

# Die letzten Lechflößer von Lechbruck erzählen ihre Erinnerungen an die Lechflößerei

Ein Beitrag zur Berufs- und Standessprache

Von Studienrat Dr. Michael Lechner, Augsburg

Wer im bayerischen Allgäu, im schönen Hindelanger Ostrachtal, im idyllischen Gebiet von Hinterstein und Bad Oberdorf zur Winterszeit seinen Erholungsurlaub verbringt, der kann auch heute noch da und dort aus einer unscheinbaren, äußerlich ärmlich anmutenden Hütte das dumpfe Hämmern einer Hammerschmiede vernehmen. Der Skiläufer kann beim Altmeister des Nagelschmiedegewerbes Karl Waibel in Bad Oberdorf erfahren, wie die Bergschuhnägel in den Allgäuer Nagelschmieden mit viel Geschick und Fleiß hergestellt werden. Heute ruht der Blasbalg fast in jeder Hütte. Die Technik hat nun dieses Gewerbe fast ganz verdrängt.

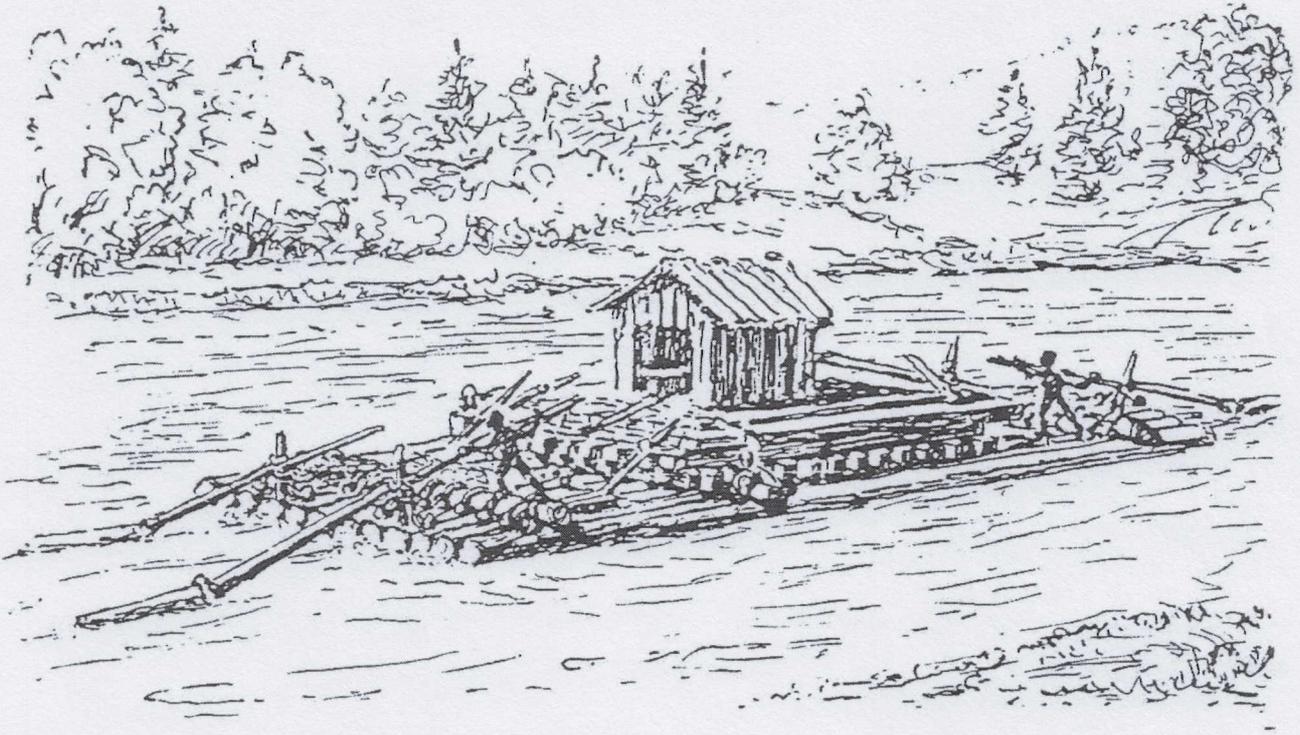
Aber sie hat auch nicht vor einem anderen Gewerbe des Voralpenlandes haltgemacht, das zwar nicht in der behaglichen Gemütlichkeit einer warmen Behausung betrieben wurde, sondern sich draußen in der weiten Landschaft in träumerischer Abenteuerromantik über Fluß und Strom abgespielt hat. Wir denken dabei an das Dorf am Lech, Lechbruck, in das am 1. Mai 1899 das fauchende Dampfroß triumphierenden Einzug gehalten hat, zur freudigen Überraschung eines Teiles der dortigen Bewohner, zum Leidwesen aber aller jener, die im althergebrachten Flößergewerbe die einzige Existenzmöglichkeit erblicken mußten. Nicht nur der Gedanke an die Erhaltung ihres kärglichen Daseins mag die