

Zweig der kapitalistischen Unternehmungen, wobei es natürlich wie überall große Risiken gibt. Das Risiko des Verlegers wird aber durch eine sachkundige Auswahl der Verlagswerke erheblich vermindert. . . . In der Hauptsache aber kommt es darauf an, daß die gediegenen Arbeiten, die auch sonst einen Verleger finden, von uns selbst verlegt und verbreitet werden, und dadurch der Verlegergewinn dem Verfasser und der Gesamtheit verbleibt.

Also Herr Soldan ist so gütig dem Verlagsbuchhandel wenigstens die weniger gediegenen Arbeiten oder solche, die wahrscheinlich einen Gewinn nicht bringen, zu überlassen.

Noch ein anderer Gegner ist dem Wirtschaftlichen Verband in Justizrat Georg Zelter in Stettin erwachsen. Er kommt in Nummer 2 des Jahrgangs 1909 der Deutschen Rechtsanwaltszeitung zum Wort. Er hält es nicht für wünschenswert, daß ein Rechtsanwalt, der in seinem Beruf alles vermeidet, was seine Tätigkeit irgendwie als eine geschäftsmäßige erscheinen läßt, nunmehr selbst einen Geschäftsbetrieb einrichten soll. Auch er teilt die finanziellen Bedenken. In seiner ausführlichen Erwiderung auf die Ausführungen des Herrn Zelter versucht Herr Soldan die Ansicht zu widerlegen, daß ein Verein von Konsumenten ein kaufmännischer Betrieb sei und sein Zweck dem »Zweck des gewerblichen Erwerbs« entspräche. Er habe wohl davon gesprochen, daß der Gewinn des Einkaufsverbandes erheblich sein würde; damit habe er aber keinen Gewinn im Sinne eines gewerblichen oder kaufmännischen gemeint, »sondern lediglich die indirekte Besteuerung, die jeder Einkaufsverband seinen Mitgliedern zur Erhaltung der gemeinsamen Einrichtungen auferlegen muß.«

Auch das finanzielle Risiko hält er nicht für bedeutend und erwähnt, wie er dieses umgehen will.

Aus meinen Ausführungen geht schon hervor, daß der Buchhandel vorläufig nicht nötig hat, sich durch den Wirtschaftlichen Verband deutscher Rechtsanwälte Schrecken einjagen zu lassen. Immerhin dürfte es nützlich sein, auf diesen Verband ein wachsames Auge zu haben, damit seine Maßnahmen eines Tages den Buchhandel nicht ungerüstet finden. Zu solcher Vorsicht zu mahnen, ist der Zweck dieser Zeilen.

Der Weltverkehr.

Je mehr die allgemeine Bildung in den Kulturländern fortschreitet, desto mehr nimmt der Buchhandel einen internationalen Charakter an. Es gibt heutzutage Deutsche in allen Ländern der Welt, und deshalb kommen Verleger und Sortimenten immer häufiger in die Lage, Bücher nach dem Ausland und selbst nach den fernsten Zonen schicken zu müssen. Es gibt sogar Exportbuchhandlungen, die sich speziell mit der ausländischen und überseeischen Kundschaft befassen. Diese besteht nicht bloß aus den zeitweilig oder dauernd aus der Heimat geschiedenen Deutschen, sondern auch aus den Gelehrten, Literaturfreunden und Bibliotheken der verschiedensten Länder.

Während ehemals für den Export schöngeistiger Bücher fast nur die französische Literatur in Betracht kam und die englische nur, insoweit die handeltreibenden Briten in den Kolonien Bücher brauchten, hat in neuester Zeit auch die deutsche Literatur sich in der ganzen Welt Beachtung verschafft. Die Statistiken über den Export von Büchern, die von Zeit zu Zeit im Börsenblatt erscheinen, beweisen uns, daß vom deutschen Büchermarkt schon ganz erhebliche Mengen ins Ausland und in die überseeischen Länder ausgeführt werden. Es sind dies teils wissenschaftliche Werke, die bei der bekannten deutschen Gründlichkeit für die Gelehrten und die Bibliotheken unentbehrlich sind, teils schöngeistige Werke; denn die Zeit ist vorbei, wo die Gebildeten der Welt nur französische Belletristik genießen wollten. Auch den deutschen Dichtern ist die Ausbreitung der deutschen Sprache zugute gekommen, und durch das, was sie in inhaltlich anziehenden und zum Teil geradezu formvollendeten Werken der Welt zu sagen

wußten, tragen sie wiederum dazu bei, das Gebiet der deutschen Sprache und der deutschen Kultur zu erweitern.

