



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. 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. Stellengesuche 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. — Beiderseitiger Erfüllungsort ist Leipzig.

Eigentum des Börsenvereins der Deutschen Buchhändler zu Leipzig

Nr. 271.

Leipzig, Dienstag den 21. November 1916.

88. Jahrgang.

Des Bußtages wegen erscheint die nächste Nummer Donnerstag, den 23. November.

Redaktioneller Teil.

Belgische Eindrücke.

Von S. Perschmann.

I.

Zur Kriegszeit durch Belgien.

Der Schnellzug verläßt den gewaltig-massigen Bahnhof von Metz und eilt gleitenden Laufes nordwärts durch flaches Land. Zahlreiche Rinderherden weiden auf großen Wiesen, streckenweise mischt sich der Rauch der Lokomotive mit dem Qualm von Schloten in dem emsigen Industriegebiet. Den beruhigenden Anblick friedlicher Herden und geförderter Erze und Kohlen im Rücken der kämpfenden Front nimmt man gern mit über die schwarz-weißrote Grenze.

Der Zug hält im Bahnhof Luxemburg. Ein eigenartiges Bild: Mannschaften der deutschen Bahnwache in ihrem schlichten Feldgrau in friedlichem Verkehr mit Soldaten in kokett-bunter Uniform des neutralen Großherzogtums. Dieses Binnenländchen erscheint mir immer wie ein Eiland, das von einem gewaltig aufgepeitschten Meer umtost, selbst aber nur von einer leisen sanften Welle überspült wird, die es befruchtend nährt, ohne das geringste zu zerstören.

In Kleinbettingen kommen grüne luxemburgische Zöllner, die das Gepäd der bürgerlichen Reisenden nachsehen. Französische Worte und der ungewohnte harte Klang des luxemburgischen Deutsch klingen an mein Ohr. Nach Sterpenich erreichen wir die belgische Grenze — ungehindert fährt der Zug, geleitet von deutschen Führern und Schaffnern, in das feindliche Land. Strahlende Herbstsonne beleuchtet das in schöner Landschaft gelegene Arlon (wallonisch Arlon). Wie die meisten Bahnhöfe belgischer Mittelstädte fällt auch dieser durch seine Größe auf. Zudem steht er in geschmackvollem Barockstil da. Dahinter strebt ein prachtvoller weißer Kirchturm hoch zum blauen Himmel. Der Bahnhof ist voller deutscher Beamten, Offiziere, Mannschaften. Die rote Bahnvorstehermütze leuchtet hier wie auf allen belgischen Bahnhöfen. Die Beamten tragen teils die heimatischen blauen, teils feldgraue Anzüge.

Ein anderer Schaffner übernimmt einige Wagen und ersucht mich, in einem für Militär bestimmten Abteil Platz zu nehmen.

»Das is alleweil eene Begebenheed, wenn mer in Feindesland gommen!«

Nicht nur sein grüner Kragen, sondern mehr noch seine Leipziger Mundart ließen mich in ihm den Sachsen erkennen. Er begleitete mich bis Namen und unterhielt mich ab und zu im Vorbeigehen mit einigen sächsischen Redewendungen, wodurch er mir gleichsam zu verstehen geben wollte, daß man in Feindesland das Band der deutschen Reichszusammengehörigkeit fester geschlungen fühle. Ich gab ihm gern recht. Wir sind hier draußen, genau so oder noch mehr als daheim, alle Kameraden, gleichviel ob Soldaten oder Beamte.

Aus der Ebene, in der sich rechts und links grünes, mit grasenden Kühen und Pferden belebtes Weideland dehnt, beginnt

der Zug in verlangsamter Fahrt zu steigen. Die Landschaft wird bergig, Täler, herrliche Wälder, Felsen, rauschende Bäche, gewundene Straßen, Weiler, Wiesengründe folgen in lieblicher Abwechslung. Wir fahren quer durch die belgischen Ardennen. Wie auf der Höhe des Thüringer Waldes. Nur die Häuser sind anders: einfache Form ohne besondern Charakter aus rotem Backstein oder weiß getüncht. Ackerbau wird in diesem Teil Belgiens, wie es scheint, nicht getrieben, nur Viehzucht und Industrie, die besonders bei Gemelle und Marloie in Bergen von Kohlen und Steinen, Marmorbrüchen, Kalköfen und rauchenden Schloten auffällt. Nach Vibramont, das lodend wie ein Lustort daliegt — sagt das auch mein Reisebüchlein? nein, aber halt: »Napoleon wurde von Sedan hierhergebracht und von hier nach Kassel übergeführt«, also geschichtlicher Boden —, erreicht der Zug leuchtend die Höhe.

Der Personenverkehr auf den Bahnhöfen erscheint für das geschäftige Belgien, wie man es von der Friedenszeit her kennt, nicht gerade lebhaft. Vielleicht beschränkt man sich auf die notwendigen Fahrten. Touristen und Vergnügungsreisende kennt das Kriegsgebiet nicht. Aber die Arbeit geht, nach einer Störung während des Truppeneinzuges und der Kämpfe, ihren Gang. Das Verkehrsbild ist ruhig. Auf den Bahnsteigen steht überall eine Anzahl Wartender. Damen in auffälliger, nicht immer gerade geschmackvoller Kleidung, Herren in verwälschtem Rock- und Hosenschnitt, der elegant sein soll, aber die vernachlässigte Körperhaltung, die möglicherweise auch für vornehm gehalten wird, gegen die straffen stattlichen Gestalten der zahlreichen mitfahrenden deutschen Offiziere um so augenfälliger macht. Die unvermeidliche Zigarette oder Stummelpfeife fehlt fast nie. So steigen die Eingeborenen aus und ein, ohne von den deutschen Mitfahrenden viel Notiz zu nehmen. Man bemüht sich, die Herren des Landes für Lust anzusehen. Den sächsischen Schaffner freilich braucht man. Und schließlich muß man auch das Abteil wieder verlassen, nachdem man nach fünf- oder sechsmaliger Erklärung in gutem Leipzigerisch endlich begriffen hat, daß man in einem Abteil für Offiziere sitzt. Mit dem höflichsten Ah bien, monsieur, merci! werden willig Pakete und Schachteln umgeräumt.

Ja, die Deutschen sind jetzt Herren des Landes und der Bahn. Auf jedem Bahnhof ihre Flagge, in den Schreibstuben ihre Beamten, in den Waggängen ihre Schaffner. Es ist schon einigermaßen unangenehm. Am Schienenstrang wandern Landstürmer mit umgehängtem Gewehr, an den Bahnübergängen stehen Posten, auf Bänken vor einzelnen Bahnwärterhäusern sitzen Soldaten und genießen rauchend und lesend, schwägend und lachend eine Freistunde, bis sie die Kameraden ablösen. Wie in hundert Adern hat sich deutsches Heer, deutsche Kraft, deutsche Wacht auf den Schienensträngen ins Land gesogen und hält es fest, den Verkehr nach seinem Willen regelnd, bis einst die ernstesten und ernstesten Dinge weiter im Westen zu einer Entscheidung gekommen sind.

Der Abend senkt sich herab, und es ist schon dunkel, als der Zug bei Namen über die Maasbrücke rollt. Langsam und