Flößerfamilien schmerzlich ergriffen haben, noch viel mehr mag das bittere Bewußtsein, das Erbe ihrer Väter schwinden sehen zu müssen, die Herzen der Flößer erfüllt haben. Es mag eine schwere Enttäuschung gewesen sein, für diese harten, stämmigen, kerngesunden Gestalten, deren markante Gesichtszüge die Natur bei Wind und Wetter geformt hat. Sie waren durchwegs Männer, die, wenn sie auch auf ihren waghalsigen Fahrten dann und wann über das Ziel hinausgeschossen sind, doch im Grunde gesund zu leben verstanden. Sie haben geschnupft, geraucht, gerauft, getrunken und wenn sie noch dazu das nötige „Fett“ (gute Kost) gehabt haben, sind sie alle alt geworden. Der letzte Floßmeister, Konrad Enzensberger, ist im Sommer dieses Jahres dahingegangen. Er erreichte ein Alter von 82 Jahren. Auf dem von Professor Max Hoenes erstellten Flößerdenkmal, das im Frühjahr 1945 mit der Lechbrücke sinnlos zerstört wurde, waren die bekannten Namen der Lechflößer aufgezeichnet wie Enzensberger, Fichtl, Keller, Knappich, Petz, Heißerer, Weinmüller und Pult. Letzterer, der „Flößerkönig“ genannt, erreichte ein Alter von 83 Jahren. Er machte die abenteuerliche Fahrt bis Wien nicht weniger als vierunddreißigmal mit und sah einigemal sogar Budapest. Wenn man von dem hochgelegenen Friedhof auf den einstmaligen Bindeplatz der Flößer am Lech hinunterblickt, den diese dahingegangenen Männer einst mit regem Leben und Treiben erfüllten, dann mag sich die berechtigte Frage aufdrängen, ob uns die Technik reicher oder ärmer gemacht hat.

