

Zeitschrift: Wissen und Leben

Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft

Band: 27 (1925)

Heft: 8

Artikel: Verkehrswirtschaft und Sprache

Autor: Unger, Rudolf

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-748668>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

VERKEHRSWIRTSCHAFT UND SPRACHE

„Individuum, Staat und Nation erfassten ihre Souveränität“, sagt Wilhelm Dilthey, die Renaissance charakterisierend. Souverän wollte alles sein, selbstherrlich, nicht mehr untergeordnet und abhängig, vor allem nicht von der Allmacht der Kirche und ihren nicht minder mächtigen Beamten. Nebeneinander, nicht untereinander wollten sowohl die einzelnen Menschen stehen wie die Verbände, seien es Städte oder Staaten. Man besann sich auf die Lehre Christi, die durch die Kirche vergewaltigt worden war, dass der Mensch als Mensch frei sei: der Drang nach *Freiheit* ist das Kriterium dieser Zeit.

Auf allen Gebieten menschlicher Lebensbetätigung tritt uns das Streben nach Freiheit entgegen, in Kunst und Religion, in Recht und Politik. In der Wirtschaft entsteht der Verkehr, denn seine schlechthinige Voraussetzung war jetzt gegeben. So reger Verkehr auch da und dort im Mittelalter geherrscht haben mochte, er war doch zünftig gebunden, wie es z. B. deutlich der Charakter der deutschen Hanse zeigt. Auch war die Entdeckung Amerikas durch die Normannen durchaus nicht ein Ereignis, das durch die kulturellen Zustände Europas gefordert worden wäre, wie es doch später bei Kolumbus der Fall war; der ungewollte Zufall dieser Entdeckung dokumentiert sich ja gerade darin, dass die alte Welt *die Welt* blieb und mit Amerika nichts anzufangen wusste. Die stets zunehmende Menge der Menschen sprengte die Geschlossenheit der Hauswirtschaft, hieß immer mehr Gewerbe sich arbeitsteilig spezialisieren und stellte dem Handwerker mittels des Händlers den *Markt* zur Verfügung.

Dieser neuartigen Wirtschaftsform, die nicht selten die Übersiedlung oft vieler Menschen zugleich in ihnen neue, wesensfremde Kulturen forderte, musste daher auch die *Tendenz der Ausgleichung*, der Versachlichung immanent sein, ein immer stärkerer Zug der Internationalität musste mit der Zeit hervortreten. Konnten z. B. die Städte von ihren Bürgern auf Bürger eid Angabe des Vermögens und der in die Stadt und aus der Stadt geführten Waren verlangen, „so konnte das der neu aufkommende Beamtenstaat seinen Untertanen und besonders

den Fremden gegenüber nicht mehr tun“, d. h. es musste eine neue Formel gesucht werden, die für eine größere Menschenmenge als nur die Stadtbürger galt, eine größere Vereinheitlichung musste statthaben. In dieser Richtung liegt denn auch einerseits die Entwicklung Kultureuropas seit der Renaissance, wie sich dies — um nur das Bekannteste herauszugreifen — in den internationalen Normen für Maß und Gewicht, in der Typisierung und Standardisierung der wichtigsten Gebrauchsgüter durch die Börse, in den Zusammenschlüssen zu Münzunionen dokumentiert. Weiter gehen Verkehrszweige, die zu rationellem Betrieb internationale Abmachungen direkt zur Voraussetzung haben, wie z. B. im Eisenbahnwesen die Einheit der Spurbreite; wieder andere aber haben über internationale Abmachungen hinaus schon zu internationalen Verwaltungen geführt, wie der Weltpostverein.

Eine solche Vereinheitlichung ist, in großem Maßstabe durchgeführt, nicht nur eine Entindividualisierung, sie kann sogar zur Entnationalisierung fortschreiten, wie es das immer weitergreifende Einführen der Antiquaschrift in den deutschen Handelszeitungen und wichtigen wissenschaftlichen Werken deutlich erkennen lässt. Sollte dieses gewaltige Streben nach Ausgleich und Einheit, das ich das „Gesetz der Verkehrswirtschaft“ nennen möchte, das sein Geltungsbereich auf alle Gebiete menschlicher Tätigkeit zu erstrecken sucht, sich nicht auch an der Sprache geltend gemacht, nicht wenigstens den Versuch hierzu gemacht haben?