Diese Gedanken weckt in mir die Betrachtung einer neuen Karte des Weltverkehrs, die mit ihren vielen farbigen Linien über die Kontinente und durch die Meere ein lebhaftes Bild von der Tätigkeit des weltumspannenden Handels gewährt. Im Gegensatz zu früheren Zeiten, wo nur materielle Güter Gegenstand des Handels waren, sind jetzt zahllose Bücher, in Paketen, Ballen und Kisten verpackt, fortwährend auf den großen Heerstraßen des Verkehrs unterwegs und vermitteln den Austausch geistiger Güter zwischen den Angehörigen der fremden Länder.

So kommt es, daß, während früher der Buchhändler sich für seinen Geschäftsverkehr mit einer Karte von Deutschland begnügen konnte, er jetzt schon einen umfangreichen Atlas oder zur raschen Orientierung eine große Verkehrskarte braucht, die, an der Wand seines Geschäftszimmers hängend, ihn auf den ersten Blick die Route erkennen läßt, die eine Sendung nach fernen Gegenden einschlagen muß.

Eine Karte des Weltverkehrs wurde früher nur von wenigen Geschäften gebraucht. Heutzutage zählen die Firmen des Handels, der Industrie und der Gewerbe, die einer solchen bedürfen, nach Tausenden, und deshalb ist es, zumal dank den Fortschritten der modernen Kartographie, möglich, eine solche Karte trotz ihrer kostspieligen Herstellung zu einem Preise zu liefern, der in früheren Zeiten undenkbar gewesen wäre.

Die vorhin erwähnte neue Karte, die im Verlage von G. D. Baedeker in Essen erschien, ist betitelt:

Wandkarte des Weltverkehrs und des Kolonialbesitzes mit Angabe der gesamten deutschen, österreichisch-ungarischen und fremdländischen Postdampferlinien nebst deren Anlaufhäfen, der grossen Überland- und sonstigen Haupteisenbahnen, der unterseeischen Kabel und Überlandtelegraphen, der wichtigsten Karawanenstrassen, der deutschen und österreichisch-ungarischen Konsulate usw. und 8 Nebenkarten: 1. Verkehrskarte des Deutschen Meeres und des Kanals 1:3,000,000. 2. Verkehrskarte des Mittelländischen und Schwarzen Meeres 1:6,000,000. 3. Verkehrskarte von Mittelamerika und Westindien 1:10,000,000. 4. Die Meerenge von Gibraltar 1:600,000. 5. Das Kiautschou-Gebiet 1:1,500,000. 6. Der Panama-Kanal 1:750,000. 7. Der projektierte Kanal von Nicaragua 1:2,250,000. 8. Der Suez-Kanal und das Nil-Delta 1:850,000, den Handelsflaggen aller Länder und einem Fahrplan der deutschen Postdampferlinien. Äquatorial-Massstab: 1:18,000,000. Grösse: 180 cm hoch, 236 cm breit. Preis: aufgezogen mit Stäben und Schutzvorrichtung 40 M.

Diese Karte ist die größte und inhaltreichste der jetzt bestehenden Weltkarten. Sie ist in 21 Farben ausgeführt und bietet einen prächtigen Wandschmuck, denn die Farben sind in keiner Weise schreiend aufgetragen; das Ganze macht einen durchaus harmonischen Eindruck.

Im einzelnen ist über die Karte folgendes zu bemerken: Die Orte mit über 500 000 Einwohnern, mit über 100—500 000, mit über 50—100 000, mit über 25—50 000 und unter 25 000 Einwohnern sind durch fünf verschiedene Ringgrößen kenntlich gemacht. Docks, Kohlenstationen, Zollämter in den Vereinigten Staaten, Hafentorte mit über 1 Million Tonnen jährlicher Verfrachtung, Vertragshäfen in Japan, China und Korea haben besondere Kennzeichen erhalten. Die großen Überlandeisenbahnen (Weltverkehrsbahnen) im Betriebe sind in starken roten Linien, die im Bau begriffenen oder projektierten in starken punktierten roten Linien gehalten. Andere Bahnen im Betriebe weisen schwächere rote Linien, im Bau begriffene oder projektierte Bahnen schwächere durchbrochene rote Linien auf. Karawanenstrassen, Kanäle, unterseeische Kabel- und Überlandtelegraphen sind mit verschiedenen Zeichen versehen, auf die eine Erklärung auf der Karte selbst eingehend hinweist. Die von Dampfschiffen befahrenen Flußstrecken haben blaue Wellenlinien erhalten. Die Postdampferlinien der verschiedenen Länder der Welt treten in ihren verschiedenartigen Ausführungen sehr deutlich hervor. Die Sitze der deutschen Konsulatsbehörden sind rot, die der österreichisch-ungarischen schwarz unterstrichen. Die Meerestiefen bis zu 200 Meter, von 200 bis 2000 Meter, von 2000 bis 4000 und über 4000 Meter sind durch vier verschiedene blaue Farben ausgedrückt. Der Kolonialbesitz der einzelnen Staaten ist im gleichen Kolorit gehalten wie das des Mutterlandes. Maß-