



Abb. 1
Rückansicht eines
mit einem Holzvergaser
ausgestatteten Autos.

Der Autopionier Alois Kaiser (1907 – 1990)

Michael van Orsouw

Mit Kennzeichen «ZG» rollen 44'853 Autos über Zugs Strassen – der einstige Eigner von ZG 1 hat regen Anteil an dieser enormen Menge. Wenigstens indirekt.

Denn der frühere Lenker von ZG 1, Alois Kaiser, war ein grosser Förderer der Automobilität in Zug, als diese noch die Sichtbarmachung des Fortschritts darstellte, der modernen Technik und auch ein bisschen der besseren Welt. Heute haben wir insgesamt 58'728 Fahrzeuge mit «ZG»-Nummernschildern und deren Dreck.

Laut ist es heute an Zugs Baarerstrasse, Autos stehen Schlange vor der Ampel, bei Grün brausen und rollen sie davon, je nach Temperament von Motor und Lenker und auch ein bisschen je nach Musikkautstärke im Wageninnern. Dort, bei der Einmündung der unscheinbaren Bleichstrasse, befindet sich noch immer die Garage Auto Kaiser, es war die erste ihrer Art im Kanton Zug. «Bleifrei 1.135» steht gross auf dem Schild, daneben animiert der gezeichnete Tiger zum Tanken. Jemand hat beim Selbstanken daneben gespritzt, eine Lache fleckt den Boden, es stinkt. Die Zapfsäulen stehen auf Marmor, die Stützträger im Schaufenster glänzen silbern.

Eine solche Wertschätzung dem Auto gegenüber hätte Alois Kaiser gefallen. Er war ein Autoliebhaber, Autos mit ihren

Geschichten und Motoren brachten ihn, der sonst lieber zuhörte, ins Reden. Im März 1990 verstarb er, kurz vor seinem 83. Geburtstag.

72 Jahre zuvor, mit 11 und just am Ende des Ersten Weltkriegs, soll er das erste Mal ein Auto eigenhändig nach Cham gesteuert haben, mit 16 den ersten Reisebus.

Ob wahr oder gut erfunden – die Geschichten zeugen vom frühen und ausgeprägten Interesse an fahrbaren Untersätzen. Sein Vater Johann Kaiser-Hürlimann, geboren 1874, gestorben 1944, war Huf- und Wagenschmied, merkte aber, dass sein Gewerbe von den Autos überholt wurde, bildlich und wörtlich. Deshalb funktionierte er die Schmiede um zur ersten Autogarage weit und breit. In seinem Fahrausweis, der damals «Ausweiskarte für Automobilver-



Abb. 2
«Wisel» Kaiser am
Schreibtisch. Dort sah
man den Erfinder eber
als in der Werkstatt.

Abb. 3
Alois Kaiser –
akkurat gekleidet und
frisiert – inmitten
seiner Werkstattarbeiter
in den 30er Jahren.



kehr» hiess, stand unter der Rubrik Beruf «Autogarage».

1928 zählte man im Kanton Zug 379 Personenwagen, 1933 waren es bereits 605. Alois Kaiser stieg angesichts des sich ankündigenden Autobooms im väterlichen Betrieb ein – nach misslungenen beruflichen Gehversuchen als Schuhmacher, Schreiner und Dachdecker. Und so wurde aus dem Dreikäsehoch, der kaum über das Lenkrad gesehen hatte, der Autoförderer Zugs der ersten Stunde – und, worüber noch zu berichten sein wird, einer der bedeutendsten Erfinder der Automobilbranche der damaligen Zeit.

Eigentlich hätte einer seiner Brüder die Garage übernehmen sollen. Doch Hans, nomadisierender Abenteurer mit Erfahrung als Fremdenlegionär, galt als zu unstet, und Thomas ging zu den Kapuzinern ins Kloster. Immerhin konnte Thomas, dann als frommer Bruder Clarence, Alois 1932 mit Elsy Uttinger vermählen, im November war's, es regnete in Strömen.