Allerdings hat es diesen Versuch gemacht, aber gerade auf dem Gebiete der Sprache tritt nun auch die Gegenströmung in die Erscheinung, die Freiheit machte sich auch noch nach anderer Richtung hin geltend: man suchte sich von der Kirche und ihrer Kultur zu emanzipieren, von ihrer Kultur und dem Mittel dieser Kultur, der Weltsprache Latein. Die Staaten trotzten nun der Kirche das bis dahin einzig ihr vorbehalten gebliebene Recht ab, Kultur zu pflanzen: staatliche, d. h. nationale Kulturen entstehen, auf Grund nicht mehr der Kirchen-, sondern der Volkssprache: Giordano Bruno schreibt italienisch, Descartes französisch, Bacon englisch und Luther übersetzt die Heilige Schrift und vermittelt durch seine wuchtige und

ergreifende Sprache seinem Volke die Möglichkeit tieferen religiösen Erlebens. Je reicher sich aber eine Kultur entfaltet, je tiefer sie dringt, desto anhänglicher wird die Nation an ihre Sprache, desto weniger ist sie geneigt, auf ihr Idiom zugunsten eines anderen lediglich materiellen Lebens wegen zu verzichten, zugunsten eines anderen, das ja höchstens *neben*, nie aber *über* diesem stehen kann. Darum pocht das Egalisierungsstreben der Verkehrswirtschaft, wie stark es immer sich auswirkt, bei der Nationalsprache als dem ihrem Gesetze entsprechenden sprachlichen Verständigungsmittel vergeblich an.

Vergeblich allerdings nur im Endkampf, denn das Rütteln an der Nationalsprache hat doch ein interessantes Phänomen hervorgebracht, das zu einer neuen Auffassung vom Wesen der Sprache führte, die sich allmählich durchzusetzen beginnt. Hugo Schuchardt hat mit dem Erschließen des Indoportugiesischen den Weg gewiesen. Um das zu verstehen, müssen wir der Entstehung dieser „verwilderten Kultursprachen“ wie Pigeon English, Lingua Franca, Indoportugiesisch usw. nachgehen. Wie also entstanden diese Idiome?

Der Träger von Handel und Verkehr bringt seine Sprache mit zum fremden Volke, und gezwungen, sich mit ihm zu verständigen, passt er sein Idiom der Eigenart des fremden an, ist er ganz bewusst an der Umgestaltung seiner Muttersprache tätig. Die Richtung, in der die Veränderung der europäischen Sprachen vor sich gehen musste, ist durch das eigenartige Denken der primitiven Völker gegeben, durch ihr „konkretes Denken“. Dieses ist an alle Phasen einer Handlung oder an ein konkretes Possessivverhältnis gebunden. Das sinnlich wahrnehmbare Zusammenbestehen der Dinge oder Zustände, der direkte Übergang eines Geschehens in ein anderes, so dass Haupt- und Nebensache kaum voneinander zu unterscheiden sind, charakterisieren dieses Denken einerseits und anderseits eine Individualisierung der Gegenstände in der Weise, dass Dinge, die in ein Besitzverhältnis treten können, ohne ein solches so gut wie nie auftreten.

So ist der einfache Imperativ „iss!“ für den *Sudanesen* unverständlich: er braucht ein Konkretes, das gegessen werden soll, und dann muss es unbedingt heißen „nimm und iss!“

Der Satz „er schlug mit dem Stocke“ löst sich im Ewe in zwei gleichgeordnete Sätze auf: „er nahm einen Stock *und* schlug ihn“. Die Sprache der Huronen hat kein Wort für Eiche, nicht einmal eines für Baum, wohl aber je eines für Roteiche, Weißeiche und Schwarzeiche. Auch das Besitzverhältnis wirkt sich in den Sprachen der Primitiven ganz anders aus als bei uns. Wilhelm von Humboldt sagte einmal, dass „das Possessivverhältnis zu dem Ur... der Menschheit“ gehöre. So sind z. B. die Zahlen meist aus dem Besitzverhältnis hervorgegangen: im Jakairi ist „eins“ von „Bogen“ abgeleitet, da jeder nur einen Bogen besitzt; und erinnert fünf, gotisch finf fingr nicht lebhaft an die fünf Finger der Hand?

