

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N 155.

Sonntag, den 4. Juni.

1843.

Bekanntmachung.

Wir sehen uns veranlaßt, die Vorschrift des §. 35 des Mandats vom 30. Juli 1813, nach welcher es verboten ist, junge Birken (sogenannte Maizen) in die Städte einzubringen und solche vor den Hausthüren aufzustellen, hierdurch in Erinnerung zu bringen. Leipzig, den 3. Juni 1843.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Otto.

Einheimisches.

den sogenannten „Einschlag“ betreffend, welchen die verpflichteten Aufläder bei Ueberbringung der auf hiesigem Plage ankommenden Frachtstücke von den Empfängern tarmäßig zu fordern haben.

Der mit den besondern Gewohnheiten beim Handel auf dem hiesigen Plage nicht so vertraute Theil des Publicums pflegt nicht selten — durch die Klagen gewisser Personen über die ihnen lästigen Einschlagsforderungen verleitet — solche für eine Art von Trinkgeldern oder wohl gar für eine Bettelei anzusehen, welche abzustellen sei. Doch betrifft dieser Einschlag gerade einen der wichtigsten Zweige des Expeditions- oder Güterverladungs-Geschäfts, nämlich die sichere Ablieferung der hier ankommenden Frachtstücke an die Empfänger bis an und rücksichtlich in die bei ihnen eingeführten Lagerplätze und die dafür obrigkeitlich festgesetzten Gebühren.

Wenn schon die Alten vor beinahe 2000 Jahren es sagten, „daß nicht mehr Größe dazu erfordert werde, Etwas zu schaffen, als das Geschaffene zu erhalten“, so dürften einige Worte über diese von Alters her eingeführte Sache wohl nicht am unrechten Orte sein, da in den jetzigen Zeiten beim Handel ganz hauptsächlich die Erhaltung des Erworbenen in Frage steht. Was den vorliegenden Gegenstand anbetrifft, so ist erforderlich, auf das Wesen des Geschäfts der verpflichteten Auf- und Abläder selbst zuvor einzugehen.

Das Auf- und Abladen der Frachtgüter auf und von den verschiedenartigen Wagen, Karren und Schlitten, die wir hier zu Lande kennen, ist nicht Sache eines einzigen Menschen, auch nicht Zweier, sondern vieler. Es sind Frachtstücke von 15 bis 20 Centnern nichts Seltenes. Es giebt aber auch welche, z. B. Dampfessel, zu 80—100 Centnern. Es sollen Stückfässer zu 28 bis 30 Centnern mit Sicherheit für Leben und Gut, auch ohne Gefahr für die Vorübergehenden auf die Wagen hinauf und von ihnen heruntergebracht werden. Hierzu haben sich nun seit Alters her gewisse Kameradschaften, die man Compagnien nennt, gebildet, deren Größe und Mitgliederzahl sich — naturgemäß — nach dem Umfange und der Größe ihrer Bekanntheit und Geschäfte richtet. Fuhrwerke, welche z. B. von Lemberg oder von Triest herkommen und 2000 Centner Fracht auf einmal herbringen, erfordern zur Bedienung schon mehr Menschen als der Karren, welcher

in die Provinzialstadt eine Bürde Sohlenleder, ein paar Hüte Zucker, ein paar Centner Kaffee u. dgl. — vielleicht oben drauf noch einen Kinderwagen mitnimmt. Stücken von vielen Centnern erfordern zur Fortbewegung mehr vereinte Kräfte, als eine Menge kleiner Kisten, Schachteln, Koffer u. s. f. Es existiren hier bis jetzt 16 solcher Kameradschaften, oder „Aufläder-Compagnien“, deren Mitglieder vormalig, wie jede andere dem Handel und der Expedition angehörige Person, beim Handelsgerichte eingetragen und beim Magistrate besonders in Pflicht genommen wurden, welches Letztere jetzt noch stattfindet. Der Vorsteher dieser Compagnie, oder der „Älteste“, hat die Direction und Anordnung. Alle einzelne Mitglieder aber haben solidarisch (d. h. Einer für Alle und Alle für Einen) für jeden Schaden zu stehen, den sie, auch nur durch Fahrlässigkeit, zuließen. Eine einzige fahrlässige Bewegung des Fasses von 30 Centnern über einen vorragenden Stein, der Druck an einem Leiterbaum würde eine Fassdaube hineindrücken und den Wein verschütten. Alle müssen daher gelernt und auf den Gegenstand eingeübt sein. Alle müssen sie, so wie Arbeit kommt, ohne Verzug, im Winde und Wetter unweigerlich auf dem freien Plage an die Arbeit gehen und so lange es währt — bis sie fertig sind, wenn Andere längst schon im Bette liegen und der Nachtwächter schon zum zweiten Male abrufft — ausharren. Ihr Lohn dafür ist gering und bloß auf die Menge berechnet, welche jedoch durch die Eisenbahnen sehr abgenommen hat.

Die Function des Auf- und Abläders ist dreifach:

1) einmal das Aufladen oder Beladen der Frachtwagen.

Hier hat der Aufläder nichts weiter zu thun, als auf dem Plage, wo die Waare abgeht, beim Aufladen auf die Wagen, Karren oder Schlitten die ihm an dieselben hingebachten Güter auf solche hinaufzuschaffen, sie nach der Schwere und dem Umfange der einzelnen Stücke im Verhältniß des Wagens zc. gleichmäßig so zu vertheilen und festzuschüren, daß der richtige Schwerpunkt erhalten, und beim vierrädrigen Wagen die durch den abweichenden Gang des Vorderwagens vom Hinterwagen zu befürchtende Reibung vermieden wird. Dafür wird derselbe nach den auf einem jeden Verladungsplatze bestimmten Reglementen bezahlt — hier in Leipzig liegt die Bezahlung des Aufläders dem Fuhrmanne nach einer der gesetzlichen Aufläderordnung angehängten Taxe ob.

2) das Abladen der auf dem Stapel, oder dem Verladungsplatze angekommenen Güter.

Hier hat der Älteste oder der Herr der Compagnie, an

*) nec major est virtus quaerere quam parva tueri.