Ein Foto zeigt Alois gerade zu dieser Zeit, also in den dreissiger Jahren, vor der Autowerkstätte an Zugs Baarerstrasse. Inmitten seiner zehn Mechaniker in ihren schmierigen Mechanikerkleidern steht er im dunklen Anzug. Er lächelt.

So war der Wisel, wie Alois Kaiser rundum genannt wurde, ein Garagenchef, der stolz darauf war, sich nicht mehr seine Finger schmutzig zu machen. Stattdessen entwickelte sich Alois Kaiser geschickt vom Kleingewerbler zum Kleinindustriellen.

Denn mit dem Zweiten Weltkrieg wurde die Rohstoffzufuhr unterbrochen, das Oel knapp und in der Folge der Treibstoff rationiert. Kaiser wusste, dass damit die eben so

verheissungsvolle Autokonjunktur ein Ende hatte. Schon in den zwanziger Jahren waren erste Holzgasanlagen in Deutschland entwickelt worden, ohne den Durchbruch zu schaffen.

Deshalb pröbelte Junggaragier Kaiser, eigentlich kein Tüftler, zusammen mit seinem Chefmechaniker Josef Iten solange herum, bis sie einen funktionstüchtigen Holzvergaser konstruiert hatten. Durch das Verschwelen von Holz oder Holzkohle entstehen Kohlendioxid, Kohlenmonoxid und Äthylen, die mit der richtigen Menge Frischluft zu einem leicht brennfähigen und stinkigen Gemisch werden. Statt Benzin getankt, wurden nach dem Umbau des Autos einfach Holzklötzchen eingefüllt.

Technisch war der funktionsfähige Holzvergaser damit in Zug neuerfunden, allerdings hatte auch die Konkurrenz das Geschäft mit dem Ersatztreibstoff Holz gewittert. Die deutsche Firma Impert und die Zürcher Garage Weibel hatten ähnliche Holzvergaser konzipiert, sodass bezüglich der Erfindung und deren Vermarktung ein Streit entstand.

Kaiser gelang es schliesslich mit Hilfe der Anwaltskanzlei Kirchhofer, Ryffel & Co. aus Zürich, 1941 die «Holzgasgeneratoranlage» als Patent Nr. 217720 und 1942 die

«Einrichtung zum Kühlen und Reinigen von Holzgas» als Patent Nr. 221261 eintragen zu lassen. Für die Patentierung der Generatoranlage benötigte das Eidg. Amt für Geistiges Eigentum viereinhalb Monate, für das zweite neun Monate. Die Patentschriften beschreiben episch breit und hochkompliziert, worauf sich der Patentanspruch bezieht, denn das Spezielle an Kaisers Holzgasanlage war die «sog. Mitteldüse mit zentraler Düsenöffnung, dadurch gekennzeichnet, dass nebst dieser zentralen Düsenöffnung mehrere von innen nach aussen schräg aufwärts verlaufende Düsenöffnungen am Düsenkörper angeordnet sind». Wer mag, darf sich auch noch den nicht weniger kompliziert tönenden Originalton der zweiten Erfindung Kaisers in fast ungebührlicher Kürze anhören:

«Einrichtung zum Kühlen und Reinigen von Holzgas, dadurch gekennzeichnet, dass axial über einem ein Ausströmorgan für die Grobreinigung der Generatorgase einschliessenden zylindrischen Gehäuse eine für die Kühlung und Aufteilung dieser Gase verwendete Rohranlage und über dieser ein für die Sammlung sowie Feinreinigung der Gase bestimmtes, eine Filtriereinlage enthaltendes Gehäuse unmittelbar kommunizierend zusammengebaut sind, und dass

oberhalb dieser Einlage ein in das zugehörige Gehäuse ragendes Rohrstück des Gasabzugrohres am Umfang Löcher zum Auffangen der gereinigten Gase aufweist.»

