



Börsenblatt für den Deutschen Buchhandel

Erscheint werktätlich. Für Mitglieder des Börsenvereins ist der Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag eingeschlossen. Weitere Exemplare zum eigenen Gebrauch kosten je 30 Mark jährlich frei Geschäftsstelle oder 36 Mark bei Postüberweisung innerhalb des Deutschen Reiches. Nichtmitglieder im Deutschen Reich zahlen für jedes Exemplar 30 Mark bez. 36 Mark jährlich. Nach dem Ausland erfolgt Lieferung über Leipzig oder durch Kreuzband, an Nichtmitglieder in diesem Falle gegen 5 Mark Zuschlag für jedes Exemplar.

Die ganze Seite umfaßt 360 viergespalt. Petitzeilen, die Zeile oder deren Raum kostet 30 Pf. Bei eigenen Anzeigen zahlen Mitglieder für die Zeile 10 Pf., für $\frac{1}{2}$, S. 32 M. statt 36 M., für $\frac{1}{4}$, S. 17 M. statt 18 M. Stellengefuche werden mit 10 Pf. pro Zeile berechnet. — In dem illustrierten Teil: für Mitglieder des Börsenvereins die viergespaltene Petitzeile oder deren Raum 15 Pf., $\frac{1}{2}$, S. 13.50 M., $\frac{1}{4}$, S. 26 M., $\frac{1}{8}$, S. 50 M.; für Nichtmitglieder 40 Pf., 32 M., 60 M., 100 M. — Beilagen werden nicht angenommen. — Weideseitiger Erfüllungsort ist Leipzig

Eigentum des Börsenvereins der Deutschen Buchhändler zu Leipzig

Nr. 49.

Leipzig, Montag den 1. März 1915.

82. Jahrgang.

Redaktioneller Teil.

Aus dem belgischen Buchhandel.

I.

Verbesserungen des Post- und Eisenbahnverkehrs. — Kriegsbroschüren. — Zeitschriften und Zeitungen.

Drei weitere Kriegsmonate sind seit dem letzten Brüsseler Briefe ins Land gegangen; sie haben den schwer geprüften Belgiern nach und nach in vielen Zweigen der Verwaltung wieder geordnetere Zustände gebracht, Handel und Industrie leben allmählich wieder auf, so daß trotz der steten Verteuerung der Lebensmittel die wirtschaftliche Lage Belgiens sich im Vergleich zum Anfang des Winters wesentlich gehoben hat. Dies ist in erster Linie auf die stetige Besserung der Verkehrsverhältnisse und auf die Schaffung einer neuen Notenbank zurückzuführen. Der Ausbau der deutschen Postverwaltung macht regelmäßige Fortschritte. Ende vorigen Jahres waren nahezu alle Städte und Städtchen nebst Vororten und vielen Dörfern in sechs von den neuen belgischen Provinzen dem Postnetz wieder angeschlossen; ausgenommen waren nur noch die im Stappengebiet gelegenen Provinzen Ost- und Westflandern (mit Gent, Brügge, Ostende, Ypern, Menin, Courtrai, Roulers) und die Provinz Antwerpen. Mit Mecheln und Antwerpen, sowie mit dem Großherzogtum Luxemburg wurde der Postverkehr Anfang Januar wieder aufgenommen, was insbesondere für Antwerpen im buchhändlerischen Sinne von Wichtigkeit war. Bei dieser Gelegenheit gelangte eine ganze Anzahl von Brieffschaften, die aus neutralen und feindlichen Ländern in den Monaten August und September nach Belgien gerichtet worden war und in den Antwerpener Postämtern zurückbleiben mußte, zur nachträglichen Verteilung, gewiß ein neuer Beweis für die Gewissenhaftigkeit der deutschen Postverwaltung. Seit Anfang Februar ist nun auch der nicht weniger wichtige Postverkehr mit Holland erfreulicherweise wieder hergestellt worden, und seit dem 10. Februar können wir auch wieder mit Österreich-Ungarn direkt korrespondieren. Selbst der postalische Briefverkehr mit den im Stappengebiet gelegenen Orten ist laut neuerlicher Bekanntmachung durch die Vermittlung der Kommandanturen mit gewissen Einschränkungen möglich. — Andererseits ist der direkte deutsche Postverkehr, der seit der Einrichtung der deutschen Postverwaltung am 1. Oktober v. J. auf Brüssel und Verviers beschränkt geblieben war, vor einigen Tagen auch auf Antwerpen und Lüttich ausgedehnt worden. Eine weitere, zur Hebung des geschäftlichen Lebens ebenso notwendige Verkehrserleichterung wurde durch die Wiedereinführung des Postanweisungsdienstes mit Deutschland (seit Mitte Januar) und in Belgien selbst (seit Anfang Februar) geschaffen.

