berlin erregten Vorurtheilen gekommen war, ganz zu beider Gunsten aus. Der Großherzog empfing den Hauptmann nach Schluß der Besichtigungen und sprach sich in Erdmanns Gegenwart sehr günstig über den Admiral und seine neue Schöpfung aus, an die man den Maßstab der preussischen Armee von 1813 legen müsse. In diesem Sinne berichtete Geppert und drang auch seinerseits auf schnelle materielle Hülfe, damit nicht darin Oesterreich bei einem Conflict zuvorkomme und sich so in den Besitz der herrenlosen Flotte setze. Ein Versuch, preussischerseits sich in den Besitz der noch bei Eckernförde liegenden Fregatte Gefion zu setzen, um sie vor der Weg-

nahme durch die Dänen zu schützen, erregte, weil ganz gegen die seerechtlichen Gebräuche unternommen, den dort anwesenden Admiral dermaßen, daß Erdmann ihn nicht dahin bringen konnte, den Hauptmann Geppert als gehörig legitimirten Bevollmächtigten anzuerkennen. Ebenso bemühte sich Erdmann vergebens, die preußische Regierung zu denjenigen entschiedenen Schritten zu drängen, welche die Flotte in den Besitz der norddeutschen Union gebracht hätten. Dagegen erfolgte am 2. September 1850, zwanzig Jahre vor dem großen Tage von Sedan, die Reaktivirung des von Oesterreich zusammenberufenen alten Bundestags und kurz darauf die Auflösung der Union am 15. November und dann am 29. November der schmachvolle Tag von Olmütz.

Die Flotte, für welche Oldenburg schon so viel vor- schußweise hergegeben hatte, blieb seine Sorgenlast, und diese hatte Erdmann vorzugsweise zu tragen. In Brake war alles für sicheres Winterlager vorbereitet; doch nun erklärte Brommy, wohl um es mit dem an der Norseeküste wieder einflußreicher werdenden Hannover nicht zu verderben, die größeren Schiffe müßten in der Geeste bleiben. Es wurde aus Frankfurt vom Bundestag ein oesterreichischer Flotten- und ein preußischer Ingenieur-Offizier gesandt, um diese Angelegenheiten an Ort und Stelle kennen zu lernen und zu schlichten. Erdmann hatte sie wieder zu begleiten und machte bei schönem Wetter eine Fahrt von fünf Schiffen in See mit, wobei manövertirt und scharf geschossen ward; nicht ohne etwas Havarie beim zu Anker gehen im Hafen.

Erdmann empfahl, da man an der Fregatte Erzherzog Johann die nöthige Sicherheit habe, vor- schußweise eine förmliche Schleuse vor das Dock bauen zu lassen, da dies auf alle Fälle ein großer Vortheil für die Oldenburger Schifffahrt sein werde. Man kam damit nicht weiter. Die große Schwierigkeiten bietende Flottenangelegenheit fand, nachdem im oldenburgischen Ministerium und bei der Gesandtschaft in Frankfurt ein Personenwechsel eingetreten war, nicht mehr die nach Erdmanns Erachten nothwendige Unterstützung. Dies veranlaßte ihn, um die Entlassung von seinem Commissariat für die Marine zu bitten. Dieselbe ward ihm

unter ausdrücklichem Bedauern des Großherzogs und Dank für das bisher Geleistete bewilligt. Am 17. Januar 1850 war ihm dafür bereits das Kleinkreuz des Haus- und Verdienstordens verliehen worden.

Nachdem dann im August 1851 das Departement des Innern auf den Freiherrn von Berg übergegangen war, ließ sich Erdmann bestimmen, das Commissariat wieder zu übernehmen, da er in v. Berg einen charakterfesten und nicht zu kleinlicher Einnischung geneigten Staatsmann kannte.

