

Freitag, 28. Februar 1913. / Marz

mit 5000 Exempl.

Mit. 48.

Auer Tageblatt

und Anzeiger für das Erzgebirge

Direktorialer Redakteur:
Fritz Arnold.
Für die Inserate verantwortlich
Otto Seiffert.
Beide in Aue L. Erzgeb.

mit der wöchentlichen Unterhaltungsbeilage: Auer Sonntagsblatt.

Druck und Verlag
Euse Brück- u. Verlags-Gesellschaft
m. b. H.
in Aue L. Erzgeb.

Bezugspreis: Durch unsere Boten frei ins Haus monatlich 60 Pf. — Bei der Geld- und wöchentlich 10 Pf. — Bei der Post befreit und fahrt abgelnost rücksichtlich den Briefträger frei ins Haus vierzehnlich 2.22 Mf., monatlich 45 Pf. — Ein Postzeitungskatalog — Erscheint möglich in den Mittwochstagen, mit Ausnah-

me des Sonntags nachmittags von 4—5 Uhr. — Telegramm-Adresse: Tageblatt Auerberg — Gemünden 22.

Der wöchentlich eingesendete Mannschaftsformular nicht geleistet werden.

Insertionspreis: Die Rücksprachen Korpusseile oder deren Raum für Inserate aus Firmen und den Geschäftshäusern des Amtshauptmannschaft Schwarzenberg 12 Pf., jond. 15 Pf. — Bei größeren Abschriften entsprechendem Rabatt. Annahme von Anzeigen bis spätestens 9½ Uhr vormittags. Für Anzeigen an bestimmten Seiten kann nur dann gebürgt werden, wenn sie am Tage vorher bei uns eingehen.

Diese Nummer umfaßt 10 Seiten.

Das Wichtigste vom Tage.

Die Bundesversammlung des Bundes der Landwirte für das Königreich Sachsen sprach sich für die Vereinigung und für die Einigkeit der politischen Parteien aus.

Die ellsch lothringische Landesregierung ließ gegen einige Abgeordnete wegen der in Frankreich gehaltenen Hetzreden das Verfahren wegen Landesverrats einleiten.

Die Ernennung des Staatssekretärs Jankowski zum ungarischen Minister des Kultus und Unterrichts an Stelle des zurückgetretenen Grafen Alby wird heute amtlich bekanntgegeben werden.

Der Schweizer Bundesrat hat die europäischen Mächte zu einer Konferenz eingeladen, auf der ein neues Abkommen über den Arbeiterschutz getroffen werden soll.

Der frühere Kolonialminister Lebrun ist an Stelle des neuen Kriegsministers Etienne zum Vizepräsidenten der französischen Kammer gewählt worden.

Deutsch-dänische Trinksprüche.

Wenn Kaiser Wilhelm am Dienstag abend bei der Gatschel im Berliner Schloss seinem königlichen Gäste aus Dänemark zutreffend, die Worte sprach: Es ist mein und meiner Regierung aufrichtiger Wunsch und festster Wille, die Beziehungen unserer Länder zu pflegen und auszugehalten, — so wird dieser Ausspruch sicherlich von ganz Deutschland rücksichtlos unterschrieben werden. Zwischen uns und Dänemark führen viele Brüder stammverwandter Wesensart, der Rasse und der Kultur, und es ist das natürliche von der Welt, daß die beiden Länder auf der Grundlage gegenseitigen Vertrauens und freundlicher Verständigung, wie König Christian X. in seinem Erwiderungsrede meinte, ein gut nachbarliches Verhältnis pflegen. Auf Seite Deutschlands ist gewiß zu solcher Absicht der beste Willen vorhanden. Wir erblicken in Dänemark einen Staat, dessen Dichter und Denker uns zu wertvollen Schätzen geboten haben, als daß wir gegen ihn kein Gefühl herzlicher Dankbarkeit empfinden und dänisches Denken wurstigt zu stark im deutschen Geiste, um nicht auch dort das Bewußtsein der Rassengleichheit wach rufen zu müssen. Leider werben aber in Dänemark die Schatten einer schon längst begraben Vergangenheit ihr Dantel über die Gegenwart. Es gibt in Kopenhagen übertriebne Nationalisten, die mit einem, seit Jahrzehnten gegenstandslos gewordenen Chauvinismus frechen gehen und immer noch auf Schleswig-Holstein ihre Waffe werfen. Dort war bis vor nicht allzu langer Zeit der Herd jenes antideutschen Bestrebungen, die von dänischen Gefinnungsgenossen seige Unterstützung erhalten. Als Schleswig-Holstein durch den Preger Frieden 1866 an Preußen fiel, war die Wehrhaftigkeit der Bevölkerung dieser Vereinigung abgängig. Vor dem Kriege 1870 wanderten zahlreiche militärisch junge Deutsche nach Dänemark aus, um als dänische Untertanen nach dem Ende des Feldzuges wiederum nach Nord-Schleswig zurückzufahren. Diese Optionen waren geflossen, in der geheimen Hoffnung, daß ihre Heimat später mit Dänemark vereinigt werden würde. Denn da gewiß dem Barographen S. des Preger Kreises die endgültige Gestaltung Nord-Schleswigs durch eine Volksabstimmung vorausgesetzt werden sollte, so glaubten viele Nord-Schleswiger, daß das damalige Gutland nur ein Provisorium bestelle. Wie dann das Land definitiv für deutsch erklärt wurde, so wurde die Gehälfte und es folgte eine Periode der Rümpfe, denen auf das ehemalige Regiment Herren v. Küllers ein Ende mache. Als Oberpräsident von Schleswig-Holstein ging dieses mit unadäquaten Grenzen gegen jede deutlichkeitliche Agitation vor und wies deren Uebereinstimmung aus.

