



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Fitger, E.: Der Seemann und seine soziale Lage

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Der Seemann und seine soziale Lage

Von E. Fitger



Bei den Verhandlungen des Reichstags über die neue Seemannsordnung sind von sozialdemokratischer Seite lebhafteste Klagen über die wirtschaftlichen Verhältnisse der seemannischen Bevölkerung laut geworden. „Die Ärmsten der Armen“ nannte ein Redner die Matrosen und die Heizer. Das mag dem Verein für Sozialpolitik den letzten Anstoß gegeben haben, eine Untersuchung über die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter anzustellen. Es ist ein Vorzug unsrer Zeit, daß sie einen Areopag hat, dem für solche Untersuchungen das nötige Ansehen zu Gebote steht, weil er sich von allen Interessententendenzen vollständig fern hält und nur einen Zweck im Auge hat: die Ermittlung der Wahrheit. Das erkennt man in beiden Lagern an.

Natürlich haben die Hochschulprofessoren, die doch die geistigen Potenzen des Vereins sind, wenig Beziehung zu „Jan Maat“ und zu seiner Lebensweise an Bord und am Land. Aber es fehlt ihnen nicht an Gelegenheit, sich mit einem großen Kreise von Sachkennern in Verbindung zu setzen, mit ihnen die Methode der Untersuchungen zu vereinbaren und geeignete Männer auszuwählen, um dem, was unbekannt ist, nachzuforschen und das Ermittelte mit dem Mitbekannten zu einer Reihe lebensgetreuer Bilder zu verarbeiten und dadurch Kenntnis des Ganzen zu schaffen. Das hat der Verein für Sozialpolitik getan. Er hat dabei seine Mitarbeiter ausdrücklich darauf verwiesen, auch die Ansichten der in der Seeschifffahrt tätigen Arbeiterbevölkerung, eben der Matrosen, Bootsleute, Segelmacher, Schiffszimmerleute, Köche, sowie des Maschinenpersonals, der Heizer und Kohlenzieher und auch der Kajütendienererschaft zu erforschen. Andererseits haben die großen Reedereien und die Unternehmervereine bereitwillig ihre Unterstützung zugesagt und geleistet. Es ist ein sehr ins Einzelne gehender Fragebogen aufgestellt worden, und zwar ist an diesem hauptsächlich der Professor Tönnies beteiligt, der beim Hamburger Hafenarbeiterstreik geradezu als Vertrauensmann der Streikenden angesehen werden konnte. Auch in Reederkreisen hat man dem Fragebogen viel Aufmerksamkeit gewidmet und manche Frage hinzugefügt. Der Apparat ist also wohlgeeignet gewesen für seinen Zweck.

Der schon vor Jahresfrist erschienene erste Band des vom Verein für Sozialpolitik herausgegebenen Werkes „Die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter“ brachte eine Abhandlung über die wirtschaftliche und die technische Entwicklung der Seeschifffahrt von der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts bis auf die Gegenwart. Er berührte, um den Erhebungen in keiner Weise vorzugreifen, die Lage der Seeleute nur äußerlich, historisch und in nicht streitigen Angelegen-

heiten. Jetzt ist der zweite Band erschienen, der acht Abhandlungen enthält.^{*)} Zwei von ihnen gelten der Lage der englischen und der französischen Schifferbevölkerung und haben Macrosty in London und de Seilhac in Paris zu Verfassern. Eine dritte behandelt die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts mit besondrer Berücksichtigung des Arbeitsvertrags von Professor M. Pappenheim in Kiel. Die fünf andern sind schon Ergebnisse der deutschen Erhebungen. Man hat die deutsche Küste in einzelne Sektionen zerlegt und unter die Mitarbeiter verteilt. Zuerst kommen natürlich die zum Wort, deren Objekte klein und einfach waren; die entscheidenden Züge des Bildes müssen Hamburg und Bremen liefern. Über ihre Verhältnisse enthält der neue Band noch nichts.