Im April 1851 lud Hannover Oldenburg und die Senate von Bremen und Hamburg zu Besprechungen darüber ein, was unter den drohenden Umständen für die Erhaltung der Flotte zu thun sei. Erdmann ward mit dem Auftrage entsandt, jedes zweckmäßige Bemühen für die Erhaltung der Flotte, mit oder ohne Preußen, zu unterstützen. Der hannoversche Premier-Minister von Münchhausen erklärte, das sei auch Hannovers Bestreben und rückte mit dem Plane der Dreitheilung der Flotte vor. Die meisten Mittel- und Klein-Binnenstaaten hätten aber wenig Neigung gezeigt, etwas Besonderes für eine in der Nordsee zu stationirende Flotte zu thun; es schein ihm daher nothwendig, daß die Nordseestaaten übereinkämen, wenigstens eine kleine Flotte als Stamm für zu hoffende bessere Zeiten zu erhalten. Erdmann und Senator Duckwitz von Bremen, der ehemalige Reichsmarine-Minister, erklärten dagegen, partikularistische Unternehmungen seien nicht günstig, die betreffenden Staaten müßten den Bund zu einem Beschluß für die Erhaltung der Flotte drängen. Den 6. August ward wieder eine vertrauliche Sitzung gehalten, in welcher der hannoversche Bundestagsgesandte darlegte, daß von den meisten Staaten weder genügend Geld noch sonst Förderung zu erwarten sei und man sich bereits hinter völkerrechtliche Bedenken stecke, ob eine solche Flotte als die des Bundes anerkannt werden würde.

Endlich vereinigte man sich doch, durch Hannover beim Bunde Anträge für die Erhaltung der Flotte stellen zu lassen. Es ist dies geschehen; neue Ausschüsse wurden gebildet, deren Zusammensetzung — bei der Oldenburg nicht betheilig war — keinen guten Ausgang erwarten ließ. Es

ward lange über verschiedene Möglichkeiten verhandelt; noch ein letzter Antrag der Seestaaten wurde von Hannover eingebracht, aber mit 11 gegen 6 Stimmen abgelehnt und am 30. Dezember 1851 die Auflösung endgültig beschlossen. Von Oldenburg war Erdmann, zu dem Ende, möglichst für die Erhaltung mitzuwirken und wenigstens klare Einsicht in die Sachlage zu gewinnen, nach Hannover gesandt. Er erfuhr, daß Preußen, seit sich im September 1851 der Steuerverein, dem Hannover und Oldenburg angehörten, dem preußischen Zollverein angeschlossen hatte und Aussicht für Preußen vorhanden war, durch Oldenburgs Entgegenkommen an der Nordsee festen Fuß zu fassen, sich bereit erklärt hatte, sich an der Nordseeflotte zu betheiligen. Dies wollte aber wieder Hannover nicht zulassen, welches sich durch diese Flotte ohne Preußen einen großen politischen Einfluß zu verschaffen vermeinte. Erdmann ersah aus den ihm mitgetheilten Acten, daß Hannover eher die Flotte untergehen lassen, als Preußen an der Nordsee dulden werde, da dessen Endziel die Incorporation von Hannover sei. Bayern und Sachsen wollten nur etwas für diese Flotte thun, wenn der Zollvereinsvertrag zu ihren Gunsten abgeändert werde. — Weitere Verhandlungen beim Bunde wurden als aufsichtslos aufgegeben, dagegen im März 1852 ein Congreß der Staaten, welche für Erhaltung ihre Stimmen abgegeben hatten, nach Hannover berufen. Erdmann war wieder Vertreter Oldenburgs, mit der Aufgabe, jede Betheiligung bei dem Geschäft der Auflösung der Flotte abzulehnen, dagegen sich zu erbieten für die Erhaltung derselben, über einen Durchschnitts-Beitrag bis zu 5 Sgr. (50 Pf.) für den Kopf der Bevölkerung, beitragen zu wollen. Er machte mit dem Minister v. Scheele und Senator Duckwitz zur Vorbereitung der Sache Berechnungen, nach denen bei der kleinen Belastung von 2 Sgr. auf den Kopf der matrifularmäßigen Bevölkerung von über 12 Mill. Seelen und einer Vorbelastung der Küstenstaaten mit weiteren 2 Sgr. eine Summe erlangt wurde, mit der Admiral Brommy erklärte, etwas Brauchbares erhalten zu können. Erdmann sah sich, als die größeren Binnenstaaten die Sache sehr kühl auffaßten, veranlaßt, zu einer besonderen