Pfarrer Schilcher aus Kinsau, bis 1951 amtierend in Mauerstetten bei Kaufbeuren, hat uns in der urwüchsigen Kraft seiner Sprache das Buch „Das Dorf am Lech“ geschenkt, in dem er unter anderen Dorfgeschichten auch eine Floßfahrt beschreibt. Dr. Keller aus Füssen hat anfangs der dreißiger Jahre ein Volksstück „Christoph, der Flößer vom Lech“, geschrieben, in dem er in der Geschichte einer Dorf Liebe die herzhafteste Flößersprache, das Leben und Treiben eines Flößerdorfes geschildert hat.

Ehe die letzten dieser Männer dahingehen, lassen Sie sich noch einmal in das Flößer-Jorf Lechbruck führen, von dem vielleicht heute noch mancher alte Mann in Wien oder sogar vor dem „Eisernen Tor“ in seliger Erinnerung an die Flößer am Lech zu erzählen weiß. Setzen wir uns in Gedanken für eine Weile an den Biertisch beim Welscherwirt in Lechbruck und lassen wir uns von den Floßknechten erzählen, die in den neunziger Jahren von ihrem Floß aus wenigstens noch die Tore von Regensburg gesehen haben. Sie können uns noch alles erzählen, das Bauen des Floßes, die Fahrt auf dem wilden reißenden, ungebändigten Lech, ihre reizenden Erlebnisse und waghalsigen Abenteuer, die nur auf dem Lech, nicht aber auch auf der ruhiger fließenden Isar oder auf der trägen Donau zu erwarten waren. Deshalb dürfen gerade sie stolz darauf sein und sie haben wohl oft genug höhnisch lächelnd auf die Isarflößer herabgeschaut. Am Biertisch sitzen aber auch noch Männer, die nicht vom Fach sind, und ihnen verdanken wir manches Interessante, wenn sie die alten Flößer „sticheln“, denn alles, ja alles wollen unsere Flößer nicht erzählen. Erst wenn sie ein paar Glas hinabgegurgelt haben, dann gehen sie aus sich heraus, dann erzählt der eine die unliebsamen Geschichten des andern, dann kommen sie in ihr „Element“:

Die Flößerei war ein recht gefährliches Unternehmen. Der Lech war im 19. Jahrhundert noch ein launischer und tückischer Gebirgsfluß, der den Flößern sehr zu schaffen machte. Die Fahrten waren um so gefährlicher, als die Flößer — es ist kaum zu glauben — nicht einmal schwimmen konnten, außer solchen, die bei den Pionieren gedient hatten. Mitte März, je nach Witterung, begann die Arbeit. Wo jetzt das Schulhaus ist, war vor vielen Jahren noch ein großer *Bindeplatz*. Dort hatten die Floßmeister ihr Holz aufgestapelt, das sie von den Förstämtern der umliegenden Ortschaften aufgekauft hatten. Der Floßmeister war der Unternehmer. Er kaufte das Holz zusammen, übernahm das Risiko für die Fahrt, bezahlte seine Floßknechte und verkaufte die Ware, meist aber erst dann, wenn er abladen wollte. Die Arbeit war dadurch erschwert, daß das Holz oft recht mühsam zum Bindeplatz geschafft werden mußte. Als Kleidung trug der Flößer lange Wasserstiefel, einen warmen gewalkten Kittel, eine feste Bundhose und einen Hut mit einer Feder drauf. Zwischen den Zähnen hielt er seine Wiener Pfeife.

Das Binden der Flöße (= Bau des Floßes) vollzog sich bei den Lechbruckern am linken Flußufer, während die Premer ihre Ladung auf dem rechtsseitigen Ufer zusammenstellten. Man baute zwei Arten von Flößen: ein *Riegelfloß* und ein *Langfloß*. Die Sägewerke hatten in dieser Gegend noch keine Vollgatter, die das Langholz in seiner ganzen Länge durchschnitten, so daß noch ein ungeschnittener Baumzopf von ca. 25 cm übrigblieb und die Bretter dadurch zusammengehalten wurden. Mit solchen nebeneinander gelegten Bäumen wurde das Riegelfloß oder auch Bretterfloß gebaut. Als äußeren Halt legte man zu beiden Seiten einen ungeschnittenen Baumstamm von ca. 18 m Länge, den sogenannten *Riegelbaum*. Diese beiden Riegelbäume wurden miteinander durch zwei starke *Schwärtlinge* verstrebt. (Ein Schwärtling ist jeweils das oberste und unterste, mit dem Rindenteil stark behaftete Brett des geschnittenen Baumes.) Unter diese Schwärtlinge wurden die einzelnen Stämme geschoben und zwar derart, daß abwechselnd neben einen ungeschnittenen Zopf ein ganz durchgeschnittenes Baumende zu liegen kam. Um den Brettern untereinander einen bessern Halt zu geben, streute man Sand dazwischen. Durch die Schwärtlinge hindurch bohrte man mit dem Flößerbohrer in den ungeschnittenen Baumzopf etwa 15 cm tiefe und 3 cm starke Löcher, schlug Flößernägel oder auch Flößerkeile hinein und spannte von Keil zu Keil eine Wiede, so daß die Bäume untereinander zusammengehalten wurden. Die *Wieden* wurden als Winterarbeit aus Haselnußstauden zu einem gediegenen Seil gedreht, das vor Verwendung noch in das Lechwasser gelegt wurde, um es geschmeidiger werden zu lassen. Die 15 cm langen Keile aus Hartholz hatten oben



