

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter

Herausgeber: Akademia Olten

Band: 52 (1994)

Artikel: Die Oltner Arbeiterradfahrer

Autor: Hasenfratz, Georg

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659192>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Oltner Arbeiterradfahrer

Die Gründung des Oltner Arbeiter-Radfahrer-Vereins «Eintracht» fand zur Zeit des grossen Velobooms am Anfang dieses Jahrhunderts statt. Dieser Boom, vor allem in den 20er und 30er Jahren, war noch bedeutender als der jetzige Wiederaufschwung, den das Velo seit einigen Jahren erlebt. In der Zeit nach dem Ersten bis nach dem Zweiten Weltkrieg war das Fahrrad das meistverbreitete und wichtigste individuelle Massenverkehrsmittel. Im Kanton Solothurn wurde das Velo offenbar besonders geschätzt, lag doch die Velodichte im Kanton in dieser Zeit stets über dem schweizerischen Mittel. Bereits Ende der 20er Jahre gab es im Kanton mehr Velos als Haushalte, so dass man davon ausgehen kann, dass in der überwiegenden Zahl der Haushalte eines oder mehrere Fahrräder in Gebrauch waren.

Für diese enorme Verbreitung des Velos waren verschiedene Umstände verantwortlich. Das Velo als Mittel zur Zurücklegung des Arbeitsweges war praktisch und zeitsparend. Insbesondere bei längeren Arbeitswegen war das Fahrrad eine willkommene Alternative zum Zu-Fuss-Gehen oder zu den Fahrplänen der öffentlichen Verkehrsmittel. Die Zunahme der Fahrräder ging einher mit dem raschen Wachstum der Wirtschaft und der Siedlungen. Ein weiterer Grund für die Verbreitung des Velos lag bei den sinkenden Preisen und dem gleichzeitigen Anstieg der Reallöhne. Mitte der 20er Jahre kostete auf dem Platz Olten ein einfaches Velo etwa den halben Monatslohn eines gelerten Arbeiters.¹ Diese bedeutende Ausgabe wurde nun für weite Teile der Bevölkerung erschwinglich und finanziell tragbar. Ausserdem waren auch Occasionsvelos zu haben, und die

Velohändler offerierten langfristige Abzahlungsverträge. Das Velo spielte zudem im damaligen Oltner Erwerbsleben eine wichtige Rolle als Arbeitsgefährt für lokale Gewerbetreibende und Selbständigerwerbende. Bäcker, Konditoren, Kaminfeger, Handwerker, Ärzte und andere brachten per Velo ihre Waren und Dienste zeitsparend zum Kunden.

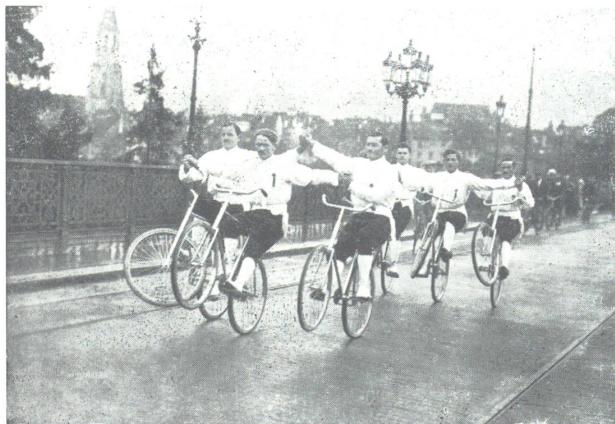
Der Arbeiter-Radfahrer-Verein «Eintracht»

Mit dem Aufkommen der Fahrräder schlossen sich Radfahrer und Radfahrerinnen bald zu Veloklubs und Vereinen zusammen, um sich wirksam für ihre Interessen einzusetzen und unter Gleichgesinnten ihrem Hobby zu frönen, so auch in Olten. Einer dieser Vereine ist der Arbeiter-Radfahrer-Verein «Eintracht» Olten. Ein Blick auf die Anfänge dieses Vereins soll die besonderen Aktivitäten und Bestrebungen der Arbeiterradfahrer und auch deren Bedeutung für die Oltner Arbeiterkultur beleuchten.

