

Noch einmal Boucherie und Charcuterie

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen des Deutschschweizerischen Sprachvereins**

Band (Jahr): **8 (1924)**

Heft 9-10

PDF erstellt am: **06.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419553>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

französisch, und es gibt ja genug Leute bei uns, die ob solcher Meinung glücklich sind.

Die eingangs erwähnte Einsendung bemerkt noch, in gewissen Fällen könnten aber auch französisch geführte Banken deutsch. Ganz sicher, nämlich wenn sie Geld brauchen. Erst kürzlich sind wir mit deutschen Einladungen überschwemmt worden, Anleihen zu zeichnen für Staat und Republik Genf, für Staat und Republik Neuenburg und sogar für Jugoslawien. In solchen Fällen scheint die deutsche Sprache noch zugelassen zu werden. E. G.

Ein anderes Mitglied schreibt:

In Nr. 385 des „Bund“ vom 10. Herbstmonat ladet die Gerberei Olten ihre Anteilhaber zur Hauptversammlung in Langenthal ein. Das Unternehmen (mit Sitz im deutschen Olten) scheint völlig welsch zu sein, völlig welsch lautet auch die Einladung im deutschen „Bund“ nach dem deutschen Langenthal an die deutschen Anteilhaber.

Es gibt sicher in der ganzen französischen Schweiz kein Geschäft, das es wagen dürfte, seine französischen Anteilhaber samt der ganzen französischen Öffentlichkeit in einer französischen Zeitung mit deutscher Einladung vor den Kopf zu stoßen. Den Deutschschweizern gegenüber glaubt man aber jede Rücksicht und Höflichkeit fallen lassen zu dürfen. Sie haben ja nichts dagegen und sind ja nicht so empfindlich, sondern immer nur darauf bedacht, den „Graben“ zuzudecken, und ihre Muttersprache verunreinigen sie ja selber. Dabei wundern sich die Deutschschweizer noch, wenn sie von den Welschen charakterlos und dumm gescholten werden. W. R.

Von anderer Seite wiederum wird uns ein Briefumschlag mit dem Kopf zugeschickt:

Etablissement de cure Albisbrunn près Zürich

Wohlverstanden: Der Brief war nicht etwa an einen Pariser oder Neuporfer Kunden gerichtet, sondern an eine Zeitung in Zürich, also „tout près“.

Ausländische Ortsnamen.

Ein Mitglied schickt uns zwei Fahrscheine der Basler Straßenbahnen mit den Namen St-Louis, rue du Rhin und au canal. Diese Kulturdenkmäler gehören zu den Aufschriften St-Louis und Huningue derselben Straßenbahnen, aber, wie wir früher schon berichtet (1919, Nr. 7/8): das haben halt die Befreier des Elsses so verlangt für das jetzt staatlich französische, sprachlich natürlich immer noch deutsche Gebiet. Die französisch bezeichneten Stellen liegen im Elsaß. Darum finden wir auf den Fahrscheinen auch die reizende Doppelheit: „Kl. Hün.“ (d. h. Klein-Hünigen) und Huning. (für Huningue). Immerhin: der umgekehrte Fall, nämlich daß die Verwaltung einer französisch sprechenden Stadt da nachgegeben hätte, läßt sich gar nicht denken. Ob Frankreich den völlig deutschsprachigen Wagen das Befahren seines heiligen Bodens auf die Dauer verboten hätte? Wer hätte den größeren Schaden gehabt, die Basler oder die Elsäßer?

Aber was sollen wir dazu sagen, wenn wir im Jahresbericht der Universität Zürich im Abschnitt „Feierlichkeiten und Abordnungen“ lesen: „(Die Universität ließ sich offiziell vertreten) . . . am V. Congrès International des Sciences historiques in Bruxelles“ usw.; „an der hundertjährigen Geburtstagsfeier (!) Pasteurs in Paris und in Strasbourg.“ — Hoffentlich wird nun auch in der zürcherischen Volksschule dafür gesorgt, daß die Schüler zukünftig singen: „Zu S-trasbuhr auf der Schanz, da ging mein Trauern an,“ damit sie's dann wissen, wenn sie einmal — Kellner oder Portiers sind. — Da ging mein Trauern an!