Der Leser möge sich vergegenwärtigen, daß der Seemann in mancher Beziehung ganz anders lebt und leben muß als der am Lande wohnende Arbeiter der Industrie und der Landwirtschaft. Er ist ein Zugvogel auf seiner Arbeitsstätte. Einige Tage bevor das Schiff abfahren will, „mustert“ der Kapitän seine Leute „an.“ Der Kontrakt muß vor dem Seemannsamt abgeschlossen werden. Ehe der Kapitän so weit ist, muß er seine Leute gewinnen; mitunter hat er unter vielen sich anbietenden zu wählen, mitunter ist es schwierig, Leute aufzufinden. Um beide Teile zusammenzuführen, ist meist eine Mittelsperson nötig, der „Heuerbaas,“ von Haus aus ein freier Makler, der jedoch mehr und mehr unter obrigkeitliche Aufsicht gestellt und neuerdings häufig zum Beamten eines von der Reederei gebildeten oder gemeinnützig organisierten Nachweisungsbureaus geworden ist. Der „Heuerbaas“ ist einer der wichtigsten Beschwerdepunkte des Seemanns, und auch die Reeder haben unter Entartungen und Mißbräuchen schwer zu leiden gehabt. Denn dieser Vermittler ließ sich nicht nur manchmal von beiden Teilen abnorme Gebühren bezahlen, sondern er unterhielt auch oft Wirtschaft und Schlafgelegenheit und verdiente umso mehr, je länger er den Mann an der Erlangung eines Engagements verhinderte. Diese Verhältnisse sind besonders arg in allen amerikanischen Häfen, denn dort besteht keinerlei obrigkeitliche Aufsicht über den „Heuerbaas“ und „Schlafbaas.“ Aber auch in Deutschland hatten sich viele Mißbräuche eingeschlichen.

Der Seemann war dem Heuerbaas die milchende Kuh, sagt der Hafenmeister Duge in der Schilderung der Seefischerei in Geestemünde. Er wurde von dem einen Schiff auf das andre geschoben und mußte dafür seine Gebühr zahlen (je häufiger er wechselte, desto mehr). Er wurde von Bord gebracht, wenn er Geld verdient hatte, und lag solange stellenlos an Land, bis sein Verdienst in die Tasche seines Gastwirts und Heuerbaasen geflossen war und er bei diesem noch Schulden hatte, die er wieder abbezahlen mußte, wenn er durch dessen Gnade eine neue Stelle bekam. Zwar bestand eine Taxe für die Stellenvermittlung, doch wurde sie nicht beachtet; wer dem Heuerbaas am meisten zahlte, bekam eine Stelle, andre, die nicht zahlen konnten oder wollten, blieben unberücksichtigt, kurz, es herrschten die unerhörtesten Zustände, die nur möglich waren infolge einer unglaublichen Gleichgültigkeit der Seeleute selbst.

^{*)} Leipzig, Duncker und Humblot.

Auch die Behörde, der die Mißwirtschaft bekannt war, konnte nichts zu ihrer Beseitigung tun, da sich nicht einmal arg Betroffene bereit fanden, entsprechende Angaben zu machen, weil sie fürchteten, und zwar mit Recht, daß sie bei der Stellenvermittlung später noch mehr als bisher zu Schaden kommen würden. Das ist denn glücklich in den letzten Jahren an vielen Orten beseitigt worden. Teils haben die großen Reedereien eigne Heuerbureaus gegründet, teils die Reedereivereine, teils die Behörde.

Entscheidend aber greift das neue Gesetz, das am 1. April dieses Jahres zusammen mit der neuen Seemannsordnung in Kraft getreten ist, über die Stellenvermittlung der Seeleute ein. Es macht das Gewerbe der Heuerbaase konzeptionspflichtig und verbietet seinen Inhabern die Unterhaltung einer Wirtschaft wie auch das gewerbmäßige Vermieten von Logis.

Im Auslande — der Seeschiffer steht ja fast immer „mit einem Fuß im Ausland“ — war und ist es noch viel schlimmer, nicht nur weil dort die obrigkeitliche Aufsicht fehlt, sondern weil der in der Heimat fast gänzlich ausgeschlossene Kontraktbruch hinzukommt. Den mit Urlaub an Land gehenden Seemann verfolgen gewissenlose Heuerbaase, Kneipwirte und liederliche Frauenzimmer wie Harpyen. Man sucht ihm sein Geld abzunehmen und ihn zur Desertion von seinem Schiff zu verleiten, weshalb man ihm die glänzendsten Anerbietungen macht. Bestenfalls beschränkt sich der fremde Heuerbaas darauf, seine Vermittlungsgebühr zu verdienen. Oft genug hält er den Gast fest, bis eine hohe Beche entstanden ist, die dann aus dem Vorschuß gedeckt wird, den der Seemann von seinem neuen Kapitän erhält. „Landhaie“ nennt der Matrose bezeichnenderweise diese Sorte von Beutejägern.