Sag auch in anderthalb Jahrzehnten Gran über alle jene Statthalter geworden sein, so gibt in Dänemark noch immer nachdrückliche Gewissheit, die den alten Stab nicht ersetzten können. Dies unter dem Scheine des Patriotismus arbeitet;

den Deutschen, sehen ihre Aufgabe darin, eine friedfertig gesinnte Wehrhaftigkeit mit allen Mitteln gegen Deutschland aufzuwiegeln. Vor einigen Jahren haben sie eine großartige Propaganda ins Werk gelegt, um mit den Waffen des wirtschaftlichen Boykotts gegen die Deutschen zu kämpfen und was konnte die Kopenhagener Lübe allenfalls kleine Anschläge mit der Auflösung finden? Rauft nur dänische Waren. Ein eigenes großes Kaufhaus wurde errichtet, das bei seiner Begründung als Geschäftsräume verfüllt; „König“ — dänischer Herrscher teilzulegen. Neuerdings bewegt sich die Agitation der dänischen Nationalisten in einer anderen Richtung. Man will die dänischen Großherzogtümer, deren Ziel Dänemark sein soll. Man veranstaltet öffentliche Sammlungen und will mit deren Hilfe die Mittel für eine härtere Befestigung Kopenhagens ausdringen. Die Tendenz aller dieser Umtriebe liegt klar auf der Hand, aber mit Genugtuung läßt sich feststellen, daß die dänischen Chauvinisten in ihrem eigenen Lande wenig Verständnis finden. Die sozialpolitisch auf einer sehr hohen Stufe stehende Bevölkerung mag von einem zweck- und sinlosen Aufzugskummel nichts wissen und die neuen Heeresvorlagen, die die dänische Regierung, von der Heimstädten mitgetragen, überbracht einbrachte, stehen auf eine geringe Unabhängigkeit. In diesem Sinne sind die hoffnungsreichen Worte König Christian X. besonders freudig zu begrüßen. Der Triumphsatz des königlichen Gesetzes nimmt allen jenen, die Ruhme aus ihrem Heuer, wie ihre Schärfe als patriotisches Werk, aufzuholen wollen. Und wenn der König die nie ermündende Friedensliebe Kaiser Wilhelms dankbar erwähnte, so beweist eine solche Anerkennung, daß er wenigstens von der freundlichen Gesinnung Deutschlands für Dänemark durchaus überzeugt ist.

Die Artikel der Auer Fleischerinnung im Jahre 1627.

(Nach Akten des Königl. Hauptstaatsarchivs: Confirm. d. Handwerksinnungen: 1627/9 CLXXXI.)

