

lichen Abrechnung, Ausarbeitung von Formularen, Verbesserung des Austausch der empfohlenen Zettel bei der Bestellanstalt u. a. m. Daneben gingen Bestrebungen, in Verhandlungen mit der Eisenbahnverwaltung eine Verbesserung der Eilgutbeförderung (nach Magdeburg, Berlin, Hamburg) zu erreichen und die schon bestehenden Bücherwagen zu beschleunigen (Stuttgart) und zu vermehren (Schweiz). Eine große Rolle spielte die Beteiligung am Kampf gegen die Schleuderei. Am 22. April 1884 verpflichteten sich die Mitglieder, kein Sortiment an Firmen zu liefern, die vom Börsenverein gesperrt sind. Am 3. Juli 1884 beantragte Carl Boerster beim Verein der Buchhändler zu Leipzig, für den Leipziger Platz ein Clearing-Haus, namentlich für den Paketaustausch, in Verbindung mit dem Bau des Buchhändlerhauses zu errichten. 1887 führte der Verein im Interesse der Erhaltung eines soliden und leistungsfähigen Zwischenbuchhandels für seine Mitglieder Mindestbedingungen ein, die besonders bei Neuübernahme von Kommittenten einzuhalten sind.

Ende 1887 scheidet Carl Boerster aus dem Vorstand aus. Sein Nachfolger als Vorsitzender wird Ludwig Staackmann, der den Verein bis zu seinem Tode 1896 mit fester Hand führt. Die Vereinsatzungen erhalten eine neue Fassung. Die Verhandlungen über Einrichtung einer Paketaustauschstelle werden fortgesetzt; die Zustellung an Leipziger Firmen, die außerhalb des Buchhändlerviertels wohnen, wird geregelt, die Ostermehrabrechnung verbessert, der Bargeldverkehr am Leipziger Platz eingeschränkt, der Eilgutverkehr nach verschiedenen Plätzen verbessert, der Bücherwagen nach Dresden beschleunigt, Zollschwierigkeiten im Bücherverkehr mit Österreich beseitigt. 1892 erscheint die Druckschrift „Der buchhändlerische Verkehr über Leipzig“, im wesentlichen bearbeitet von Alfred Boerster, der seit Anfang 1889 dem Vorstand angehört. 1896 tritt für ihn Kommerzienrat Nauhardt in den Vorstand ein. Vorsitzender wird Felix Liebestind und 1898 Richard Einhorn, der dem Verein seit dem 11. September 1886 bis auf den heutigen Tag angehört und ihn bis 1912 als Erster Vorsitzender leitete.

Das neue Postgesetz (1899), die Einführung des Postscheckverkehrs (1909) verlangen Stellungnahme. Der empfohlene Verkehr, die Wochenabrechnung der Kommissionäre, die bargeldlose Abrechnung, die Ostermehrabrechnung werden ausgebaut. Am 10. September 1916 fand die letzte Wochenabrechnung in bar im Buchhändlerhaus statt. Von diesem Zeitpunkt an erfolgte sie im Giroverkehr über die Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt, Abteilung Buchhandel, und von 1923 an durch die Girokasse des Vereins Leipziger Kommissionäre. Die Konkurrenz von Buchbinder-Kommissionären, die Grosslistenfrage und der Aushandlung, Unterbietungsversuche von Mitgliedern beschäftigten den Vorstand und die Hauptversammlung. 1912 übernimmt Heinrich Wallmann den Vorsitz. Die Satzungen werden erweitert, die Wiederverkäufer-Frage immer wieder bearbeitet. Die Inbetriebnahme des Leipziger Hauptbahnhofes am 1. Februar 1913 verkürzt die Auslieferungszeiten für den Bücherballen. Nach dem Ableben von Heinrich Wallmann übernimmt 1913 Walter Thomas den Vorsitz bis 1917.

Die erschwerten Verkehrs- und Personalverhältnisse während des Krieges erforderten eine gesteigerte Vereinstätigkeit. Besondere Sorge machte die Durchführung der schwierigen Ausfuhrbestimmungen und in den letzten Kriegsjahren die Material- und Kohlenbeschaffung. 1917 wird die Paket-Austauschstelle eingerichtet, Oktober 1917 werden Pläne zur Gründung einer Genossenschaft zum Einkauf von Packmaterial erörtert.

In den besonders schwierigen Wirtschaftsverhältnissen nach dem Kriege führte Adolf Opek den Vorsitz bis 1920, dann Georg Schreiber. Die hinter der Geldentwertung zurückbleibenden und daher sehr niedrigen Tarife der staatlichen Verkehrseinrichtungen, besonders der Reichspost, die mit ungeheuren Zuschüssen aus dem Steuersäckel aufrecht erhalten wurden, boten einen starken Anreiz für den direkten Verkehr zwischen Verlag und Sortiment unter Ausschaltung des Zwischenbuchhandels, zumal infolge der schwierigen Personal- und Arbeitsverhältnisse der empfohlene Verkehr über Leipzig nicht mehr durchgeführt werden konnte. Der Verein versuchte in der ersten Zeit, als man allgemein den Charakter der Geldentwertung noch nicht richtig erkannte, den steigenden Preisen und zurückgehenden Umsätzen durch allmähliche Erhöhung seiner Gebühren und schließlich durch prozen-