Alles klar? Noch heute wird einem technischen Laien beim Lesen der Patentschriften schwindlig. Doch auch für die schlimmsten Ignoranten der damaligen Automobiltechnik waren während des Krieges die Holzvergaser-Fahrzeuge sogar aus der Distanz erkennbar: Da die Generatoren viel Platz benötigten, wurden sie den Fahrzeugen aussen angebaut. «Holzküchen» nannte man sie, und sehen konnte man die massigen Kübel vorne zwischen den Scheinwerfern, seitlich am Wagen, auf der hinteren Stossstange und sogar angekuppelt auf kleinen, abenteuerlich schlingernden Anhängern.

Das Hantieren mit Holzgasgeneratoren war aufwendig und unbequem. Die tägliche Wartung umfasste das Lockern der noch vorhandenen Holzkohle, das Entfernen der Asche und dann das Nachfüllen der Holzstückchen, was alles miteinander gut und gerne eine halbe Stunde dauerte. Schliesslich benötigte ein Personenwagen für 100 Kilometer Fahrt 150 bis 200 Kilo Buchenholz – der Leistungsabfall gegenüber dem Betrieb mit Benzin betrug rund 35 Prozent. Maximal fasste ein Generator 45 Kilogramm Holz – für längere Fahrten mussten also weitere Holzsäcke in den Kofferraum gehievt werden. Der Autolenker im Zweiten Weltkrieg wurde mit den Holzgasfahrzeugen zum Heizer wie einst bei den Dampflokotiven, denn vor jeder Fahrt musste der Generator angefeuert werden, was nochmals zehn Minuten benötigte – und überdies nicht ungefährlich war. Alois Kaiser jedenfalls ist in jener Zeit des

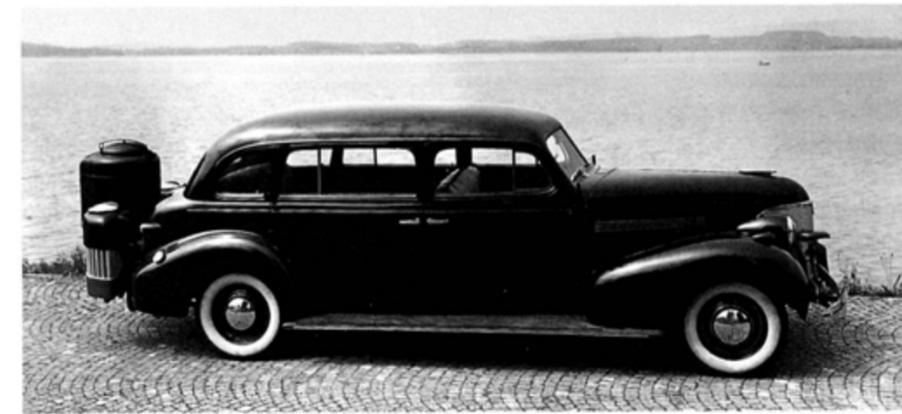


Abb. 4–6
Holzgasgeneratoren
aus dem Hause
Kaiser an einer Nobel-
karosse, einem
Autobus und an
einem Traktor.

öfteren ohne Augenbrauen gesichtet worden, weil beim Öffnen des Fülldeckels mit einem gewaltigen «Wuff!» brennendes Gas entwich und die Härchen über den Augen versengte.

Dennoch war die Nachfrage nach den Holzvergäsern aus dem Hause Kaiser immens. Und Alois Kaiser, ganz gewiefter Unternehmer, kurbelte die Nachfrage weiter an mit Reklameschriften. «HOLZGASGENERATOR Kaiser – ein Begriff fortschrittlicher Konstruktion» hiess es etwa, oder «Kaiser HOLZGAS ZUG. Der führende und fortschrittlichste Holzgas-Generator ist der bahnbrechende neue Kaiser «De Luxe» mit Stoff-Filter».

So wurde aus dem grossen Kleinbetrieb rasch ein kleiner Grossbetrieb mit 50 Angestellten. Nicht nur Automechaniker arbeiteten beim Zuger Pionierbetrieb, sondern jetzt auch Spengler, Schweisser und Schlosser, um die Generatoren herzustellen und

zu montieren. Eigens wurde in der Garage ein technisches Zeichnungsbüro eingerichtet, in welchem die massgeschneiderten Anschlussrohre skizziert wurden, und ein Arbeiter war nur dazu angestellt, Holzklötzchen mit Sägen und Spaltmaschinen herzustellen.