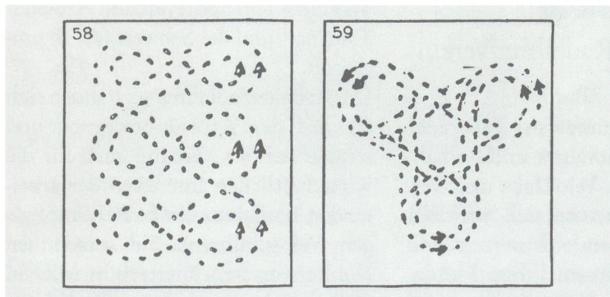
Die Gründungsversammlung des Oltner Arbeiter-Radfahrer-Vereins, zu der sich 13 Mitglieder einfanden, erfolgte am 14. Mai 1913. Im Protokoll zu dieser ersten Versammlung heisst es: «Durch Bemühungen einiger organisierter Arbeiter der Holzarbeitergewerkschaft ist es gelungen auf dem Platze Olten einen Radfahrerverein zur Gründung zu verhelfen der den Zweck hat auf Grundlage der modernen Arbeiterbewegung die Geselligkeit unter den organisierten Arbeitern zu fördern.» Der Aktuar schliesst das Gründungsprotokoll mit dem programmatischen Aufruf «Frisch auf² der Arbeiterbefreiung entgegen». Der Oltner Arbeiter-Radfahrer-Verein war

eine Sektion des Arbeiter-Radfahrer-Bundes (ARB) «Solidarität». Die schweizerischen Sektionen lösten sich im Ersten Weltkrieg, 1916, vom deutschen ARB, dem sie bis dahin als Gau Schweiz angehört hatten, und bildeten einen eigenen Dachverband mit eigenen Dienstleistungen und selbständigem Verbandsorgan. 1930 wurde der ARB in den noch heute bestehenden Verkehrs- und Sportverband Arbeiter-Touring-Bund der Schweiz (ATB) umgetauft.

Die Arbeiterradfahrer verstanden sich als Teil der Arbeiterbewegung und setzten sich als Verband auch für die wirtschaftlichen Interessen der arbeitenden Radfahrer ein (z.B. Kampf gegen Velogegebühren). Sie standen in Konkurrenz zum älteren bürgerlichen SRB (Schweizerischer Radfahrer-Bund), der in Olten durch den bereits 1888 gegründeten Veloclub Säli vertreten war. Es war damals nicht neben-sächlich, welchem Verein sich die werktätigen Radfahrer anschlossen, da auch im Sport die Klassengegensätze eine Rolle spielten, wie das schweizerische Verbandsorgan «Der Arbeiter-Radfahrer» festhielt: «Während dem Arbeiter das Rad ein willkommenes Transportmittel von und zur Arbeitsstätte einsteils, andernteils ein zur Kräftigung und Erholung unentbehrlicher Gegenstand ist, versinnbildlicht das Rad dem Bürgertum das Mittel zur Sensationshascherei.» Die Tätigkeit der bürgerlichen Radfahrervereine bestehe einzig darin, ein Strassenrennen nach dem andern zu organisieren. Der ARB lehnte solche «gesundheitsschädlichen Wettrennen als Auswuchs der bürgerlichen Gesellschaftsanschauung» entschieden ab. Der Sport sollte nicht auf Rekorde und auf Spitzenleistungen einzelner ausgerichtet sein.³



Beispiel einer Reigengruppe:
Die Reigenmannschaft «Roter Stern» der Schwestersektion Bern (AR, 12. Jg. [1928] Nr. 8).



Zwei von über zweihundert möglichen Reigenbildern:
«In Paaren, Figur 8, einzelpaarweise und dreiteilig»

Die erste, von den vielen Ausfahrten etwas mitgenommene Vereinsfahne der Oltner Arbeiterradfahrer von 1914



Statt Rennen führte der Arbeiter-Radfahrer-Verein «Eintracht» mit seinen Mitgliedern beschauliche Ausfahrten durch, meistens halbtägige oder eintägige am Sonntag. Diese gemeinsamen Ausfahrten bildeten ein Schwergewicht der Vereinstätigkeit, und die Vorbereitung dieser Wanderfahrten wurde vom Vorstand stets sorgfältig an die Hand genommen. Die gemeinsamen Ausfahrten boten Erholung von der täglichen Arbeit, Naturerlebnisse und häufig auch Kontakte mit andern ARB-Sektionen, denen die Oltner einen Besuch machten oder die man an Bezirks- und Bundesfesten der Arbeiterradfahrer traf. Im Sommer 1923 führte eine mehrtägige Ausfahrt die Radfahrer sogar über die Grenze zu den Sportsgenossen im elsässischen Mulhouse.