Kommt der Seemann mit seinem Schiff in der Heimat an, so wird er entlassen. Beim Engagement wußte er oft nicht, ob er auf Monate oder auf Jahre wegging; nach der Entlassung weiß er nicht, wann er wieder in See geht. Der eine wünscht ja auch vielleicht ein halbes Jahr an Land zu sein; er hat schon Frau und Kinder, die ein Häuschen bewohnen und etwas Land bestellen, das von der heimgebrachten Löhnung allmählich bezahlt werden soll. Der solide Seemann kehrt eiligst heim und schont jeden Groschen. Leute dieser Art gibt es immer noch, namentlich in den Ostseegegenden, während im Westen in neuerer Zeit die Industrie eine große Anziehungskraft ausübt. Aber es gibt auch viele *enfants perdus*, die bis zum nächsten Engagement in den Wirtschaften der Hafenstädte herumlungern, die richtigen Opfer der „Landhaie.“ Den hier obwaltenden Übeln tritt man nun endlich wieder mit Gründung von „Seemannsheimen“ entgegen, die, als gemeinnützige Unternehmungen eingerichtet, nicht auf Gelderwerb ausgehn, sondern nur dem Seemann zu niedrigem Preise Wohnung, Verpflegung, Gelegenheit zum Lesen und zum Brieffschreiben, auch zu Geldsendungen nach der Heimat und zu Einzahlungen in Sparkassen geben wollen. Auf diesem Gebiete muß noch viel mehr geschehn als bisher. Es gilt, nicht nur den Seemann vor „Landhaien“ zu bewahren, sondern auch vor den Folgen eignen Überschwärmens bei der Ankunft nach langer Seefahrt, die ihn auf einmal in den Besitz ungewohnter Summen bringt. Wie mancher hat nicht in den Exzessen einer Nacht den Lohn der ganzen Reise eingebüßt!

Der Seemann lebt, wie schon mehrfach bemerkt worden ist, unter andern Bedingungen als der Arbeiter in der Fabrik oder auf dem Acker oder in der Werkstatt des Handwerkers. Dieser kann, wenn ihm Unbill widerfahren ist, sofort Hilfe bei Nachbarn, bei der Obrigkeit, beim Gericht finden. Sener muß an Bord bleiben, wochen-, monatelang. Unterwegs aussteigen kann er nicht. Er begibt sich seiner persönlichen Freiheit, denn die Disziplin an Bord muß unbedingt aufrecht erhalten werden. Um Schiff und Menschen gegen die Gefahren der See zu verteidigen, muß sich der Einzelne ohne Widerrede dem Willen des Kapitäns unterordnen, sogar bis zur unmittelbarsten Lebensgefahr. Bei der Beratung der Seemannsordnung haben die Sozialdemokraten Neigung gezeigt, dem Kultus der Koalitionsfreiheit die Strammheit der Disziplin zu opfern. Koalitionsfreiheit mag am Lande am Platze sein, aber an Bord kann nur die Unterordnung nützen. Das sehen auch die Schiffer selbst wohl ein, denn andernfalls sind Schiff und Besatzung in größter Gefahr. Obgleich sich die Sozialdemokratie die erdenklichste Mühe gegeben hat, die Seeleute für das Koalitionsrecht an Bord — das am Lande wird selbstverständlich nicht bestritten — zu begeistern, hat sie doch wenig Erfolg damit gehabt.