Lechfloß

Zeichnung: Studienprof. E. Forster, Augsburg

die Form eines Dreiecks. Die Nägel waren aus Erlenholz hergestellt. Ein solcher *Riegel* hatte eine Länge von ungefähr 6 m. Zu einem Riegelfloß spannte man drei Riegel hintereinander, so daß das Floß eine Länge von 18 Metern erreichte. Am vorderen Teil des Floßes brachte man zwei Ruder an für den Floßführer, rückwärts nur eines, bei Hochwasser auch zwei, für den Steuermann. Ein Ruder war eine starke, lange Stange, an der vorne ein Brett von 1 Meter Länge und 50 cm Breite befestigt war. Es wurde an einem Buchenpflock, der *Kipfe*, festgebunden. Um das Ruder bei großer Beanspruchung auch in der Mitte zu stützen, brachte man noch ein zweites Brett, das *Balsterbrett*, an.

Neben dem Riegelfloß baute man auch das *Langholzfloß*, dieses nannte man auch *Rundholzfloß*.

Bei diesem Floß wurden einzelne, ungeschnittene Bäume aneinandergebunden. Man verfuhr dabei ähnlich wie beim Riegelfloß. An ein solches Langholzfloß hängte man noch gern einen Riegel an, so daß es eine Länge von insgesamt 24 Metern erreichte. Beim Bau eines Floßes, in der Flößersprache als *Karren* oder *Fuhrwerk* bezeichnet, mußte man sich nach dem jeweiligen Wasserstand richten. Im allgemeinen schwammen mit einem Floß ca. 50 cbm Holz den Lech hinunter.

Fuhr man bis Wien oder noch weiter, dann baute man für die Flößer für den Fall von Regenwetter eine kleine Holzhütte in der Mitte des Floßes.

Als Abfahrtstag wählte man gern einen Samstag. Böse Menschen behaupteten, die Flößer wollten dadurch der Sonntagspredigt auskommen. Bei Tagesgrauen, oft schon um  $\frac{1}{2}$  3 Uhr, begann die Abfahrt. Die „wildesten“ (= zeitlich frühesten) waren die Enzensberger. Man fuhr schon so früh ab, weil man bei glatter Fahrt damit rechnen konnte, abends am Hochablaß in Augsburg anzukommen. Die dortige „Floßburg“ (= Flößerkneipe) war ein sehr begehrtes Ziel. Jeder Flößer hatte zwei „Gurgeln“, eine trockene und eine nasse. Auch Regenwetter konnte die Flößer nicht an der Abfahrt hindern. Das Fuhrwerk wurde nun „eingewässert“, d. h. das Floß wurde ins Wasser gefahren. Beim

Enden stand das Floß gegen den Fluß, so daß es bei der Abfahrt in Fahrtrichtung gerichtet werden mußte, es mußte „*hausumgehen*“. Wegen der großen Gefahr, die eine solche Fahrt mit sich brachte, nahm man nur in seltenen Fällen Gäste mit.

Es waren oft bis zu fünfzehn Fuhrwerke, die am Samstagmorgen von Lechbruck abfahren. Wenn die Lechflößer auch unerschrockene Männer waren, so verkannten sie doch nicht die Gefahr, die mit der Fahrt verbunden war. Manch einer hat das Flößerdorf nicht wiedergesehen. So nahmen sie nach altem Brauch bei der Abfahrt den Hut ab und beteten ein Vaterunser um eine glückliche Fahrt. Die Flößer pflegten auf der Fahrt keine große Unterhaltung, keiner wollte in das Handwerk des andern pfuschen oder hätte sich auch gern etwas einreden lassen. Sie paßten auf ihr Fuhrwerk auf, so gut sie es vermochten, zogen an ihrer langen „*Weaner Pfeif*“ und verständigten sich gegenseitig durch Winke oder Blicke. Fuhr das Floß einmal auf eine Sandbank auf, so schimpften und fluchten sie auch nicht gleich, denn sie wußten, daß das nasse Element eben seine Launen und Tücken hatte, mit denen man jeder Zeit rechnen mußte. Bis Schongau verlief die Fahrt gewöhnlich glatt. Aber unterhalb des dortigen Wehres warfen die großen, klobigen Steine manches Floß so durcheinander, daß oft ganze Baumstämme vom Floß gerissen wurden. Diese wurden dann mit „*Sticheln*“ wieder herbeigezogen. Unter *Stichel* verstand man eine etwa drei Meter lange Stange, an deren Ende sich ein eiserner Spieß mit einem nach unten gebogenen Haken befand. Kam das Floß in die Nähe eines Wehres, dann wurden die vorderen Ruder gelockert, so daß sie bei Gefahr möglichst schnell zurückgebracht werden konnten, damit sie nicht gebrochen wurden. Die Flößer sprangen zurück, damit sie nicht von den aufschäumenden Wassermassen mitgerissen wurden.