Inländische Ortsnamen.

Ich erlaube mir, Ihnen einen Zeitungsausschnitt einzusenden, der uns wieder einmal von der Verwelschung deutscher Ortsbezeichnungen deutlich Zeugnis ablegt. Die Depeschagentur hat uns schon etwas daran gewöhnt. Zu begreifen ist am Ende noch, wenn man in deutschen Texten schreibt: Porrentruy, Delémont, Neuveville, Neuchâtel usw., obgleich wir für alle diese Orte im Deutschen althergebrachte gute Bezeichnungen haben, aber daß selbst in deutschen Zeitungen ferndeutsche Orte im französischen Gewande erscheinen, geht übers Bohnenlied! Da gibt es nun also ein Gessenay statt Saanen, Chatelet statt Gsteig, Bellegarde statt Jaun, Planfayon statt Blaffelen, Tavel statt Tafers, Guin statt Dürdingen, Morat für Murten, Cerlier statt Erlach, besonders aber Anet für Ins. Die Fribourg-Morat-Anet-Bahn ist ein sprechendes Beispiel einseitiger französischer Namenführung, trotzdem sie größtenteils durch deutsches Gebiet führt. Und nun kommt also in deutschbernischen Blättern, nach dem schlechten Beispiel der Uhrenindustrie — nicht viel besser sind übrigens die Schokolade- und andere Fabrikationen — alles und jedes einseitig französisch zu benennen, der Ortsname Longeau dazu. Viele werden in deutschbernischen Landen diesen Ort noch nicht kennen; es ist Lengnau bei Biel, das auch immer mehr zu Bienne wird. Bald werden wir in dessen Umgebung, wenn es so weiter geht, auch nur noch Machex, Douanne, Gléresse, Boujan, Perles, Granges usw. haben, wohl gemerkt in deutschen Texten. Die Ursache dieser Unart liegt meist nicht einmal bei den Eidgenossen der andern Zunge, sondern bei uns Deutschschweizern selber, die wir überall das Fremdartige vornehmer glauben als das Angestammte. Unser Schulbetrieb mit der einseitigen Betonung der Fremdsprachen in den letzten 30—40 Jahren hat natürlich auch viel dazu beigetragen. Dazu kommt noch das Gebaren vieler Industrie- und Handelskreise, die für ihren Absatz fürchten, wenn sie nicht alles französisch oder englisch bezeichnen. Sie bedenken nicht, daß mannhafter, aufrechter Sinn auch in Geschäftsangelegenheiten nicht zu verachten sind. Es sind in sprachlicher Hinsicht unerfreuliche Seiten, die beim heutigen Industriewesen zutage treten, ganz abgesehen vom neuesten Geschäftsdeutsch. R. S.

Noch einmal Boucherie und Charcuterie.

Als ich neulich meinen Freund H. ein Stück weit durch Zürich begleitete, zeigte er auf eine Geschäftstafel mit der Inschrift „Mehlgerei und Bratwursterei“, in weit-leuchtender Kopfschrift. Er lud mich ein, mit ihm einzutreten, und ich hörte dort folgendem Gespräch zu: „Grüß Gott, Herr Pfarrer! Was ist Ihnen heute gefällig?“ — „Zwei Paar Würste. Wissen Sie eigentlich noch, Fräulein, warum ich meine Einkäufe bei Ihnen mache und nicht im schönen Laden dort drüben?“ — „Das weiß ich schon, Herr Pfarrer; Sie sagen, es sei unsere deutsche Tafel, die Sie anziehe; Boucherie und Charcuterie seien Ihnen zuwider; es gefalle Ihnen, daß wir im deutsch-sprechenden Zürich diese lächerliche Mode nicht mitmachen.“ — „Ganz richtig; Sie haben mich verstanden und meine Erklärung gut behalten.“ — „Herr Pfarrer“, bemerkte das Mädchen lächelnd, „man behält schon, was einem Geschäft Vorteil bringt!“