Diese Aktivitäten hatten den Zweck, den Arbeitern eine sinnvolle Beschäftigung in ihrer spärlichen Freizeit anzubieten und sie davon abzuhalten, ihre freie Zeit bei Alkoholkonsum im Wirtshaus zu verbringen. Die Erlebnisse im Arbeitersport, bei dem das Gemeinschaftsgefühl und die Gruppensolidarität wichtig waren, bedeuteten auch eine Kompensation für fehlende Befriedigung am Arbeitsplatz, etwa bei anstrengender und monotoner Arbeit.⁴

Die Ausfahrten der mit einheitlichem Trikot, Vereinsnütze und Vereinsabzeichen ausgestatteten Arbeiterradfahrer dienten auch der Agitation und Mitgliederwerbung. Dies allerdings nur, wenn sie diszipliniert und unter straffer Leitung durchgeführt würden, hielt die Verbandszeitung in aller Strenge fest. Insbesondere seien der Alkoholgenuss und die Einkehrhalte zu beschränken.⁵

Die Leitung der Fahrten oblag dem Fahrwart, der mit seinem Signalhorn den Mitfahrenden Geschwindigkeit, mögliche Gefahren, Pausen und Aufbruch anzeigen. Mit dabei war auch der Fähnrich mit der Vereinsfahne, die in einer Halterung am Velo befestigt wurde. Regelmässig wurde auch «Fahrschule» abgehalten, um den Mitgliedern «Gelegenheit zu geben sich im Fahren bei Ausfahrten zu üben».⁶

Alternative im Winter: Reigenfahren

Als Ersatz für das Tourenfahren im Sommer propagierte der ARB für die kältere Jahreszeit den Saalsport, wobei anfänglich das Reigenfahren im Vordergrund stand. Auch die Oltner Arbeiterradfahrer machten sich an den Aufbau einer Reigengruppe, die regelmässig in der Turnhalle des Bifang-Schulhauses trainierte.

Das Reigen- und Kunstradfahren hat eine lange Tradition. Es wurde bereits im letzten Jahrhundert, damals noch auf Hochräder, gepflegt, und entsprechende Vorführungen waren stets die Attraktion von «Velocipeden-Festen».⁷ Im ARB wurde in 4er- und 6er-Gruppen Reigen gefahren. Das sind kunstvolle, harmonische Figuren mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden. Die Fahrerinnen und Fahrer hielten sich dabei auch an den Händen oder den Schultern, fuhren auf dem Hinterrad oder gar rückwärts. Die verschiedenen Reigengruppen massen ihr Können an Bezirks- und Bundesfesten der Arbeiterradfahrer. Ein detailliertes Reglement mit Wertungstabellen diente der Klassierung.⁸ Gefahren wurde auf normalen Fahrrädern oder idealerweise auf speziellen und beweglicheren sogenannten Saalmaschinen. Die Oltner Sektion prüfte 1924 den Kauf von Saalmaschinen sorgfältig, setzte dafür zwei Sonderkommissionen ein und entschied sich schliesslich für den Kauf von sechs Reigenfahrrädern der Marke «Brenabor». Diese grosse Anschaffung (Stückpreis 155 Franken) wurde mit der Ausgabe von Anteilscheinen, welche nach fünf Jahren mit Zins zurückgezahlt wurden, mit besonderen Vereinsfesten und Spenden finanziert. Der Vorstand war in der Folge aber nicht immer zufrieden mit dem Fleiss und der nötigen Disziplin der Reigenfahrer und sah die teure Anschaffung schlecht genutzt. An der Monatsversammlung im Juni 1927 kam wieder einmal die «alte Missererie betr. der Reigenmannschaft» zur Sprache, und es wurde beschlossen, «die Saalmaschinen den bisherigen Reigenfahrern zu entziehen, mit der Begrün-



Umzug der Oltner Arbeitervereine und befreundeter Sektionen der Arbeiterradfahrer anlässlich der Fahnenweihe des Arbeiter-Radfahrer-Vereins Olten im Juli 1930

Das Vierklang-Signalhorn war bei jeder Ausfahrt dabei. Aus der Signalordnung (AR, 16. 1. 1923): «Aufsitzen: ein heller Ton. Zu zweien fahren: zwei tiefe Töne.»



dung, dass dieselben nicht angeschafft wurden für Radball und sonst alles möglichen für Unfug zu treiben, ansonst wir die Maschinen zur öffentlichen Benutzung der Jugend auf die Strasse stellen könnten».