In der Flößerwirtschaft zum Kristeinerbräu in Landsberg aß man zu Mittag. Bei der „*Landung*“ bedurfte es einer großen Kraftanstrengung, um über die seichten Stellen hinweg ans Ufer zu gelangen. Einer der Flößer ergriff schnell das bereit liegende Floßseil mit dem *Reicher*, einen etwa anderthalb Meter langen Holzpfahl, der mit einer eisernen Spitze versehen war. Der Mann sprang ans Ufer und stieß den Reicher schräg nach vorne in den Boden, so daß dieser durch die Gewalt des herantreibenden Floßes in den Boden getrieben wurde und das Floß dadurch zum Halten brachte. Am Ufer befanden sich noch mehrere Landungspfähle, an die das Floß nötigenfalls mit einem starken Seil durch einen fachmännischen Flößerknopf festgebunden wurde.

Der Floßführer hatte wohl einen guten Blick für den Wasserstand. Aber trotzdem ereignete es sich oft, daß das Floß plötzlich zu knirschen begann und in einen *Sack* geriet, das heißt an eine Stelle, wo das Wasser in weitem Bogen auseinanderfloß und das Floß auf Kies auffuhr. Zunächst versuchte man, es mit den *Tremeln*, zwei Meter langen, nach vorne spitz zulaufenden Holzstangen, wegzuschieben. Half das nicht, dann probierte man mit *Lupfen*. Man stellte sich mit der Schulter unter das Floß, um es wieder zum *Rinnen* zu bringen. Oft mußte man auch ein *Gschwell* herleiten. Man ließ auf der einen Seite oder auch auf beiden Seiten den *Hund* hinaus. Das war ein in der Mitte des Floßes verankerter, geschnittener Baum oder auch ein zwei- bis dreizölliger Laden, der rechtwinklig zur Fahrtrichtung gestellt wurde. Durch das am *Hund* sich stauende Wasser wurde das Floß wieder in die alte Fahrtrichtung bewegt. Man bezeichnete dieses unlieb-same Verfahren als „*Hunden*“. Es war auch eine richtige Schinderei und manchmal war selbst diese Mühe umsonst. Dann blieb nichts anderes übrig, als das Transportgut abzuladen und das Floß in die einzelnen Teile zu zerlegen. Nach dem seichten Flußarm wurde es wieder „*aufgestellt*“. Wenn ein Flößer mit seinem Fuhrwerk in solche Not geriet, dann hielten die meisten der herankommenden Fuhrwerke an, um Hilfe zu bringen.

Mitunter gab es auch solche, die mit höhnischem Lächeln und langen Nasen vorbeifuhren und auf Ersuchen um Hilfeleistung den Gruß des Götz von Berlichingen als Antwort übrig hatten.

Bei dieser Arbeit kam es oft vor, daß sich die Wasserstiefel mit Wasser füllten. Es war dann köstlich zu sehen, wie der Floßknecht sich auf das Floß legte, mit beiden Händen seine Hose am Oberschenkel umspannte, seine Füße nacheinander hochstreckte und die Stiefel entleerte.

Zuweilen wurde ein Fuhrwerk auch „aufgestellt“, wenn auf der einen Seite zuviel Wasser kam, so daß es auf eine Felswand auffuhr.

Die wachen Augen und das feine Gehör des Floßführers reichten allein nicht aus, um das Floß durch alle Fährnisse geschickt hindurchzulenken. Er brauchte auch einen gut eingespielten Steuermann.