Ich fühlte mich beschämt und dachte: Was tue ich — Mitglied des Deutschschweizerischen Sprachvereins — im

Kampf gegen diese törichte Mode? — Nichts. Wenn aber alle Freunde der deutschen Sprache in allen ähnlichen Fällen handelten wie dieser Pfarrer, dem die Pflege der deutschen Sprache im Blute steckt, so würden die Geschäfts-

leute bald merken, daß das deutsche Wort eine Anziehungskraft besitzt, die dem fremden fehlt; und diese Erkenntnis würde sicherlich nicht ohne Einfluß bleiben auf die Sprache unserer Geschäftstafeln. Bg.

Kanzleideutsch oder Ungensprache.

„Schreibt ein hochthronender Eisenbahndirektor an einen gemeinen Reisenden, so verflüchtigt er sogar die schon genügend abstrakte „Direktion“ in „diesseits“, also beinahe in ein Formwort: „Es schweben diesseits noch Erwägungen über die Anbahnung einer eventuellen Aenderung der diesbezüglichen Verfügung betreffend die Anordnung der Lage der Ein- bezw. Ausgangsöffnungen.“ Je mehr ungs der Kanzleimann anbringt, desto glücklicher ist er: desto aschgrauer, unlebendiger, unirdischer hat er seinen Stil gestaltet, und danach trachtet er bei jedem Federzug.“

(Eduard Engel.)

Daß Engel nicht etwa übertreibt, sondern auch hier den Nagel auf den Kopf trifft, wurde mir klar, als ich

Tragung der Kosten bei Umladungen und Besserverladungen. Behandlung von Nachsendungen.

„Müssen Wagen wegen des Zustandes der Ladung (Ueber-schreitung des Lademaßes, Verschiebung der Ladung, Wagenbeschädigung infolge unzuweckmäßiger Verladung u. dgl.) nach der Uebernahme von der anbringenden Bahn durch Personal umgeladen oder besser verladen werden, so ist hinsichtlich der Kostenberechnung wie folgt zu verfahren:

- a) Wenn die Ursache der Umladung oder Besserverladung auf mangelhafte Verladung zurückzuführen ist, sind die erwachsenen, gemäß § 11 des Nebengebührentarifs zu berechnenden Kosten auf der Sendung nachzunehmen. Unter diese Kosten fallen auch allfällige Wagenverspätungsgebühren. Kann beim Umladen oder Besserverladen nicht mehr die ganze Ladung auf einen Wagen verladen werden, so ist der abgeladene Teil unter Berechnung der tarifgemäßen Fracht nach der Bestimmungsstation weiter zu befördern.
- b) Wenn die Umladung oder Besserverladung auf unschonliche Behandlung des Wagens während des Bahntransportes zurückzuführen ist oder wenn die Ursache einer Wagenbeschädigung nicht ermittelt werden kann, sind keine Kosten zu berechnen; ein allfällig abgeladener Teil der Ladung ist mit Begleitschein ohne Frachtberechnung nach der Bestimmungsstation weiter zu befördern.

Da die Tatsache, daß eine Sendung bei der Uebernahme auf der Versandstation hinsichtlich ihres äußeren Zustandes in Ordnung befunden wurde, noch keinen Beweis dafür bildet, daß die Verladung auch wirklich den Anforderungen genügt, welche die Bahn an eine transportsichere Verladung zu stellen berechtigt ist, zählen beispielsweise folgende Erscheinungen in der Regel zu der unter a) genannten Art:

Verschiebungen der Ladung, die auf gewöhnliche Erschütterungen während der Fahrt, auf Lockerung der Befestigungsmittel, sowie auf die Bremswirkung beim Auffangen der Wagen durch Bremschuhe zurückzuführen sind. Ferner Wagenbeschädigungen, deren Ursache unzuweckmäßiger Verlad bildet, wie z. B. wenn die Hauptlast auf einer Achse ruht und dadurch die Tragsfedern beschädigt werden u. dgl.