Zwei Jahre später war der Verein schon etwas grosszügiger gegenüber der neu gebildeten Reigenmannschaft und schaffte einen Ball an, damit abwechslungsweise Radball gespielt werden konnte. Einige Zeit später konnte sich der Radball dann endgültig emanzipieren, und die Oltner ATB-Mannschaft errang in den 60er Jahren sogar mehrmals den Schweizer Meistertitel in dieser Disziplin. Es gelang immer wieder, vor allem jüngere Mitglieder für das anspruchsvolle Reigenfahren zu begeistern und ein Repertoire an Nummern einzustudieren. Probleme schuf dabei der häufige Wechsel in der Reigengruppe, weil dadurch immer wieder mit einfachen Übungen begonnen werden musste, was für die erfahrenen Mitglieder der Gruppe nicht interessant war. Die kunstvollen Figuren und das harmonische Zusammenwirken der Reigenmannschaften dienten bei öffentlichen Anlässen auch als publikumswirksames Aushängeschild und Werbemittel für die Arbeiterradfahrer, mit dem weitere Mitglieder gewonnen werden sollten. Das Reigenfahren wird auch heute noch als Mannschafts-Kunstradfahren vom schweizerischen ATB gepflegt. Jährlich werden gemeinsam mit dem SRB Wettkämpfe in dieser Sportart durchgeführt.

Proletarische Festkultur

Die Oltner Arbeiterradfahrer entwickelten sich bald zu einem respektablen Verein. 1921 wurden auch «erstmalz zwei Frauenzimmer» aufgenommen, wie der Protokollführer vermerkte.⁹ 1918 zählten sich 50 Mitglieder aus Olten und Umgebung dazu, und Mitte der 20er Jahre waren es bereits gegen 100. Die junge Sektion war recht aktiv und veranstaltete neben den Ausfahrten und dem Reigenfahren auch Wanderungen (v.a. im Winter) und, wie auch bei anderen

Vereinen üblich, Garten- und Mattenfeste, Kegel-, Jass- und Unterhaltungsabende. Eine besondere Bedeutung im Vereinsleben hatten die gemeinsamen Anlässe, Abendunterhaltungen und Feste mit anderen Arbeiterorganisationen. Die Darbietungen der Reigenmannschaft waren dabei eine gern gesehene Attraktion. Bei grösseren Anlässen traten die «roten Radler», wie sie sich auch nannten, als Korsofahrer in dekorativen Formationen auf und gaben zum Beispiel mit ihren geschmückten Rädern und Blumenbögen an der Spitze des alljährlichen 1.-Mai-Umzuges dieser Kundgebung eine besondere Note. Solche gemeinsamen Feste waren ein wichtiger Teil der damaligen Arbeiterkultur und stärkten mit ihren Symbolen und Formen die Identität und das Selbstbewusstsein der organisierten Arbeiterrinnen und Arbeiter. Die Feste waren nicht einfach nur Unterhaltung, sondern sollten auch eine machtvolle und stolze Demonstration der Solidarität und der Kraft der Arbeiterschaft darstellen.¹⁰

Ein Beispiel für ein solches Arbeiterfest ist die Weihe der neuen Vereinfahne vom 6. Juli 1930 auf der Oltner Schützenmatte. Die «Fahnenweihkommission» hatte sich dazu einiges einfallen lassen. Neben Tanz und Festwirtschaft, Reigenvorführungen, Kegelspiel, Bolzenschiessen, Tombola und Lebkuchendrehet¹¹ wurde auch ein spezieller Wettbewerb im Langsam- und Hindernisfahren durchgeführt. Die Arbeiterturnvereine von Olten und Trimbach, der Unionschor, der Arbeitermännerchor Trimbach und die Arbeitermusik Olten gaben mit einem Konzert, Liedervorträgen und turnerischen Produktionen ihr Können zum besten. Ein Festumzug durch die Stadt vor der eigentlichen Fahnenweihe durfte ebenfalls nicht fehlen. In der vorhergehenden Vereinsversammlung kam gar die Anregung, die Häuser zu beflaggen, was von der Versammlung aber abgelehnt wurde. Die neue Fahne wurde zuvor im Möbelhaus Lang zur Besichtigung ausgestellt. Die Oltner Arbeiterradfahrer luden neben der Bevölkerung