Der hatte das Floß zu steuern oder „aufzuziehen“, je nachdem dies die Fahrtrichtung erforderte. Von „Überziehen“ sprach der Flößer dann, wenn der Steuermann zu weit gesteuert hatte. Die Einfahrt in eine Floßgasse wurde in der Flöbersprache als „Wehr“ (= Wehr) bezeichnet. Gerade dort kam es leicht vor, daß das Floß wegen der groben Steine zerschellt oder „verrissen“ wurde. An den großen Wehren bei Augsburg verwendete man den „Spannbaum“. Er wurde vorne festgebunden, über die Ladung gelegt und am hinteren Ende niedergedrückt, um das Einstechen des vorderen Teiles des Floßes in den Kies zu verhindern.

Bei geringem Wasserstand kam man am ersten Tage nicht weiter als bis etwa oberhalb Mering. Dort band man das Floß ans Ufer und wanderte mit der „Bagage“, dem ganzen Gepäck nach Prittriching, um in der dortigen „Floßburg“ zu übernachten. Da erwartete sie schon der „Michel“, schlachtete ein Schwein, und bis die Männer ihre Wasserstiefel oder nassen Kleider auszogen, stand für jeden schon der Maßkrug auf dem Tisch.

Die Kosten für Übernachtung und Verpflegung der Floßknechte auf der Hinfahrt gingen zu Lasten des Floßmeisters. Sie betragen pro Mann und Nacht im allgemeinen 3 Mark.

Die meisten der Flößer hatten auch ihre Spitznamen, die vor allem gern in der Floßburg gebraucht wurden:

„S'Angstrohr“: Dieser Mensch hatte sich immer sehr gefürchtet, obwohl er sehr groß war. „Dr'Gschderr“, der immer recht steif dahergegangen ist, „Dr' nasse Käs“, der bei jeder Brotzeit einen nassen Käs verlangt hat. „D'Schnurra“, so geheißen wegen seines langen, sorgfältig gedrehten Bartes. „Dr'Käsmoller“, der einmal in Hohenwart beim Auftragen der Suppe über seine Beine gefallen ist und darob verlacht wurde, weshalb er die Allgäuer als Käsmoller bezeichnete. „Dr'Knaschdr“, so benannt nach dem Tabak Kanaster, den er jeweils verlangte. Von bekannteren Namen wären noch zu nennen: „Dr'Schmalzgrat“, „s'Noggele“, Dr'Wurzlsepp“ und „Dr'Madler“. Es würde ein Stück Flößergeschichte fehlen, hätte ich diese schönen Namen nicht aufgezählt, und die noch lebenden Lechflößer haben sicher ein volles Verständnis dafür.

Bei gutem Wasserstand erreichte man gegen Abend Augsburg. Hatte man beabsichtigt, in Augsburg durch den sogenannten „Durchlaßbach“ zu fahren, so mußte man das Floß bereits am Bindeplatz dementsprechend schmal bauen. Unter Durchlaß verstand man das linke Lechufer am Hochablaß. Man konnte breiter bauen, wenn man über die drei großen Wehre fahren wollte. Abends allerdings fuhr man nur durch zwei Wehre, um in der naheliegenden Floßburg „zum Stadtjäger“ zu übernachten. Von dort aus schickten die Flößer meist einen Mann von jedem Floß nach Hause, während die anderen die Fahrt zur Donau fortsetzten. Denn in Augsburg war die schwierigere Fahrstrecke über-

wunden. Bei ungünstigen Verhältnissen fuhr der Mann noch bis *Marxheim* mit, bzw. bis *Genderkingen* bei Marxheim, wo es dann für ihn zum „*Jucken*“ kam. Bagage, das Beil und vielleicht noch ein entbehrliches Seil wurden vom Floß ans Ufer geworfen und der heimkehrende Mann sprang hinterher (springen = jucken). Bei Marxheim schwamm das Floß in die ruhig fließende Donau. Nun bedeutete es keine Gefahr mehr, zwei Flöße hintereinander zu „*sperr*en“, wenn auch die Brücke bei Neuburg wegen der Wasserstrudel in schlechtem Rufe stand. In Kelheim lud man meist Solnhofer Steinplatten zu. Im allgemeinen verlief dann die Fahrt bis hinunter nach Wien ohne Schwierigkeiten.