Schlächten durfte zu Anfang des 17. Jahrhunderts zu Ehre der, welcher „des Handwerks redlich“ war, die Berechtigung also dazu durch Erfüllung der manngfachen, von der Innung vorgeschriebenen Formalitäten, insbesondere durch die Meisterprüfung erlangt hatte. Wahl kam es vor, daß auch andere unrichtiglich dieses Handwerk ausübten; aber diese Wulster wurden hoch bestraft. Es war Ehrenpflicht eines jeden Meisters, sobald er Kunde von dem Aufenthalte eines solchen Störers erhalten hatte, dies der Innung mitzuteilen. Durch eine besondere Vorleistungsmahregel sollte den Innungsangehörigen die alleinige Ausübung des Berufs in der Heimat und in dem innerhalb der Bannmeile gelegenen Orten garantiert werden. Geschädigt wurde „auf Krauf“ oder „um Wohn“, je nachdem der Fleischer für sich zum Zwecke des Einzelverkaufs an Kunden oder im fremden Hause seinem Beruf nachging. In letzterem Falle konnte er für die gehobene Würde einen Anspruch auf Entschädigung erheben: Beim Lohnschlachten an Orten hatte er damals für jedes Kalb 6 S., für ein Kind 8 Groschen, auf dem Dorfe 4 Groschen zu beanspruchen. Bei einem Schweißschlachten erhielt er 4 Groschen und eine Bratwurst.

Da Aue im Jahre 1627 noch ein gänzlich kleiner Ort war, werden sich wohl oft manche Fleischer zusammengetan haben, um gemeinsam einzukaufen und zu schlachten. Der Preis für das betreffende Stück Fleisch wurde dann unter den Teilnehmern repartiert. Da es öfters vorkam, daß einige mit der Bezahlung Rumten, die übrigens folglich keine Schulden einzustehen ausliegen muhten, kostete das § 4 der Fleischerinnung vor, daß solche Rummen belastet und eventuell zeitweise vom Handwerk ausgeschlossen werden sollten. Nebenhaupt sind die Kritik der Gute Fleischerinnung nicht an Besitzungen, die das zehnfache, frischfeste Fleischerein und Zusammenarbeit des Mitgliedes erforderten. „Gott sei Fleischer“, lesen wir im §. Kritik, „dem andern möglich sein mit Rauten und Werken, auch seiner dem andern die Arbeit abwendig machen, bei Gute der Wirtmette und Fleischer.“ Und wenn dann das Fleisch auf den Fleischbänken zum Verkauf ausgeboten wurde, so war es bei Strafe verboten, einem andern durch Kursus die Kunden wegzuholen. Nur gerade Übergehende durfte man durch Kursus entlocken.

Wer Fleischer werden wollte, hatte eine Entwicklung durchzumachen, die den bei anderson Innungen aufgestellten Stufen entsprach. Der Vater gab seinem Sohn einem Meister in die Obers. So wurde er in einer 14-tägigen Prüfung als tauglich erweisen, so wurde er als Gesellen aufgenommen. Nach dreijähriger Lehrzeit wurde er „Meister“, also Meister.

Gefiel es ihm bei seinem Meister nicht mehr und verließ er denselben, so war es unmöglich, daß er gleichzeitig wieder in demselben Ort bei einem anderen Meister Arbeit fand; er mußte erst ein Jahr an einem anderen Ort gearbeitet haben. Wenn ihn der Meister fortgeschickt hatte, so konnte er ohne Unterscheidung bei einem anderen Fleischer dieselben Ortes von neuem beschäftigt werden. Wer Meister werden wollte, mußte zunächst und seine Geschicklichkeit durch Ablegung der Meisterprüfung nachweisen. Diese bestand darin, daß er ein Kind und Schwein töteten mühte; bei jenem war eine Waffe oder Unterhöhung von 10 Pfund, bei diesem von nur 5 Pfund genügt noch gültig. Auch mußte der Geprift einer Schwedenarm ganz umfahren können. Wollte ein Fleischer in eine Meister werden, so mußte er dem Gottesdienst zwei Reichstaler, ebenso dem Gerichte und Handwerk in die Kasse je zwei Talere zahlen. Eine Mahlzeit, bei der auch ein Viertel Bier aufgetragen wurde, bildete den süßlichen Abschluß der Meisterprüfung. Dr. Georg Beichel.

Deutscher Reichstag.

Während bis zum Ende der Reichs-eisenbahnen angeht. Einfach mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit einem billigen Horn zur Rechten steht Herr v. Breitenbach, preußischer Eisenbahnminister und Obergesetzgeber der Reichsverfassung, auf dem ersten Stock um Eisenbahnrecht. In der Mitte harren drei Räte seiner Wünsche. Auch im Saale befindet sich eine lebendige Darstellung der Geschichte des Reichs-Eisenbahnen. Einmal mit