Während also diese Sprachen individualisieren und konkretisieren, gehen die modernen Sprachen gerade auf das Gegenteil aus: die konkreten Verben werden durch Substantive ersetzt. Steinthal hat bereits darauf hingewiesen, und besonders über das Deutsche sagt er: „Auch unser Infinitiv und Partizipium haben an verbaler Kraft verloren und mehr nominale Natur angenommen. Von all dem und besonders von dem letzteren Verhältnis scheint die Ursache in der steigenden Abstraktion zu liegen. Diese nämlich, als logische Tätigkeit, hat es nur mit Begriffen zu tun, deren angemessenste Form lediglich das Substantivum ist“.

Stoßen daher die Angehörigen der modernen Sprachen auf Völker, deren Ausdrucksweise der soeben skizzierten ähnlich ist, so bleibt jenen, sofern ihnen an rascher Verständigung gelegen ist, nichts übrig, als ihre Sprache gewaltsam der Denkart der Naturvölker anzupassen: verbal muss gesprochen werden, nicht nominal; die Wörter und Begriffe müssen lose nebeneinander gestellt werden ohne Betätigung der in unseren Sprachen so wohl ausgebildeten Flexion. Es mussten auf diese Weise Sprachen entstehen, die innerlich ganz anders orientiert waren als die Sprachen, von denen sie sich herleiteten. Hugo Schuchardt bringt darüber interessante Beispiele; er führt u. a. aus: „Die Portugiesen (die zuerst in den indischen Ozean drangen) sagten ‚ich kommen morgen‘, ‚du geben brief da an könig‘“ usw. und fährt fort: „die Portugiesen warfen daher *selbst* allen Ballast ihrer Sprache über Bord, zuvörderst die Konjugation, und

vervollkommneten sich in diesem „Radebrechen“ je weiter sie vordrangen, mit je mehr Völkerschaften sie in Beziehung traten“.

Auf diese Weise sind eine ganze Anzahl Sprachen entstanden, wie die Lingua Franca, das Pigeon English, das Indoportugiesisch usw. Schuchardt, der diesem Idiom seine ganze Aufmerksamkeit schenkte, gelangte von ihm aus zu dem Schluss, dass die *Sprache* kein Organismus, sondern die „*Funktion eines Organismus*“ sei, und er stellt dem unbewussten Wirken in der Sprache das bewusste gegenüber. Wenn nun, wie v. d. Gabelenz sagt, „der dialektische Prozess aller Geschichte darin beruht, dass die Gegenwart die Zwecke setzt, die Mittel aber ein Vermächtnis der Vergangenheit sind“, so ergibt sich von selbst, dass dem Rationalismus unserer Zeit ein zwecksetzendes, zielstrebiges Entwickeln der Sprache entsprechen muss. Das Bedürfnis ist die treibende Kraft jeder Änderung und Neuerung, auch in der Sprache; und nur von diesem Gesichtspunkt aus können wir verstehen, dass 1872 in der ungarischen Akademie der Antrag auf Abschaffung der einen von den beiden Konjugationen gestellt wurde.

Mögen sich nun auch alle diese Idiome, durch den Verkehr ins Leben gerufen, zum Teil jahrhundertelang erhalten haben, so bedeuten sie letzten Endes doch einen Fehlschlag, da ihre Aktionsradien nur einzelne Teile, nicht aber das Ganze des verkehrswirtschaftlichen Gebietes zu bestreichen vermochten. Immerhin zeigen diese empirischen Versuche doch deutlich, dass weitgehende Eingriffe in die Sprache möglich sind, und sie verweisen zur Lösung des Universalssprachenproblems auf das Gebiet der Theorie.

