

Redaktioneller Teil

Württembergischer Buchhändler-Verein.

Buchhändler-Arbeitswoche im Volkshochschulheim auf der Comburg bei Schw.-Hall vom 4. bis 10. Mai 1930.

(Veranstaltet von der »Arbeitsgemeinschaft der Jungbuchhändler« Stuttgart.)

Leitung: Direktor Th. Bäuerle.

I. Das Kinder- und Jugendbuch:

- a) Geschichte des Kinder- und Jugendbuches (Dr. v. Sonntag).
- b) Das Kinderbuch. Seine verschiedenen Arten unter Berücksichtigung der psychologischen, pädagogischen und künstlerischen Anforderungen (Prof. Dr. Pfeleiderer).
- c) Das Jugendbuch. Seine verschiedenen Arten und Aufgaben unter besonderer Berücksichtigung der Altersstufen. 1. Für Knaben (Rektor Boed). 2. Für Mädchen (Frau Schiefer).
- d) Die Werbung für Kinder- und Jugendbuch (Herr Classen von K. Thienemanns Verlag).
- e) Jugend- und Schülerbücherei (Bibliothekar Schieferer).

25 Jahre Verein Deutscher Bahnhofsbuchhändler.

Zum 16. April 1930*).

Als der deutsche Bahnhofsbuchhandel am 16. April 1905 seine eigene Organisation gründete, hatte dieser jüngste Zweig des Buchhandels seine Kinder- und Entwicklungsjahre bereits hinter sich. Daß diese Zeit keine leichte war und daß sich der Buchhändler nicht gerade um diese Verkaufsgelegenheit riß, geht z. B. daraus hervor, daß der Pächter der Bahnhofsbuchhandlungen am Magdeburger, Thüringer und Dresdner Bahnhöfe zu Leipzig Ende der sechziger Jahre von der Eisenbahn eine jährliche Subvention von 100 Talern erhielt. Erst als das Schienennetz der deutschen Eisenbahnen ausgebaut war und die großen Fernverbindungen entstanden, bekam es der Bahnhofsbuchhändler leichter. Der große Wirtschafts- und Verkehrsaufschwung nach dem Kriege von 1870—71 hob ihn in den Sattel.

Während in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, in England und Frankreich der Bahnhofsbuchhandel in die Hände von Monopolfirmen gelangte, entwickelten sich die Verhältnisse in Deutschland nach einer ganz anderen Richtung. Es ist dies nicht weiter verwunderlich, wenn man bedenkt, daß die deutschen Staatsbahnen sich nicht im Besitz des Reiches, sondern der Länder befanden. In Preußen, das das größte Schienennetz besaß, konnten sich große Unternehmungen bilden (ohne daß Monopolfirmen entstanden). Als der Verein Deutscher Bahnhofsbuchhändler gegründet wurde, verteilte sich der gesamte deutsche Bahnhofsbuchhandel auf etwas über 200 Firmen, große, mittlere und kleinere Unternehmungen. An dieser Verteilung hat sich in den 25 Jahren seines Bestehens wenig geändert. Der Bahnhofsbuchhändler, der seine Geschäfte bereits jahrzehntelang betrieben und darin Routine und Erfahrung erlangt hatte, wurde von der Eisenbahn mit Recht als Fachmann angesehen und geschätzt.

*) Das 25jährige Bestehen wird am 19. Mai (Kantatemontag) in Leipzig gefeiert.

II. Öffentliche Bücherei und Buchhandel:

- a) Volksbücherei und Buchhandel im Dienste der Volksbildung (Direktor Th. Bäuerle).
- b) Organisation und Arbeit der öffentlichen Bücherei. Leser- und Schrifttumskunde der Volksbüchereien in ihrer praktischen Bedeutung für den Buchhandel (Bibliothekar Jennewein).

Die Hauptpunkte der beiden Themen werden durch Vorträge eingeleitet, an die sich jeweils eine Arbeitsgemeinschaft anschließt. Die zur Aussprache kommenden Fragen sollen durch praktische Beispiele und Übungen erläutert und vertieft werden; selbständige Mitarbeit der Teilnehmer ist Voraussetzung. Die Teilnahme von Chefs und erfahrenen Mitarbeitern ist erwünscht.

Soweit Platz sind die benachbarten Kreisvereine zur Teilnahme eingeladen. Anmeldung bis 25. April 1930 an die Geschäftsstelle des Württembergischen Buchhändlervereins, Stuttgart, Stiftstr. 7.

Teilnehmergebühr RM. 6.—, Verpflegung und Unterkunft RM. 24.—, zusammen RM. 30.—. Zehn Teilnehmern kann aus Vereinsmitteln auf Antrag ein Zuschuß von RM. 20.— gewährt werden.

Stuttgart, den 12. April 1930.

Hermann Kurz.

Die eigentümlichen Umstände, unter denen der Bahnhofsbuchhändler seine Geschäfte betrieb, forderten einen Zusammenschluß. Die Bahnhofsbuchhandlungen sind Eigentum der Eisenbahn und werden als Pachtungen oder Konzessionen unter gewissen Bedingungen gegen angemessenes Entgelt vergeben. Dadurch ergab sich für die Pächter bzw. Konzessionsinhaber schon ein gemeinsamer Interessentenkreis gegenüber der Eisenbahn. Aber auch dem Zeitungs-, Zeitschriften- und Buchverlag gegenüber erschien der Zusammenschluß notwendig, um dort eingreifen zu können, wo der einzelne machtlos war. Vor allen Dingen scheint es aber so, als habe sich gerade in der Gründungszeit die Notwendigkeit gezeigt, Angriffe der Presse abzuwehren und dieser Abwehr durch die Organisation und die eigene Fach- und Vereinszeitschrift besonderen Nachdruck zu verleihen. Den Bahnhofsbuchhändlern wäre es wahrscheinlich lieber gewesen, wenn sie in der Stille an der Entwicklung ihrer Geschäfte hätten weiterarbeiten können. Aber ihre Unternehmungen waren fiskalisches Eigentum und der Inhalt ihrer Verkaufsstände der öffentlichen Kritik wie der keiner anderen Buchhandlung ausgesetzt. Wenn man bedenkt, daß diese Kritik von Leuten aller Weltanschauungen geübt wurde, kann man verstehen, wie schwer es dem Bahnhofsbuchhändler gemacht wurde und noch gemacht wird, allen Wünschen gerecht zu werden.

In der Tat spielen öffentliche Kritik und zensurische Bestrebungen in den 25 Jahren der Vereinsgeschichte eine nicht unbedeutende Rolle. In der Vereinszeitschrift wurde die Tendenz vertreten, daß die gesetzlichen Bestimmungen genügten und im übrigen dem Bahnhofsbuchhändler und seinem Verantwortlichkeitsgefühl freie Hand gelassen werden müsse. Wie weit man in den ersten Jahren des Bestehens der Organisation von einem solchen Zustande entfernt war, beweisen die Klagen, die das Vorgehen einzelner Aufsichtsorgane der Eisenbahn zeitigten. Sozialdemokratische Zeitungen z. B. durften nicht verkauft werden. Es mußte eine Liste der Blätter, die man verkaufen wollte, eingereicht werden. Was der Aufsichtsbehörde nicht genehm war, wurde gestrichen. In einzelnen Fällen durfte kein Buch