

phical journals actually publishing; American periodical publications; new American books; Venezuelan literature; Mexican literature; Brazilian literature; Yucatecan literature; books relating to the Dutch Colonies in India, printed in Holland and the Dutch East Indies; Oriental literary intelligence; english books printed in India, China, Japan and South Africa; Hawaiian literature. Nr. 37 enthält: American literary intelligence; American periodical publications; new American books; Mexican literature; old and rare books relating to the history of America, chiefly of Mexico; Oriental literary intelligence; Australasian literature; Arabic books printed in India; Persian books printed in India. Nr. 47 enthält: European, Colonial and American literary intelligence; American periodical publications; new American books; literature of the Argentine republic; Uruguayan literature; Oriental literary intelligence; Sanscrit literature; Hindi literature; books printed at Benares; books printed at Constantinopel; Buddhist bibliography; recent linguistic publications. Nr. 52 enthält: death of Wilhelm Wackernagel; European, Colonial and American literary intelligence; American periodical publications; new American books; Mexican literature; list of books etc. relating to public free libraries; Oriental literary intelligence; Australasian literature; Catalogue of a collection of Sanscrit mss.; Arabic books printed at Bulâq; Persian books printed in Egypt and India; Turkish books printed in Egypt; Arabic books. Daß mag genügen.

Alle Bücher, die im „Record“ genannt werden, sind nach der auf jeder Nummer befindlichen Notiz nur nach factischer Einsicht darin aufgeführt, und sind entweder im Besitze der Trübner'schen Handlung, oder doch durch ihre Hände gegangen. Wer sich seltenere Sachen der Art verschaffen will, werde am besten thun, sich direct an dieselbe zu wenden. Wie begreiflich, könne von vielen der genannten Werke keine große Zahl importirt werden, aber die Nachbestellung sei leicht, wenn man nur eine entsprechende Zeit sich gedulden wolle. Allen Respect vor der kolossalen Ausdehnung des buchhändlerischen Verkehrs über alle Zonen der Erde, welche durch diese Worte implicite erhärtet wird!

Einen Wunsch können wir hier indessen doch nicht zurückhalten, der noch seiner Befriedigung harret, nämlich den nach einer Art Index für die nunmehr bereits vorliegenden fünf Bände. Von einem solchen Index kann man natürlich entfernt nicht irgendwie verlangen, daß er auch nur den Anspruch auf irgend welche Vollständigkeit erheben solle, dies wäre bei der Reichhaltigkeit des Inhalts ein chimärisches Unternehmen; aber eine gewisse annähernde Inhaltsübersicht, wenn sie auch nur in alphabetischer Folge die in Capitalen gedruckten Stichwörter oder einzelnen Artikel umfaßte, wäre doch schon im höchsten Grade dankenswerth, und würde keinen zu großen Umfang beanspruchen. So wie die Sachen jetzt stehen, ist es in der That, auch bei dem besten Gedächtniß, äußerst schwierig, ja oft fast unmöglich, in diesem wahrhaftigen „Ocean“ von Nachrichten eine bestimmte Notiz wieder aufzufinden. (Literar. Centralblatt.)

Miscellen.

Vom Rhein, Anfangs Januar. Bereits vor einigen Monaten wurde auf die durch die Verkehrsstockungen herbeigeführte Calamität hingewiesen. Die Lage des Güterverkehrs hat sich seitdem in einigen Beziehungen eher verschlimmert als gebessert. Allerdings ist der Güterverkehr auf den Linien von Berlin, Leipzig etc. bis an den Rhein (Cöln, Mainz etc.) geregelter geworden, so daß bis dorthin Eilgut gewöhnlich normale Lieferfrist hat, wenn auch Frachtgut höchst langsam geht, so daß auf einigen Strecken dessen Aufgabe unthunlich erscheint. Von den genannten Endpunkten am Rhein