Es ist Aufgabe der Umladestation, zu beurteilen, ob ein Verschulden des Absenders vorliegt oder nicht. Zu diesem Zwecke ist in jedem Einzelfalle eine gewissenhafte Feststellung des Tatbestandes vorzunehmen.“

Man beachte die leeren Stellen auf der rechten Seite! Auf diese Weise ist es gelungen, die 300 Wörter mit den 42 ungs herabzusetzen auf 198 Wörter mit bloß noch 15 ungs, und dabei ist alles Nötige gesagt. Daß es sich um ein Kostenberechnungsverfahren handelt, ergibt sich aus dem Zusammenhang; im übrigen zeigt die linke Seite die bekannten Kennzeichen amtlicher Schwerfälligkeit: übertriebene Deutlichkeit, besonders durch überflüssige Wieder-

eine verhältnismäßig kurze Vorschrift las, die unter 300 Wörtern 42 ungs enthielt.

Wie unnatürlich, schwerfällig, sprachgefühllos. Und wie leicht könnte der Inhalt in lebendiger, einfacher Menschenrede gesagt werden. Es drängt sich mir die Frage auf, ob den „Mitteilungen“ nicht auch eine Spalte „Zur Schärfung des Sprachgefühls“ eingefügt werden könnte, wo solche Mißgeburten unterm Messer genommen würden, wie es in der „Zeitschrift“ geschieht. W. R.

Diese letzte Frage hat den Schriftleiter auch schon beschäftigt, und er möchte hier gleich einen Versuch machen. Links steht also die Vorschrift im „Urtext“, rechts die nach dem Vorschlag des Einsenders, eines Eisenbahnfachmannes, verbesserte Form:

Verfahren bei Besserverlad, Umlad und Nachsendung.

Wenn Wagen nach der Uebernahme wegen überschrittenem Lademaß, verschobener oder unrichtiger Ladung, Beschädigung des Wagens u. dgl. durch Bahnangestellte umgeladen oder besser verladen werden müssen, so ist zu verfahren wie folgt:

- a) Bei mangelhaftem Verlad sind die nach § 11 des Nebengebührentarifs zu berechnenden Kosten, samt allfälligen Verspätungsgebühren, nachzunehmen. Hat nicht die ganze Ladung auf einem Wagen Platz, so ist auch für den gesondert beförderten Teil Fracht zu erheben.
- b) Kann die Ursache der Wagenbeschädigung nicht ermittelt werden, oder ist der Wagen unschonlich behandelt worden, so werden keine Kosten berechnet. Abgeladene Teile sind mit Begleitschein frachtfrei zu führen.

Der äußere Zustand einer Sendung kann aber am Versandort richtig befunden worden sein, ohne daß das Gut auch wirklich beförderungssicher verladen worden ist. Deshalb zählen z. B. gewöhnlich folgende Fehler zu der unter a) genannten Art:

1. Verschiebung der Ladung durch die gewöhnliche Erschütterung auf der Fahrt, durch Lockerung der Befestigungsmittel, sowie durch die Bremswirkung beim Auffahren der Wagen auf Bremschuhe.

2. Wagenbeschädigungen wegen unzuweckmäßigem Verlad, wie z. B. Schaden an Tragsfedern, wenn die Hauptlast auf einer Achse ruht und dgl.

Die Umladestation hat den Tatbestand gewissenhaft festzustellen und zu beurteilen, ob ein Verschulden des Absenders vorliegt oder nicht.

holungen. Von wem anders kann ein Wagen abgenommen werden als „von der anbringenden Bahn“? Oder (unter a) die „erwachsenen Kosten“ — Kosten, die nicht erwachsen sind, sind gar keine Kosten! Für das langatmige „Unter diese Kosten fallen auch“ sagen wir ein einziges Wort: samt. Usw. Die Wörter Verlad und Umlad klingen dem Nichtfachmann etwas fremd, sie sind aber nicht etwa erst erfunden worden, um hier das ungs zu ver-