Den Heimweg traten die Flößer, auch von Wien her, aus Sparsamkeitsgründen zu Fuß an. Denn für die Kosten der Heimreise mußte der Floßknecht selbst aufkommen. Freilich tippelten die Flößer nicht den ganzen Weg zurück. Sie nahmen jede Gelegenheit wahr, zu fahren und wenn es auch im „*Zeiselwagen*“ war. Setzten sie sich auch einmal in den Zug, so fuhren sie bis Bießenhofen bei Markt Oberdorf. So sparsam die Flößer auch sein mußten, so hätten sie doch oft genug beim braunen Gerstensaft vergessen, ein paar Groschen nach Hause zu retten, wenn ihnen nicht ihre Frauen ein Stück Weges entgegengegangen wären. Es war eigenartig, daß die Flößer, die zusammen das Fuhrwerk auf der Fahrt gesteuert hatten, selten zusammen heimkehrten. Sie gingen lieber in anderen Gruppen oder zottelten hintereinander her, bis sie sich in den verschiedenen Dörfern wieder zusammen in der Wirtschaft trafen.

„*D'Schnurra*“ berichtet am Ende unserer Unterhaltung noch voll Stolz von seiner letzten Floßfahrt, der wahrhaft königlichen Fahrt:

Es war in den ersten Junitagen 1914. Der Floßmeister Franz Petz war von der Stadt Augsburg beauftragt worden, zwei Flöße zu bauen. *König Ludwig III.* kam nämlich am 9. Juni nach Augsburg, um bei dieser Gelegenheit auch das neu erbaute Wehr am Hochablaß zu besichtigen. An diesem Tage sollten die beiden Flöße dem König das Schauspiel einer solchen Fahrt über die Wehre zeigen. Karl und Konrad Petz fuhren am 8. Juni mit drei Floßknechten in Gründl am Lech ab, während Franz Petz bereits mit dem Zug nach Augsburg vorausfuhr. In Landsberg kehrten sie nach alter Tradition in der Floßburg zum Kristeinerbräu ein. Am nächsten Morgen fuhren sie dort um sechs Uhr ab und kamen in Augsburg gegen elf Uhr an. Vor dem Hochablaß wartete man auf das Erscheinen des Königs. Aber der König erschien erst um vier Uhr und so hatte man inzwischen eine Maß nach der andern hinuntergegurgelt. Als das Floß durch das erste Wehr gefahren war und Floß mitsamt den Flößern einen Augenblick im wirbelnden Strudel verschwunden waren, rief der König vor dem zweiten Wehr den Flößern zu: „*Leute, gebt obacht, es ist gefährlich!*“ An diesem Tage hat es stark geregnet. Der König hatte nicht einmal einen Regenschirm, so sehr hatte ihn diese abenteuerliche Fahrt interessiert. In Lechhausen meldete den Flößern ein königlicher Bote, daß sie der König als Anerkennung für ihre wagemutige Fahrt in der Floßburg „*Stockhaus*“ zechfrei halte. Aber einer der Flößer hatte auf dem Wege dorthin noch einen ärgerlichen Zwischenfall: Die Polizei hatte an diesem Tage nämlich jeden verdächtigen Menschen auf Waffen untersucht. Da kam nun dieser Flößer mit seinem langen Flößerbohrer angewalzt und wurde für kurze Zeit eine Beute der Polizei. Erst als sich der Irrtum aufgeklärt hatte, ließ sich der Flößer am Ende dieser letzten historischen Floßfahrt auch nicht mehr vom „*Gurgeln*“ zurückhalten.

Inzwischen ist es beim Welschewirt Mitternacht geworden. Vom Tal herauf steige ich mit dem Erzähler den Berg hinauf am Friedhof vorbei und jeder von uns beiden denkt wohl mit einem Blick in den Friedhof an die Flößer, die nunmehr der kühle Rasen deckt.

Kelheim Floß  
1914 Petz