hört aber in westlicher Richtung jede Berechnung einer Beförderungszeit auf. Es wird dies erklärlich, wenn man erwägt, daß vom Rhein nach Frankreich nur 3 für Armeetransporte disponible Linien führen: Bingerbrück — Saarbrücken — Forbach, Ludwigshafen — Weissenburg — Straßburg, oder Ludwigshafen — Saarbrücken — Forbach, und Rehl — Straßburg; die Linie Cöln — Herbesthal, in neutrales Gebiet mündend, ist nicht verwendbar. Auf diesen drei, zum Theil eingeleistigten Bahnen, die sich zudem auf nur zwei Endpunkte, Forbach und Straßburg, concentriren, bewegen sich in ununterbrochener Folge, Tag und Nacht, die Militär-, Munitions- und Proviantzüge nach Westen. Unausbleiblich sind daher die an den Endpunkten der östlichen und den Anfangsstationen der westlichen Linien, Cöln, Bingerbrück, Mainz, Frankfurt, Ludwigshafen, Mannheim etc. beinahe permanenten Stopfungen und die Aufhäufung eines kolossalen Fahrmaterials. Die Kriegstransporte müssen stets zuerst Beförderung finden, und so stehen ganze Züge, mit Kaufmannsgut beladen, oft Tage und Wochen lang auf Nebengeleisen. Um diese frei zu machen und aufzuräumen, sistiren von Zeit zu Zeit die Bahnverwaltungen selbst den Eilgutverkehr, wodurch allerdings momentan eine Entlastung eintritt, während nach Aufhebung der Sperre aber auch sofort eine Uebersfluthung von den außerhalb der Sperrgrenze harrenden Wagenparcs eintritt, die schnelle Bewältigung unmöglich macht. Von den obengenannten Endpunkten der östlichen Bahnen besteht nach den westlichen Linien entweder gar kein oder höchst beschränkter directer Güterverkehr, so daß an der Grenze jeder neuen Bahnverwaltung eine Umkartirung und Umladung stattfindet. Nach oben gegebener Darstellung der Stopfungen an solchen Knotenpunkten wird es erklärlich sein, daß selbst Eilgut, welches z. B. von Frankfurt nach dem vielleicht nur 10 Stunden entfernten Bestimmungsorte eine oder zwei andere Bahnverwaltungen zu passiren hat, Wochen und Monate braucht. Regelmäßige Landfuhren würden bei kurzen Entfernungen jetzt gute Dienste leisten, sind aber nur noch selten vorhanden. Für einen Theil der linksrheinischen Orte war die Benutzung der Dampfer und Landfuhren möglich, durch das Treibeis ist jetzt auch der Verkehr der Schiffe sistirt. — Am härtesten werden durch die Verkehrsstockungen die Gegenden an der Nahe, Saar, Mosel, die Pfalz und ein Theil von Baden betroffen; die Buchhandlungen müssen von Frankfurt etc. aus ihre Leipziger Eilballen mehrmals umspediren lassen, und die sonst von Leipzig 1—2 Tage brauchten, kommen jetzt nur nach Wochen an. Papierfabriken, deren Fabrikat nicht immer Eilgutfracht verträgt, sind oft genug in der Lage, gar nicht effectuiren zu können. Alle andern Handels- und Industriezweige leiden natürlich in ähnlicher Weise, und nicht die kleinste Sorge der Industriellen ist der durch Mangel an Waggons eingetretene Mangel an Kohlen. — Vor Ende des Krieges und dem vollzogenen Rücktransport der Armeen und ihres Materials ist an eine Besserung der Verkehrsverhältnisse nicht zu denken; eine theilweise Entlastung der südwestlichen Linien steht erst in einigen Monaten durch die Eröffnung der Eifel-Bahn, Cöln — Trier, bevor. — In diesen Tagen haben u. a. die badischen Bahnen und die heßische Ludwigsbahn den Güterverkehr, selbst für Eilgut, vorläufig wieder eingestellt. —!

Wir freuen uns, unsern Lesern das soeben erfolgte Erscheinen des zweiten Bandes vom Hinrichs'schen Halbjahrskatalog 1870, die neuen Erscheinungen vom Juli bis zum December enthaltend, anzeigen zu können. Derselbe hat eine sehr dankenswerthe Bereicherung erhalten; er bringt nämlich in einem 16 Seiten großen Anhang auch ein „Verzeichniß der wichtigsten literarischen Erscheinungen im Königreich der Niederlande vom Januar bis December 1870, im Auftrage des niederländischen Buchhändlervereins mitgetheilt von J. P. Beijers in Utrecht“.