Ein anderer wichtiger Unterschied zwischen Seemann und Landarbeiter liegt darin, daß der Seemann von seinem Arbeitgeber, dem Reeder, Kost und Wohnung erhält. Nur wenig Schiffer, nur solche in regelmäßiger kleiner Küstenfahrt, machen eine Ausnahme davon, indem sie sich selbst beköstigen. Natürlich kann der Matrose vor der Abfahrt nicht die Menge und Güte des mitgenommenen Proviantes und Wassers prüfen. Auch kann er die gehörige Verpflegung bei genügendem Proviant an Bord nicht erzwingen, wenn ihm der Staat nicht mit obrigkeitlicher Verordnung beisteht. Seit undenklichen Zeiten gibt es solche Verordnungen, die den Schiffer sichern, ihm einen festen Anspruch geben sollen, dessen Nichterfüllung er hernach durch das Gericht ahnden lassen kann. Nach den bis jetzt vorliegenden Berichten gibt die Verpflegung selten Grund zur Klage, und wenn man solche hört, ist der Koch daran schuld, nicht der Kapitän oder die Reederei. Gute Schiffsköche zu bekommen ist für die Reederei schwer. Sehr oft vermieten sich Leute als Köche, um den etwas bessern Lohn zu bekommen, die von ihrer Aufgabe keine Ahnung haben. Ein Reeder erzählte mir kürzlich, sein Kapitän stellte einen Mann, über dessen Küche die Mannschaft bitter klagte, zur Rede, und dieser gestand ein, daß er noch nie als Koch gefahren sei. Auf die Frage, wie er sich denn als Koch vermieten könne, antwortete er ganz treuherzig: „Kaptein, ik hebb jo en Kochboek!“

Bei längern Reisen, hauptsächlich auf Segelschiffen, wird das Essen sehr bald einförmig, das frische Fleisch, die frischen Gemüse gehn aus, mehr und mehr sieht sich die ganze Besatzung auf Salzfleisch, Hülsenfrüchte, Hartbrot und Schiffszwieback angewiesen. Das verstimmt, ist aber auf Segelschiffen wenig zu ändern, höchstens durch Benutzung der Konserven, die ja unsre Zeit so viel besser und wohlfeiler herzustellen weiß als die Vergangenheit. Dem Dampfer bieten sich bessere Gelegenheiten, da die Reisen viel kürzer sind und auf längern immer Gelegenheit zum Anlaufen eines Zwischenhafens ist. Klagen in dieser Beziehung kommen in dem englischen Gutachten zutage. Ein

englischer Seemann erzählte vor dem Arbeitsausschuß: „Raum sind wir ein paar Tage auf See, so wird die Mannschaft auf Mindestratzen gesetzt, und wenn sie dann über alles gesprochen hat, und jeder hat seine Leidensgeschichte erzählt, dann wird einem jeden die Gesellschaft des andern langweilig, einfach weil man keine Abwechslung hat, keine Veränderung beim Mittagessen oder beim Tee. Man weiß genau, was es nächsten Dienstag zum Tee, zum Mittagessen oder zum Frühstück gibt. Jedermann wird auffällig, jeder wird der Gesellschaft des andern überdrüssig, und die geringste Anforderung, die ein Offizier an einen Mann stellt, macht diesen, alles infolge der Einförmigkeit des Essens, verdrießlich. Er ist nicht aufgelegt, seine Arbeit so zu tun, wie er sollte, und wenn er auch nicht widerspricht, so zeigt er sich doch wenig bereitwillig und tut die Arbeit nicht mit der nötigen Lust und Liebe, und dann beschwert sich der Offizier darüber. Ich habe verständige Kapitäne gekannt, die bemüht waren, wenn sie irgend konnten, in die Verpflegung an Bord eine Abwechslung zu bringen, weil sie die Notwendigkeit erkannten, es den Leuten ein wenig angenehm zu machen.“

Ein ähnlich interessantes Kapitel ist der Urlaub am Lande in fremden Häfen, der eng mit der Frage der Desertion zusammenhängt. Der britische Konsul in Nagasaki, der sich lebhaft für die Abstellung mancher Mißbräuche interessiert, schreibt, daß die Mannschaft der in Japan ankommenden Kriegs- und Handelsdampfer es in dieser Beziehung gut habe. Die der ersten habe zweimal wöchentlich Nachmittags, die Nacht eingeschlossen, und den ganzen Sonntag frei, die der Handelsdampfer einen Tag um den andern von 6 Uhr Nachmittags an und den ganzen Sonntag. „Die Folge davon ist, daß die Leute sowohl auf der Kriegs- wie auf der Handelsflotte alle Ursache haben, mit ihrem Dienste zufrieden zu sein, und da es ihnen im ganzen weder an Geld noch an ausreichendem Urlaub fehlt, sie keines von beiden mißbrauchen. . . . Auf den meisten Segelschiffen herrschen jedoch andre Gewohnheiten. In den japanischen Häfen landen z. B. die von Cardiff oder Philadelphia kommenden Schiffe häufig erst nach vier- bis sechsmonatiger Fahrt an und bleiben dann einen oder zwei Monate lang im Hafen liegen. Während dieser Zeit hängen Löhnung (d. h. Vorschuß auf die Löhnung) und Urlaub ganz von dem Ermessen des Kapitäns ab. . . . Das Leben in der Back eines Segelschiffes entbehrt auch des geringen Behagens, dessen sich sogar der ärmste englische Landarbeiter erfreut, mit der einzigen Ausnahme, daß des Seemanns Kost, wenn auch rau und einförmig, so doch immer ausreichend ist. Die Leute sind auf kleine, schlecht gelüftete Räume beschränkt, die bei hochgehender See noch dazu dicht geschlossen gehalten werden müssen. Unter den Tropen muß die Luft in diesen Kojen, zumal wenn sie voll nasser Kleider und Wachstaffete hängen, geradezu abscheulich sein. Die Beleuchtung ist so spärlich wie möglich, Tische und Tischgerät gibt es nicht, der Mann hält auf einem Kasten sitzend seinen Speisnapf zwischen den Knien. Bücher und Zeitschriften sind unbekannte Dinge an Bord, und es fehlt den Leuten jede Zerstreuung, mit der sie die wenigen Mußestunden ausfüllen könnten. Kann man sich da wundern, daß die menschliche Natur sich gegen die unnötige Verlängerung solcher Zustände auf-

