



Börsenblatt für den Deutschen Buchhandel

Erscheint werktäglich. 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. Petitzellen, 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. Stellengesuche werden mit 10 Pf. pro Zeile berechnet. — In dem illustrierten Teil: für Mitglieder des Börsenvereins die viergespaltene Petitzelle 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. — Beiderseitiger Erfüllungsort ist Leipzig.

Eigentum des Börsenvereins der Deutschen Buchhändler zu Leipzig

Nr. 100.

Leipzig, Montag den 3. Mai 1915.

82. Jahrgang.

Redaktioneller Teil.

Allgemeiner Deutscher Buchhandlungs-Gehilfen-Verband.

Im Monat April gelangten zur Auszahlung:

- 1790.50 Krankengelder,
- 900.— Begräbnisgelder,
- 888.86 Witwen- und Waisengelder,
- 232.09 Invalidengelder und
- 874.— Notstands- und Stellenlosen-Unterstützungen.

Leipzig, 1. Mai 1915.

Der Vorstand.

Aus dem belgischen Buchhandel.

II.

(I siehe Nr. 49.)

Ostertage. — Das amtliche Kursbuch und andere Kriegsliteratur. — „Annähernd normale Zustände!“. — Verkehrsschwierigkeiten und -Erleichterungen. — Die belgische Presse. — Deutsche Zeitungen und Zeitschriften: Belgien-Artikel. — Kunst und Musik. — Die deutsche Schule.

Tempora mutantur . . . Heuer verregnete, graue Ostertage, das vorige Osterfest feierte ich durch eine prächtige Fußwanderung in die sonnige Frühlingswelt, mit einem befreundeten, im Dienste einer belgisch-deutschen Bohrergesellschaft stehenden französischen Ingenieur, das schöne Maastal aufwärts von Namur bis Dinant. Der Freund ist, bevor er noch zum Heer eingezogen wurde, als Landsturmmann (Réserve de territoriale) in deutsche Kriegsgefangenschaft geraten, und das malerische Städtchen Dinant hat aus bekannten Gründen seine Anziehungskraft für Touristen auf längere Zeit verloren. So soll die Oster-Muße mir Gelegenheit geben, Neues über Belgien und seine derzeitigen buchhändlerischen Verhältnisse zu berichten. Das Interesse dafür brauche ich, ohne unbescheiden zu sein, diesmal nicht bloß zu vermuten: während ich in früheren Jahren oft im Zweifel darüber war, ob das, was von dem „kleinen Belgien“, seinem Buchhandel und seiner Literatur zu sagen war, überhaupt Beachtung finden würde, haben mir jetzt Duzende von Zuschriften aus der großen Familie der deutschen Kollegen — das deutsche „Berufsgenosse“ will mir nun einmal nicht recht in die Feder — diese Gewißheit in ausreichendem Maße gegeben, zumal sich darunter Briefe befinden, deren persönlicher, herzlicher Ton mir wohlgetan hat. Der letzte Brüsseler Brief hat noch dazu die unbeabsichtigte Wirkung gehabt, daß aus allen Gauen Deutschlands, aus Österreich und Holland, sogar aus der Türkei die darin aufgeführten Kriegsbroschüren in großer Anzahl bestellt und nachbestellt worden sind, deren Lieferung infolge der neuerlichen Ausführbestimmungen zum Teil allerdings auf Schwierigkeiten gestoßen ist. Am meisten hatte es das erste Kursbuch (Indicateur officiel des Chemins de fer etc., Novembre 1914) den Kriegskuriositäten-Sammlern angetan, weshalb unsre Firma den nur einige hundert Exemplare betragenden Restbestand der Auflage (6000 Ex.) dem Drucker abgekauft hat, um der Nachfrage auch später, bezw. nach dem Kriege genügen zu können. Inzwischen ist, etwa gleichzeitig mit dem Hendschelschen „Taschenfahrplan für Südwest-Deutschland, Belgien u. Nordfrankreich“, das erste „Amtliche Kursbuch für die Eisenbahnen des deutschen Militär-Betriebes auf dem westlichen