auch noch speziell 150 Schwesternsktionen des ARB ein.¹² «Das Volk» lobte in seinem Bericht das «schöne Volksfest» und den Umzug: «Der Festzug war jugendfroh und farbenreich. Kinder mit Blumen, Turner und Turnerinnen in ihren Sportkostümen. Die Radler festlich geschmückt, die Arbeitermusik in ihrer schmucken Uniform, die wehenden Fahnen, alles das floss zusammen zu einem prächtigen Bild. Drunten auf der Schützenmatte entwickelte sich bald ein fröhliches Festleben. Eine grosse Menge Volkes fand sich ein, im Schatten der mächtigen Bäume einige gemütliche, genussreiche Stunden zu erleben.» Als Hauptredner sprach SP-Nationalrat Jacques Schmid. Er rief dazu auf, dass sich alle Radfahrer im Arbeiter-Radfahrer-Bund «Solidarität» vereinigen sollten, da dieser Verein gute Versicherungen biete und echte proletarische Kameradschaft pflege.¹³ Leider spielte das Wetter nach der Fahnenweihe und den Reden, die wegen des drohenden Gewitters bereits abgekürzt wurden, nicht mehr mit. Der zweite Teil des Anlasses wurde verregnet und bescherte dem Verein ein finanzielles Defizit. Kurzerhand wurde beschlossen, am darauffolgenden Sonntag am selben Ort ein weiteres Mattenfest «im üblichen Rahmen» durchzuführen. Diesmal hatten die Organisatoren mehr Wetterglück, und das Defizit wandelte sich zu einem schönen Gewinn für die Vereinskasse. Dass solche Festveranstaltungen damals bei den Sektionen offenbar beliebt waren, zeigt auch eine Artikelserie im schweizerischen Verbandsorgan. Da ist von einer eigentlichen «Festseuche» die Rede, die den Vereinszielen zuwiderlaufe und die es zu bekämpfen gelte.¹⁴

Freie Fahrt in der Altstadt

Die Mitgliedschaft im ARB bot aber nicht nur Kurzweil und Geselligkeit im Kreis von Gleichgesinnten, sondern auch einen guten Versicherungsschutz für die Radfahrer. Die Vereinsmitglieder waren gegen Personen- und Sachschäden versichert. Sie erhielten Unterstützung bei Selbstunfällen, bei



Mitglieder des Oltner Arbeiter-Radfahrer-Vereins bei einer Ausfahrt (um 1930)

unverschuldeten Notlagen und im Sterbefall sowie auch Rechtsschutz. Der Verband äusserte sich auch zu verkehrspolitischen Fragen auf nationaler oder kommunaler Ebene. Bereits 1928 forderte der «Arbeiter-Radfahrer»: «Dem Schweizer Radfahrer Radfahrwege!» Die Radfahrer verlangten zu ihrer Sicherheit im zunehmend motorisierten Strassenverkehr eigene Radwege, fühlten sich aber von den Behörden nicht ernst genommen. «Alles ist bei uns so herrlich eingerichtet, dass der Radfahrer immer nur zahlen muss und dass ihm der Staat dafür nichts gibt, als etwa Dekrete (...) die für ihn gewöhnlich noch vermehrte Schikanen bedeuten» kritisierte das Verbandsorgan.¹⁵ Als es in Olten 1928 um eine neue Verkehrsordnung ging, wehrten sich die vier bestehenden Radfahrervereine – trotz ideologischer Differenzen – gemeinsam für ihre Interessen. Die Verkehrsordnung sah auf einigen Strassen der Altstadt (unter anderem Hauptgasse Richtung Alte Brücke und Zielemgasse Richtung Klosterplatz) für Motorfahrzeuge und Velos neu den Einbahnverkehr vor. Dagegen opponierten in einer gemein-

samen Eingabe der Veloclub Säli, die Freien Radler, die Abstinenter Radfahrer und der Arbeiter-Radfahrer-Verein und verlangten weiterhin freie Fahrt in beiden Richtungen. Genützt hat es freilich nichts. Obwohl auch der Gewerbe- und der Wirerverband gegen die neue Ordnung Sturm liefen, hielten Polizeikommission und Gemeinderat an der neuen Verkehrsregelung fest. Über eine gemeinsame Sitzung mit den Stadtbehörden wird im Vorstand rapportiert, dass «die Radfahrer zünftig abgesägt wurden, trotz energischer Gegenwehr».¹⁶ Doch mit den Zeiten ändern sich die Umstände, und in naher Zukunft soll zumindest ein Teil der Forderungen der damaligen Velovereine doch noch erfüllt werden. Der Stadtrat will den Velofahrern eine Alternative zur mittlerweile gefährlichen Fahrt über die Bahnhofbrücke anbieten. Er hat deshalb veranlasst, dass der Veloverkehr nun in beiden Richtungen durch die Altstadt erlaubt wird – zwar nicht durch die zentrale Hauptgasse, aber doch immerhin über eine Parallelroute über die Holzbrücke, Zielemgasse, Klosterplatz und Graben.