bäumt? Kann man sich wundern, daß der Matrose, dem Geld und Urlaub verweigert werden, den Lockungen der Schnapswirte und der Seelenfänger ein williges Ohr leiht, und daß er, auch wenn er nicht Reißaus nimmt, seinen ganzen Lohn daran gibt, um eine Woche lang an Land ein lustiges Leben zu führen, das dann aus den Vorschüssen bestritten wird, die er für den nächsten Eintritt auf einem andern Schiff erhält? Und ist es schließlich nicht begreiflich, daß er die Gefahr auf sich nimmt, für Ausbleiben über den Urlaub bestraft zu werden, und daß er sich durch Verkauf seiner ganzen Ausrüstung für den zehnten Teil ihres Wertes Geld verschafft?" — Wir möchten nicht, wie der Konsul, die Bejahung jeder dieser Klagen als selbstverständlich ansehen. Die Verlockung ist allerdings drastisch geschildert.

Es ist sehr leicht zu ermitteln, wie viel Lohn der Seemann im Arbeitsmonat verdient. Denn alle Mannschaften werden von den Seemannsämtern angemustert und abgelohnt. Viel schwieriger ist aber der Jahresverdienst desselben Mannes zu ermitteln, denn der Mann pflegt immer einen Teil der Zeit an Land zu sein, sei es freiwillig, sei es unfreiwillig, sei es mit, sei es ohne Nebenverdienst. Das Kaiserliche Statistische Amt hat ermittelt, daß der Monatslohn der Vollmatrosen in ganz Deutschland im Jahre 1900 durchschnittlich 60,27 Mark betrug. In dem französischen Gutachten verzeichnet man, jedoch ohne eine derartige amtliche Unterlage, daß die großen Dampfergesellschaften 80 Franken gleich 64 Mark bezahlen. Noch etwas höher sind die Löhne in England, wo ja auch der allgemeine Arbeitslohn höher steht. Verzeichnet werden für Segelschiffe in großer Fahrt 60 bis 65 Schilling (62,40 bis 67,60 Mark), auf Dampfschiffen 60 bis 90 Schilling, meist jedoch 80 bis 90 Schilling (83,20 bis 93,60 Mark). Dazu kommt nun die Beköstigung. Der Berichterstatter über die Seefischerei in Geestemünde erzählt uns, daß die Fischdampfreeder die Beköstigung gewöhnlich an Spezialgeschäfte zu 1,20 Mark für Mann und Tag vergeben. Doch pflegen die Fischer gern einen Teil ihrer Nahrung durch die soeben gefangenen frischen Fische zu bestreiten. 1,20 Mark für den Tag scheint deshalb ein niedriger Satz zu sein. Das wären 36 Mark für den Monat; in Verbindung mit dem Lohn in Deutschland reichlich 96 Mark oder für den Tag 3,20 Mark. — Doch sei wiederholt darauf verwiesen, daß sich daraus noch kein Schluß auf die Jahreseinnahme des Seemanns ziehen läßt. — Die deutsche Unfallversicherung verzeichnet für die Seeberufsgenossenschaft als anrechnungsfähige Löhne für 53236 versicherte Personen (Schiffsjungen, Kellner, Kohlenzieher usw. eingeschlossen) die Summe von 32566000 Mark. Das wären 612 Mark auf den Kopf. Die 6928894 Versicherten aller Berufsgenossenschaften, ausgenommen die der Landwirtschaft, sind mit einer Summe von 5399149900 Mark an anrechnungsfähigen Löhnen verzeichnet. Das macht auf den Kopf 778 Mark. Der Unterschied in der jährlichen Beschäftigungszeit ist dabei unberücksichtigt geblieben.