Besprechung der Küstenstaaten, um sich über höhere Beiträge zu einigen, einzuladen; doch auch hier waren nur Hannover, Oldenburg, Hamburg und Bremen entschlossen, den höheren Beitrag von 5 Sgr. zu gewähren, von da ab fielen die Angebote bis zu 5 $\frac{1}{2}$ Pf. von Meiningen, nach und nach ab, so daß nur eine Summe von rund 525,000 Rthlr. sichergestellt war. Dazu kamen noch allerlei Nebenansprüche. Mit solchen kleinen Mitteln erklärte der Admiral sei unbedingt nichts Brauchbares zu erhalten, und somit war die erste deutsche Flotte rettungslos verloren. Ihre schleunige Auflösung ward per majora vom Bundestag beschlossen. Preußen übernahm gegen den Taxpreis die Fregatten Eckernförde und Barbarossa. Der Admiral mußte die übrigen Schiffe in Bremerhafen vereinigen, um sie dem Militär-Ausschuß zu übergeben. Als Spezial-Commissar bot sich diesem der ehemalige oldenburgische Regierungspräsident Fischer dar, der 1848 seinen Posten in Birkenfeld aufgegeben hatte und sich seitdem in Frankfurt niedergelassen hatte. Er wurde sofort aus dem oldenburgischen Staatsdienst entlassen und leitete dann das Geschäft der nunmehr unabwendbaren Verschleuderung der mit Mühe und Hingebung geschaffenen Flotte. Erdmann fiel dabei die peinliche Aufgabe zu, noch monatelang mit dem Militär-Ausschuß zu verhandeln. — Ebenso lehnte sich Oldenburg vergeblich gegen die rücksichtslose Entlassung der mit Patent und ohne Vorbehalt angestellten Offiziere auf; nur eine dürftige Abfindung ward ihnen zu Theil. Ende Juli 1853 ward der verdiente Bildner der Flotte, der Admiral Brommy, mit den letzten Verwaltungsbeamten entlassen, jedoch ihm eine bescheidene Pension zuerkannt; mit dieser lebte er in Bremerhaven, bis er 1857 eine Stellung bei dem Erzherzog Maximilian in der österreichischen Marine bekam; aber schon nach einem halben Jahre kehrte er krank nach dem Norden zurück, zog nach St. Magnus bei Lesum und starb hier am 9. Januar 1860. Beerdigt ist er in Hammelwarden bei Brake. Erdmann aber, welcher der vorerst verlorenen Sache scheinbar vergeblich, mit Hingebung im Interesse Deutschlands und auch des engeren Heimathlandes Oldenburg gedient hatte, lebte lange genug, um die deutsche Flotte

wiedererstehen zu sehen als ein Organ des neuen Deutschen Reiches und mit ihr an Oldenburgs Fideicommiss auf dem öden Fährhuck den mit allen Anstalten der späteren Marinetechnik wohlausgerüsteten Kriegshafen, der den Namen Kaiser Wilhelms I. trägt. Als eine besondere Gunst Gottes erschien es ihm aber, daß er in seinem ältesten Enkel Theodor Harms einen Mann sich herausbilden sah, der an der Entwicklung des Torpedowesens der deutschen Seemacht fördernd hat mitwirken dürfen.

Verhandlungen wegen eines preussischen Kriegshafens an der Jade.

Aus der Thätigkeit für die deutsche Flotte erwuchs für Erdmann ein neuer folgenreicher Auftrag: Verhandlungen über Abtretung des genannten Fährhucks an Preußen behufs Anlegung eines Kriegshafens daselbst zu führen. Mit derselben verbanden sich in eigenthümlicher Weise solche zur Wiedergewinnung der Oldenburg-Bentinek'schen Landestheile, welche durch des letzten oldenburgischen Grafen Anton Günthers Testament seinem natürlichen Sohn, der vom Kaiser unter den Namen Anton von Oldenburg in den Reichsgrafenstand erhoben war, 1667 zugefallen waren. Sie waren durch Heirath und Erbgang in die Gräflich Bentinek'sche Familie gekommen und zur Zeit in dem, von englischen und holländischen Verwandten in verschiedenartiger Weise angefochtenen thatsächlichen Besitz eines Sohnes des letzten Grafen aus der Hauptlinie, dessen Erbberechtigung die Vettern wegen zweifelhafter Legalität der Ehe seiner Eltern nicht gelten lassen wollten. Dazu kam, daß die Besitzungen, nämlich die Herrlichkeit Kniephausen im Feverlande, die Herrschaft Barel und dann verschiedene werthvolle Marschgüter im alten Herzogthum Oldenburg, nicht in gleichen Rechtsverhältnissen unter sich und zum Großherzogthum, ja zum Deutschen Reiche und Bunde standen. Dies führte zu vielfachen Weitläufigkeiten und Wirren, die aus der Welt zu schaffen gleichmäßig im Interesse Oldenburgs und der Familie lag und die auch dasjenige des Königs Friedrich Wilhelm IV. von Preußen erregt hatten.