Die Ideengeschichte der Universalssprache lässt erkennen, dass diese durchaus nicht so alt ist, wie gewöhnlich angenommen wird, besonders mit dem Mythos von der babylonischen Sprachverwirrung hat sie nichts zu tun. Es handelt sich hier wohl um einen phylogenetischen Prozess, da sich diese Idee in keiner anderen Ausgestaltung des historischen Werdens als in der europäischen findet. Die seit etwa 250 Jahren in die Erscheinung getretene *Idee der künstlichen Sprache* ist keine Zufälligkeit im Ablauf des Weltgeschehens, sondern ein Faktum, das sich nur unter ganz bestimmten Verhältnissen auswirken konnte.

Zwar ist kürzlich in Konstantinopel das „Selherai“ aufgefunden worden, ein eigenartiges Projekt einer künstlichen Sprache, aber das griechisch geschriebene Dokument weist weder Datum noch Verfasser auf, so dass es sehr wohl auch europäischer Herkunft sein könnte. Sollte das Selherai aber seinen Ursprung am Eingang des Schwarzen Meeres haben, so dürfte es um jene Zeit zu datieren sein, als Byzanz dem Ansturm der Türken erlag, da in jener Epoche die kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Zustände und Bewegungen des nahen Morgenlandes denen der abendländischen Entwicklung des 15. und 16. Jahrhunderts in mancher für unser Problem wichtigen Beziehung ähnlich sind; vor allem darin, dass hier im Osten eine kulturelle Einheit von höchster Ausprägung zerfiel und sich in Vielheiten auflöste, genau wie im Abendlande, da der moderne Staat sich bildete und begann, die einheitliche Kultur der katholischen Kirche zu untergraben und zu sprengen. Hier wie dort hatte die Stunde der Weltsprache der Weltreiche geschlagen, wenns schon das Abendland mit größerer Zähigkeit noch lange am sprachlichen Erbe des weströmischen Reiches festhielt (z. B. ist das Lateinische in Ungarn bis 1848 Gesetzessprache geblieben).

Als kulturnotwendiges Element ist die Idee der Universal-sprache verhältnismäßig jungen Datums und eng verknüpft mit dem Entstehen des modernen Staates; in der Renaissance liegen ihre tiefsten Wurzeln. Der von den Bürgern abstrahierte Staat war nicht mehr lediglich Mittel — die einzige Aufgabe des mittelalterlichen Staates war ja Schutz des Rechtsfriedens gewesen —, er war *Selbstzweck* geworden, ein selbständiges Gebilde, das eine große Verantwortlichkeit übernommen hatte: die Verantwortung für das körperliche *und* geistige Wohl seiner Angehörigen. Dieser neue Staat war nur möglich mit der Überwindung des Lehenswesens; das Amt gewann seinen ursprünglichen, im römischen Reiche entstandenen Charakter wieder, an die Stelle des durch Naturalzins und Zehnten entschädigten Lehensmannes trat der in Geld bezahlte Beamte, der für Sold dienende Krieger. Geld musste ins Land kommen, das war Reichtum der Nation und Glück des einzelnen; für beides glaubte der Herrscher sorgen zu müssen, und er tat es mit

absolutistischer Willkür. Ihre klassische Ausgestaltung fanden diese Ansichten in den Wirtschaftslehren des Merkantilismus, dessen nationale Isolierungstendenz bis in die neueste Zeit nachwirkte.