Kriegsschauplatz“, Ausgabe Nr. 1, März 1915, erschienen. Trotz der Untertitel: „Officiel Treinboek — Indicateur officiel des Trains“ ist es ganz in deutscher Sprache abgefaßt und enthält bloß eine vierseitige flämische bzw. französische Texteinlage. Es bringt auch die vorläufig noch „Nur für Militärpersonen“ bestimmten Züge und umfaßt bereits 105 Eisenbahnlinien (gegen 7 der oben erwähnten November-Ausgabe). Hieraus ist ersichtlich, mit welcher Energie die derzeitige deutsche Regierung zu Werke geht, um durch Wiederherstellung des Eisenbahn-Netz hinter der Front das wichtigste Verkehrsmittel des von ihm besetzten Landes wieder in den Dienst der Bevölkerung zu stellen. Hierzu gehören auch die Änderungen der Pafsvorschriften seit dem 1. März, darin bestehend, daß für Reisen in Belgien ein eigentlicher Paß mit Ausnahme einiger militärisch wichtigen Gebiete nicht mehr erforderlich ist. An seine Stelle ist eine abgestempelte, mit Bild versehene Ausweiskarte getreten, die jedermann bei einer Entfernung von über 6 Kilometer von seinem Wohnorte auf Verlangen vorzuweisen hat. Dies bedeutet immerhin eine Erleichterung gegenüber dem bisher bestehenden Paßzwang, der dadurch, daß der Paß im allgemeinen nur auf wenige Tage ausgestellt wurde, ebenso zeitraubend wie kostspielig war. — Seit dem 1. März haben auch die belgischen Briefträger in Brüssel ihre Arbeit wieder aufgenommen, was eine häufigere Briefbestellung und die Benutzung der seit dem 20. August geschlossenen Postbriefkästen ermöglicht. Ende Februar wurde den sportlustigen Brüsselern auch das Radfahren wieder freigegeben, wodurch das Straßenbild eine willkommene Belebung erfahren hat.

Wir gehen also langsam und schrittweise geregelten Zuständen im Verkehrsleben entgegen, wenngleich wir von den „seines Wissens annähernd normalen Zuständen in Belgien“, die uns ein Berliner Geschäftsfreund in diesen Tagen wieder einmal suggerieren wollte, leider noch recht weit entfernt sind. Zu den Schwierigkeiten gehört u. a. das gänzliche Fehlen des Postpaketverkehrs, nicht nur nach dem Auslande einschließlich Deutschlands, sondern vor allem im Lande selbst. Beinahe alle Expeditionsgesellschaften versuchen, das Problem zu lösen, indem sie Privat-Paket-Betriebe ins Leben gerufen haben, die sich an die vor wenigen Jahren erst in Belgien gesetzlich aufgehobenen Paketfahrtanstalten und deren Tarife anlehnen. Nur sind die neuen Tarife wesentlich höher als früher. Während 5 Kilopakete damals 35 cts. kosteten, kommt ihre Beförderung jetzt je nach den Bestimmungsorten und der Expeditionsfirma zwischen 70 cts. (Charleroy, Gent, Löwen, Namur z. B.) und 4 frs. (Arlon) zu stehen. Vor mir liegt ein von den bekannten Messageries Aug. Vereycken soeben versandter ausführlicher Staffeltarif mit rund 200 Lokalitäten. Dazu dauert die Beförderung vielfach ein, zwei bis drei Wochen, nach Brügge sogar (Kanalkweg) 4 Wochen. Ein Paket von etwas mehr als 1 kg, das wir noch in diesen Tagen aus Antwerpen erhielten, hat uns 2 frs. für Fracht und 50 cts. für Nachnahme gekostet; es enthielt nur ein besonders schweres Schulbuch, dessen Nettopreis dadurch um die Hälfte höher kam. Es ist mühevoll, dem deutschen Kommittenten eine solche Verteuerung annehmbar zu machen.

Vor allem kann gerade im Buchhandel so lange nicht von normalen Zuständen geredet werden, als die meisten großen