Die Unfallhäufigkeit ist viel geringer, als man nach den allgemeinen Vorstellungen von den Seegefahren denken sollte. Während die gewerblichen Berufsgenossenschaften im Durchschnitt auf 1000 Vollarbeiter im Jahre 1900 8,6 und im Jahre 1901 8,5 Unfälle hatten, kommen auf die Seeberufsgenossen-

schaft 8 oder 9 Unfälle. Bergbau, Steinbrüche, Holzindustrie mit 12,1 bis 13 Unfällen stehn viel ungünstiger da. Andererseits sind natürlich die Unfälle mit tödlichem Ausgang in der Seeschifffahrt viel häufiger als im Durchschnitt.

Die Gesamtlage darf man so bezeichnen, daß sich die vorhandenen Schatten durch die Untersuchung bis jetzt nicht als schwärzer erwiesen haben, als vorher bekannt war, daß jedoch zur Besserung des Loses der Seelente auf dem erfolgreich beschrittenen Wege noch viel mehr geschehn kann als bisher.



Judentum und Christentum im Römischen Reiche

(Schluß)



aß Adolf Harnack nicht zu den zerstörenden, sondern zu den aufbauenden Geistern gehört, beweist er wieder durch sein neuestes Werk, das die Begründung und die Ausbreitung des Christentums in den ersten drei Jahrhunderten darstellt, und das man eine glänzende Apologie des Christentums nennen kann. Es hat an verneinenden und auflösenden Elementen nicht gefehlt in der protestantischen Theologie; sie sind besonders in der Bibelkritik tätig gewesen, und Harnack hat sich von dem Vorurteil, das sie im Dienste einer Tendenz verbreitet haben, noch nicht ganz frei gemacht. Die Tendenz war: den Glauben an Gott und an die Gottheit Christi zu zerstören, und darum wurde als unumstößliche Wahrheit gepredigt: Spuren einer Einwirkung Gottes auf die Weltgeschichte könne es nicht geben. Zu den deutlichsten Merkmalen einer solchen Einwirkung gehören erfüllte Prophezeiungen, darum — folgern diese „Voraussetzungslosen“ — müßten alle Schriften und Schriftsteller, die erfüllte Prophetien, klare Blicke in die Zukunft enthalten, nach der Erfüllung gefälscht sein. Es ist wohl Nachwirkung dieses Vorurteils,*) wenn Harnack nicht glauben kann, daß Jesus über die Grenzen des Judentums hinausgeschaut und das Heil, das er verkündigte, den Heiden zugebracht habe. Darum mag er die Gleichnisse, die die Pharisäer und Schriftgelehrten so übel nahmen, wie das von dem Weinberge, der den bösen Winzern genommen und andern gegeben wird, nicht auf die Verwerfung der Juden und die Erwählung der Heiden deuten; darum meint er, weil es doch zur Zeit der Abfassung des ersten Evangeliums schon Heidenchristen gab, habe sein Verfasser den Befehl, in alle Welt zu gehn und allen Völkern zu predigen, wenigstens dem Auferstandnen in den Mund legen müssen, da er es den noch im Fleische Wandelnden nicht sprechen lassen konnte; darum zweifelt er auch die Echtheit der Matthäusevangelien an, in denen das Wort Ekklesia vor-

*) Das war geschrieben, ehe im Märzheft der Preussischen Jahrbücher Harnacks Bemerkungen zum Kaiserbriefe an Hollmann erschienen. Dieser Rundgebung nach, mit der übrigens der Vorwärts noch lange nicht zufrieden ist, scheint sich doch das Negative in dem berühmten Dogmenhistoriker nicht auf bloße Nachwirkungen zu beschränken, sondern der Ausfluß einer zweiten, einer negativen Seele zu sein, die mitunter über die positive Schwester das Übergewicht gewinnt.