Es wird in diesem Zusammenhange nun besonders gern darauf hingewiesen, dass die lateinische Sprache nicht mehr die Kraft gehabt hätte, den an sie neu herantretenden Forderungen im Zeitalter Kolumbus' und Gutenbergs zu genügen. Das ist zweifellos nicht richtig, denn das Latein des Mittelalters war eine lebende Sprache wie jede andere und hätte sich daher wohl auch noch ganz anderen Verlangen anpassen können. Hegel sagt in seiner *Philosophie der Geschichte*: „Der eigenen Volkssprache der Germanen setzte ebenso die Kirche eine *ganz ausgebildete*, die lateinische, entgegen“. Bekanntlich hat das Latein als GelehrtenSprache ja fortbestanden; z. B. hat der Berner Dichter A. v. Haller mit Freunden und Bekannten, sogar mit seinem Landsmann Johannes Gessner in Zürich selbst in privaten Angelegenheiten lateinisch korrespondiert. Wohl wurde dieser GelehrtenSprache des Mittelalters Abbruch getan durch die nationalen Idiome, aber das war *absolut* genommen doch gering; dagegen war der relative Faktor von ausschlaggebender Bedeutung, der erst mit dem Beginn der Verkehrswirtschaft in die Erscheinung trat: zu dem, was bis dahin allein international gewesen war, dem geistigen Leben, der Wissenschaft, gesellte sich nun das materielle Leben, traten die Erscheinungen des Wirtschaftlichen. So entstanden parallel zwei Formen internationalen Seins, von denen die eine, da mehr Menschen an ihr teilhatten, das Übergewicht erhielt. Hinzu kam noch, dass die Nationalsprache nun auch zur Kirchensprache wurde.

Die Grenzen der Wirtschaftsgebiete wurden immer mehr an die politischen und damit meist auch an die sprachlichen Grenzen verlegt. So wurde die Sprache das Kriterium der Zusammengehörigkeit der Volksgenossen, auf sie wurde abgestellt, sie wurde gepflegt, an ihr wurden nun nach Humboldt „die Nationen als solche eigentlich und unmittelbar schöpferisch“. War das so vergrößerte Wirtschaftsgebiet genötigt, von außen her irgendwelche Güter zu beziehen, so stammten diese nunmehr meist aus einem Gebiete mit anderer Sprache. Damit aber

erstand der Verkehrswirtschaft durch die Sprache ein Element, das ihrer ausgleichenden Tendenz vollkommen entgegengesetzt war; und so wurde der wirtschaftliche Völkerverkehr geradezu für die Schaffung der künstlichen Sprache prädestiniert.

Ist diese These richtig, so muss die Wirtschaftsgeschichte oder besonders die Geschichte der auswärtigen Handelspolitik auf ihren Höhepunkten jeweils Kulminationspunkte in der Ideengeschichte der Universalssprache abgeben. Die Hauptetappen sollen hier herausgegriffen werden.

Der erste, der die Idee der Universalssprache auf ihre Realisierbarkeit hin prüfte, scheint Descartes gewesen zu sein, wenigstens sind keine früheren Aufzeichnungen bisher bekannt geworden. Descartes hat aber zu diesem Problem nur insofern Stellung genommen, als ihm jemand ein Projekt einer künstlichen Sprache unterbreitete und ihn bat, es auf seine Brauchbarkeit hin zu prüfen.

Das war im Jahre 1629, also in dem Jahrhundert, in dem England und Holland um die Weltherrschaft zur See stritten. Das Königreich England, schon seit 1603 mit dem von Schottland zu einer Wirtschaftseinheit zusammengefasst, legte 1651 mit der *Navigationsakte* den Grund seiner nationalen Macht. Jetzt kamen die Angehörigen des Inselreiches selbst in Berührung mit vielen Völkern fremder Sitte und fremder Sprachen, und nun vergeht ein knappes Jahrzehnt, da liegt das erste Projekt einer in ihren Grundzügen gebrauchsfertigen künstlichen Sprache vor, verfasst von Georges Delgarno, einem Schotten. Sieben Jahre darauf veröffentlicht ein Engländer, kein geringerer als John Wilkins, der Mitbegründer der Königlichen Gesellschaft, das zweite Projekt. So tritt denn hier ganz klar hervor, dass die Verkehrswirtschaft es gewesen ist, die den ersten Anlaß zur ernsten Beschäftigung mit der Universalssprache gegeben hat.