1 Vgl. Steuerregister der Einwohnergemeinde Olten, StAO; Adressbuch der Stadt Olten; Stat. Jahrbuch der Schweiz; Rohner, René: «Auf sausendem Rade in die Weite!», Liz., Zürich 1991, S. 10ff.

2 «Frisch auf» lautete der Gruss der Arbeiterradfahrer.

3 «Der Arbeiter-Radfahrer» (AR), 6. Jg. (1922) Nr. 3. Vgl. auch: Teichler, Hans Joachim/Hauk, Gerhard (Hrsg.): Illustrierte Geschichte des Arbeitersports. Bonn 1987.

4 Vgl. Wheeler, Robert F.: Organisierter Sport und organisierte Arbeit. Die Arbeitersportbewegung, in: Ritter, Gerhard A. (Hrsg.): Arbeiterkultur, Königstein 1979.

5 AR, 7. Jg. (1923) Nr. 15–19.

6 Protokoll Arbeiter-Radfahrer-Verein Olten, 6. 8. 1913, Archiv ATB Olten.

7 Vgl. Franke, Jutta: Illustrierte Fahrradgeschichte, Berlin 1987, S. 34ff.

8 Ein späteres, überarbeitetes Reglement ist im «Handbuch für den Radsport im A.T.B.», Bern 1939, enthalten, aus dem auch die beiden Reigenwettkampf-Zeichnungen stammen.

9 Protokoll ARB Olten, 7. 4. 1921.

10 Vgl. Teichler, Hans Joachim (Hrsg.): Arbeiterkultur und Arbeitersport, Clausthal-Zellerfeld 1985.

11 Bei diesem damals beliebten Spiel wurden an die Mitspieler Lose mit Nummern verkauft. Ein auf einem horizontalen Brett mit Zahnenkreis befestigter Zeiger wurde in Bewegung gesetzt, und der Besitzer der Nummer, auf der der Zeiger stehen blieb, gewann ein Stück Lebkuchen.

12 Protokoll ARB Olten, 14. 11. 1929ff.

13 Das Volk, 7. 7. 1930.

14 AR, 6. Jg. (1922) Nr. 18–21.

15 AR, 12. Jg. (1928) Nr. 24.

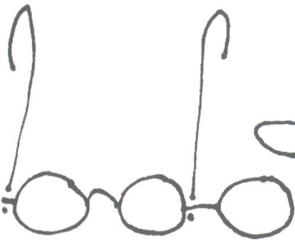
16 Verwaltungsberichte der Stadt Olten 1928 und 1929, Protokolle der Polizei-Kommission 1928/1929, Verkehrsordnung der Stadt Olten vom 10. 4. 1928 sowie Ergänzung (Verkehrsregelung), StAO; Protokoll ARB Olten, 3. 1. 1930.

durch die **OLTNER** **BRILLE** gesehen

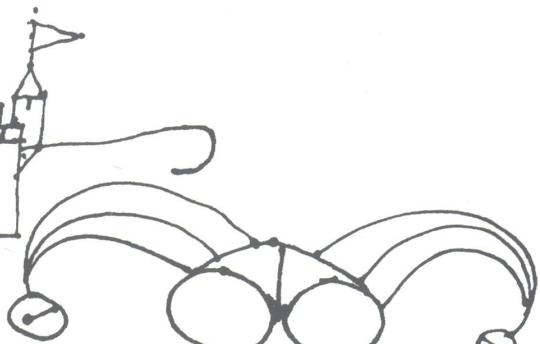
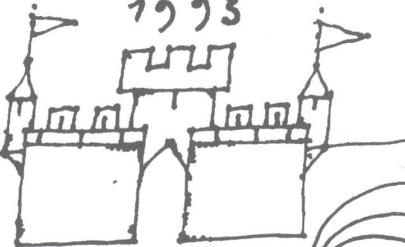
Ku

1993

Modell Säli



MIT RESEZVEGLAS



3
für Olympos

O-U

ein huis brüg



mit Dichterlorbeer

4600

versenkbar