Trotzdem ist der Post- und Eisenbahnverkehr in Belgien noch weit davon entfernt, wieder „normal“ zu sein, wie es große deutsche Zeitungen in den ersten Tagen des neuen Jahres verkündet hatten, und die sich jetzt wieder mehrenden Vorschläge deutscher Verleger behufs Alleinvertriebes ihrer Werke in Belgien, zu denen sie sich auf Grund solcher irreführenden Meldungen für berechtigt und veranlaßt halten mochten, werden bei uns jedesmal mit Kopfschütteln entgegengenommen. Um dies zu verstehen, genügt es, eins von den drei der Privatinitiative entsprungenen belgischen

„Kursbüchern“ zu Rate zu ziehen, die an Stelle des offiziellen belgischen „Guide des voyageurs“ getreten sind. Das erste davon erschien bereits im November: „Indicateur officiel des Chemins-de-Fer circulant actuellement en Belgique sous l'administration du Gouvernement allemand“, 8 Seiten 16^o, 10 cts. Es enthält 7 Eisenbahnlinien, von denen nur eine (Löwen—Charleroi) nicht von Brüssel ausgeht. Auf jeder Linie verkehrt täglich ein Zug in den beiden Richtungen; die wichtigste Strecke ist natürlich Brüssel—Aachen: Abfahrt 11 Uhr 53 vorm., Ankunft unbestimmt; Preis 15 frs. (bisher ca. 5 frs.). Die Fahrt von Brüssel nach Antwerpen, die bisher im bekannten „Train-bloc“ 35 Minuten dauerte, geht über Löwen und nimmt über $7\frac{1}{2}$ Stunden in Anspruch; Hinfahrt 11 Uhr 53, Rückfahrt unbestimmt. In der Vorbemerkung wird den Reisenden empfohlen, sich mit Proviant zu versehen, da die Fahrtdauer nicht garantiert werden könne. So muß es ungefähr im Zeitalter der ersten Eisenbahnen gewesen sein. Die erste Eisenbahn auf dem Kontinent lief bekanntlich zwischen Brüssel und Mecheln, halbwegs Antwerpen.

Die neueste Ausgabe des Kursbuches führt den Titel „Guide pratique des voies de Communication et de Transport en Belgique pendant l'Occupation allemande“ Février 1915; sie ist schon etwas stattlicher und umfaßt bereits 80 Seiten Sedez; Preis 25 cts. Es sind vier weitere Eisenbahnlinien hinzugekommen, und zwischen Brüssel und Aachen verkehren bereits wieder je drei Züge mit genau festgelegtem Stundenplan, darunter ein Schnellzug, der sich mit $5\frac{3}{4}$ Stunden der Fahrtdauer in Friedenszeit (4 Stunden) beträchtlich genähert hat. Als Schreiber dieses im September vorigen Jahres mit einem Militärzug seiner zweiten Heimat wieder entgefahren durfte, brauchte er für diese Fahrt 35 Stunden, also fast anderthalb Tag! Das neue Kursbuch enthält außerdem den Fahrplan von 120 im Betrieb befindlichen Kleinbahnlinien, durch die es möglich ist, bereits wieder ganz Belgien zu bereisen. Das mustergültige, in Belgien zu höchster Entwicklung gebrachte Kleinbahnwesen leistet auf diese Weise dem Lande ungeahnte Dienste; sogar der Dampferverkehr auf den Kanälen nach Charleroi und Antwerpen wird jetzt von Reisenden gern benutzt. Bei Reisen aufs Land sind manchmal die sonderbarsten Kombinationen aller dieser Verkehrsmittel einschließlich Postkutschen und Leiterwagen erforderlich, um ans Ziel zu gelangen. Ein anderes, in diesen Zeiten besonders willkommenes, praktisches Büchlein über die derzeitigen postalischen Einrichtungen ist ebenfalls erschienen: „Service postal, Passeports, Transports de Marchandises etc.“ (16^o, 16 Seiten, 20 cts.).

Alle diese unbedeutenden Erzeugnisse des Buchhandels werden einst gesuchte Sammel-Objekte werden, weshalb mit die Titelangaben nicht überflüssig erschienen. Hierzu gehören ferner die vielen Broschüren und Lieferungswerke zu 10, 20, 25 cts., deren typographische Ausstattung zwar höchst primitiv ist, die aber seit Kriegsbeginn neben den im letzten Briefe erwähnten Zeitungen und Zeitschriften und einigen Neuauslagen von Schulbüchern die einzigen Erzeugnisse der belgischen Buchdruckereien bilden. Beispiels halber seien die wichtigsten