Die Betrachtung der weiteren Geschichte des Handels zeigt, dass nicht nur der erste Anstoß zur Beschäftigung mit der Welthilfssprache wirtschaftlichen Ursprungs ist, sondern das gesamte Problem. Das 19. Jahrhundert ist von Oncken als das der „internationalen Kollektivverträge“ bezeichnet worden, und tatsächlich nahm die Intensivierung des Verkehrs in diesem

Zeitraume von Jahr zu Jahr zu. 1822 begannen die Naglerschen Schnellposten zu laufen, ein Ereignis, das eine Umwälzung bedeutete wie nachmals die Einführung der Eisenbahn; die Überlandposten des englischen Leutnants Waghorn griffen in den Verkehr ein und gestatteten eine regelmäßige und sichere Verbindung weit entfernter Ortschaften, und endlich durchbrauste die Eisenbahn das europäische Festland. Diese wurde zu einem Versachlichungs- und Egalisierungsfaktor ohnegleichen, das Gründerwesen kam in Aufschwung und die Unternehmung entpersönlichende Aktie feierte Triumphe. Die räumliche Schranke war gefallen, in kürzester Zeit gelangten Massen von Gütern und Menschen in ferne, fremdsprachige Länder, eine förmliche Internationalisierung setzte ein, die erste Weltausstellung wurde in London eröffnet.

In dieser Epoche, also von der Wende des Jahrhunderts bis etwa um 1850, verzeichnet die *Histoire de la langue universelle* (Paris 1907) nur vier Systeme künstlicher Sprachen, drei französische und ein deutsches. Das scheint wenig, aber gemessen an der Zahl der in den zwei vorhergehenden Jahrhunderten erschienenen Projekte ist es doch eine Zunahme um das Vierfache. Dabei darf ferner nicht außer acht gelassen werden, dass das im Jahre 1817 von dem Franzosen Sudre erfundene „*Solresol*“ ziemlich Beachtung und Verbreitung gefunden hatte und auch in den gelehrten Kreisen viel diskutiert wurde.

Aber erst jetzt setzte die Zunahme des Verkehrs in großem Maßstabe ein: Großbetrieb und Großstädte entstanden; der Überseehandel nahm ungeahnte Dimensionen an: 1856 wurde die Hamburg-Amerika-Linie ins Leben gerufen, ein Jahr später trat der Norddeutsche Lloyd seine regelmäßigen Fahrten in die Neue Welt an, beides Unternehmungen, die ohne staatliche Hilfe zustande gekommen waren. 1858 wurde die Zweifach-Expansionsmaschine erfunden, womit der Kohleverbrauch von 2,25 kg auf 0,85 kg pro Pferdestärke und pro Stunde herabsank. Ziemlich gleichzeitig verdrängte das Eisenschiff das von Holz, Schiffsraum wurde gewonnen und das amerikanische Getreide stürzte Europa in Krise über Krise. Das Kabel stellte die schnelle Verbindung mit dem fernen Weltteile her, der seit 1869 eine direkte Eisenbahnlinie von der Atlantic zum Pacific

aufzuweisen hätte; im Osten aber wurde die Landenge von Suez durchstochen und die Verbindung zwischen Indien und dem Abendlande um etwa achttausend Kilometer verkürzt.

Die westeuropäischen Mächte waren es vor allem, die von diesem Aufschwung betroffen wurden, und Napoleon schloss mit dem Freihändler Cobden den berühmten Vertrag, der zum Ausgangspunkte des Systemes der westeuropäischen Handelsverträge wurde. Wiederum ist klar ersichtlich, dass die Idee der Universalsprache durch das Wirtschaftliche entscheidend bestimmt wurde, denn gerade in den okzidentalnen Ländern unseres Kontinentes, vor allem in Frankreich, gewinnt der Wortsprachgedanke erneut Gestalt: während in diesem Zeitraum in Frankreich vier Projekte künstlicher Sprachen erscheinen und in Spanien und England je eines, brachte es Deutschland nur zu einem Programm, das 1860 von Th. Grimm entworfen wurde. Daneben aber nahm das erwähnte Solresol dauernd an Verbreitung zu, und in den leitenden Kreisen soll lange der Gedanke geherrscht haben, diese „*langue musicale*“ zur Grundlage eines internationalen Marinekodex zu machen.

Hatte nun bisher Frankreich die Führung auf diesem Gebiet inne, da es in Handel und Verkehr eine hervorragende Rolle gespielt hatte, so änderte sich das, als Deutschland zur Weltnation wurde, als ihm die französische Kriegsentschädigung den Aufschwung ermöglichte und es zum Industriestaat machte. Es ist die Zeit, in der der Deutsche zum „Arbeiter der ganzen Welt“ wurde. Das kapitalarme Land aus der ersten Hälfte des Jahrhunderts, das sich zum Bau seiner Wasserleitungen und Straßenbahnen von Belgien und England hatte Geld leihen müssen, wurde zum Gläubigerstaat.

Nun war Deutschland derjenige Staat, der die engste Führung mit dem Ausland hatte — die Gründung des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins war ein Zeichen dafür, dass die deutsche Sprache der ungeheuer raschen Expansion und der verhältnismäßig plötzlichen Berührung mit so viel Neuem, wie auch der Intensität dieses Verkehrs nicht, oder doch noch nicht gewachsen war — und so musste jetzt, wenn wirklich der Verkehr die künstliche Sprache hatte erwachsen lassen und nicht die Philologie, Deutschland die Führung auf diesem

Gebiete übernehmen, sei es, dass die meisten Projekte künstlicher Sprachen hier aufkamen oder dass einige Systeme, vielleicht nur eines, besonders viele Anhänger gefunden hätte. So geschah es in der Tat. Die allgemeine Intensivierung der Wirtschaft und des Lebens überhaupt ließ die Zahl der Weltsprachenprojekte auf das Siebenfache der vorangehenden fünfundzwanzig Jahre anschwellen; die *Histoire de la langue universelle* verzeichnet 34 neue Entwürfe, wovon nicht weniger als 17 allein auf Deutschland entfallen, während Frankreich nur noch elf aufzuweisen hat.

Weit schwerer aber fällt noch ins Gewicht, dass eine einzelne Sprache nunmehr eine tüchtige Anhängerschaft bekam, wenn auch ein Idiom, das durchaus nicht geeignet war, die Funktionen einer Weltverkehrssprache zu übernehmen. Es war dies die im Jahre 1880 von dem badischen Prälaten Martin Schleyer ersonnene „*Allsprache Volapük*“. Besonders wichtig ist, was der Erfinder selbst über die Entstehung seines Idiomes schreibt: „Die Einwohner von Krumbach (einem kleinen Schwarzwaldort, in dem Schleyer längere Zeit als Pfarrer tätig gewesen war) hatten zahlreiche ausgewanderte Familien in Nordamerika. Da die in der Ferne weilenden Landsleute ihre amerikanischen Adressen rein nach dem Gehör schrieben, gingen viel Briefe verloren“. Und da kam Schleyer der Gedanke: „Wie schön wäre es doch, wenn alle Erdbewohner statt der heillos verzwickten, unlogischen und unpraktischen Orthographie ein allgemeines Alphabet, ja vielleicht sogar eine einzige allgemeine Korrespondenzsprache besäßen!“ Volapük ist also ein Idiom, das zur Zeit größten Verkehrs aus diesem selbst heraus geboren wurde. Seine Verbreitung ist erstaunlich und nur daraus zu erklären, dass dieses Projekt einem wirklichen Bedürfnis entgegenkam.

Für die nachfolgende Zeit, also seit etwa 1890, lässt sich der unmittelbare Einfluss des Wirtschaftlichen auf die Idee der Welthilfssprache nicht im einzelnen aufweisen, es fehlt noch der Abstand. Die fortschreitende Intensivierung und Internationalisierung des Gesamtlebens, vor allem der wirtschaftlichen Tätigkeit, bedarf wohl keiner Belege durch Statistiken; parallel damit geht nun die Kurve der Universalsprachenprojekte steil in die Höhe: in den Jahren 1885—1902 entstehen

nicht weniger als 37 neue Projekte künstlicher Sprachen, wovon allein 19 dem deutschen Sprachgebiet angehören.

Unter ihnen ist das im Jahre 1887 von dem Deutschrussen Ludwig Samenhof geschaffene *Esperanto*, das vermöge seiner außerordentlichen Einfachheit in der Folge zu *der Welthilfssprache* geworden ist. Alle Versuche, diesem Projekt den Rang abzulaufen, sind mißglückt, und selbst die „Langue bleue“ Bollags, die mit einer halben Million Franken in die Welt gesetzt sein soll, scheiterte am Samenhofschen Werke. Sprachtechnisch scheint Esperanto schlechthin vollkommen, und die fast vierzigjährige Verwendung und Erprobung auf allen möglichen Gebieten praktischen Lebens und theoretischen Wissens hat keinen der Samenhofschen Schöpfung anhaftenden offensären Mangel dartun können. Alle Reformen an Esperanto, so vor allem das Projekt Ido, werden von Kennern zurückgewiesen, einmal da die „Verbesserungen“ durchaus nicht als solche anerkannt werden können und lediglich gelehrte Klügeleien darstellen, und vor allem von der Idee der Welthilfssprache selbst aus, die eben nur ein einziges Idiom dulden kann. Bedeutsam ist, dass 1919 vierundzwanzig Mitglieder der Akademie der Wissenschaften in Paris dem Wunsche Ausdruck gaben, Esperanto sofort an internationalen Kongressen als den Nationalsprachen gleichberechtigt zuzulassen, bis es als alleinige Verhandlungssprache anerkannt werden könne.

So stehen wir gegenwärtig — zu dem Stand der Esperantobewegung sei nur kurz erwähnt, dass diese Sprache über eine Literatur von etwa 4000 Bänden verfügt, eine Presse von mehr als 70 Zeitschriften besitzt, dass die meisten Mustermessen und das Internationale Arbeitsamt es praktisch verwenden — vor der Tatsache des Vorhandenseins und schon teilweisen Gebrauches einer Welthilfssprache, die allen Anforderungen des modernen Lebens gerecht zu werden imstande ist. Theoretisch haben wir heute erreicht, was Hugo Schuchardt 1898 „die Erganzung, die Krönung unserer internationalen Einrichtungen“ nannte: die durchaus brauchbare und erprobte Welthilfssprache.

* * *

Vorstehende Ausführungen dürften wohl erkennen lassen, dass das Problem der Universalsprache im Wirtschaftlichen wurzelt und der Verkehrswirtschaft immanent ist. Es war bereits vorhanden, ehe die Technik einer Sprach „wissenschaft“ den Anforderungen einer modernen Weltverkehrssprache gerecht zu werden vermochte. Die wirtschaftliche Entwicklung Kultureuropas seit der Renaissance lässt uns das allmähliche Werden der Welthilfssprache als *historischen Prozess* verstehen und lehrt, dass ihre Vitalität vollständig in der Sphäre des in die Weltwirtschaft verflochtenen Unternehmers ruht. Bei dem heutigen Stande der m. E. sprachtechnisch gelösten Aufgabe der Welthilfssprache bedarf es also nur eines Aufgreifens derselben durch die entsprechenden Organe und Organisationen, vor allem von Handel und Großindustrie, um die Verkehrswirtschaft auch mit dem ihrem Gesetze entsprechenden sprachlichen Verständigungsmittel zu durchdringen.

RUDOLF UNGER

¤ ¤ ¤

GENÈVE, CENTRE DIPLOMATIQUE

Le Chili a décidé de créer à Genève une ambassade. Cette nouvelle a peut-être passé inaperçue. Elle n'en est pas moins importante; car elle est de nature à attirer l'attention sur un problème dont les conséquences peuvent être très vastes, non seulement pour Genève, mais pour notre pays tout entier.

On ne sait pas jusqu'ici dans le grand public qu'il existe à Genève auprès de la Société des nations tout un corps diplomatique et que la Suisse se trouve ainsi le seul pays, avec l'Italie, sur le territoire duquel résident deux corps diplomatiques et dans lequel certains Etats ont deux représentations distinctes.

Le nombre des pays qui ont accrédité auprès de la Société des nations des représentants permanents n'est pas encore très considérable. Il y en a, à notre connaissance, une douzaine: l'Albanie, l'Autriche, le Brésil, le Canada, le Chili, la Chine, la Finlande, la Hongrie, l'Irlande, le Japon, la Pologne, la Suède et la Yougoslavie. Il faudrait encore ajouter un représentant de l'Italie auprès du Bureau international du Travail et un bureau