Einer der damaligen Lehrlinge im hektischen Grossbetrieb Kaiser hiess Spartaco Furgani und war eben erst auf Empfehlung eines Geistlichen von Schmerikon nach Zug gekommen. Heute ist er 74jährig, Generalsekretär der Union Schweizer Fussball-Trainer und I. Sekretär der Union Europäischer Fussball-Trainer e.V., und ganz Zug kennt ihn eher unter dem Spitznamen «Spatz» denn als Herr Furgani. Er erinnert sich gut an die Zeit, während der er statt Motorenreparaturen Generatoren machte. «Technisch gesehen war das eine hochinteressante Zeit», meint er, und als er die Photos mit den Holz-

vergäserfahrzeugen sieht, rutscht ihm ein «Oh, du verreckte Chaib!» heraus. Furgani sagt immer zuerst die Nachnamen, «de Grob Walti» leitete die Umbauwerkstatt, «de Ledergerber Peter» baute einen Holzvergäser für seinen Seitenwagen-Töff, «de Trinkler Hans» weilte oft in Bäch am Zürichsee, um dort die Schiffe der Kibag auf Holzbetrieb umzurüsten.

Überhaupt die Schifffahrt: Die Garage Kaiser rüstete das erste grössere Schiff der Schweiz auf Holzgasbetrieb um. Es war die «Bürgenstock», die den Vierwaldstättersee mit ihrem Dieselmotor durchpflügte. Die Betriebsbewilligung dazu sprach das Eidgenössische Amt für Verkehr. «Fast alles war damals bewilligungspflichtig», erinnert sich Furgani, und der Ärger über die damalige Vorschriftendichte ist aus seiner Stimme noch nicht gewichen.

In der Garage Kaiser wurden auch unzählige Traktoren, Last- und Lieferwagen sowie vereinzelt auch Busse auf Holzgas umgestellt. Speziell die landwirtschaftlichen Maschinen waren im Rahmen des sogenannten Anbauplanes Wahlen im Dauereinsatz und dementsprechend ein lohnendes Segment, auch wenn die Traktoren und Mähmaschinen zwischen den zwei Holzküchen optisch fast verschwanden.

Als neu nach Zug gekommener Lehrling wohnte Spartaco Furgani im Marienheim in der Zuger Altstadt. Samstags musste die Autowerkstatt blitzblank geräumt und geputzt werden, die Kontrollgänge des «Iten Seppi» waren gefürchtet. Jeden zweiten Sonntag hatte der Lehrling überdies Tankstellendienst – eine Kompensation für diese Wochenendarbeit zu verlangen, getraute er sich nicht. Ein kleines Beispiel illustriert das damalige Klima der Arbeitswelt. An freien Wochenenden fuhr Furgani per Eisen-



bahn heim nach Schmerikon. Am Montagmorgen um halb acht Uhr musste er in der Garage wieder zu arbeiten beginnen. Allerdings kam sein Frühzug erst um 7.32 Uhr an – wegen dieser zwei Minuten Verspätung musste Furgani am Abend vorher nach Zug reisen, allen Bitten zum Trotz.

In der Garage waren die Mechaniker, Spengler und Schlosser ständig mit dem stinkigen Holzgas umnebelt. Davon wusste das Kriegswirtschaftsamt und gestand deshalb dem Garagenpersonal die doppelte Ration Milch zu. «Aber ich will nicht jammern, es war eine schöne Zeit», meint Furgani, und sein Blick aus der Stube geht auf die dicht befahrene Chamerstrasse und auf seine ehemalige «Garage Spatz». Nach der Lehre bei Auto Kaiser und einer weiteren Mechanikerstelle machte er sich 1951 mit der «Garage Spatz» selbständig. Später kam in Baar noch das «Café Spatz» hinzu. Der Mechanikerlehrling Furgani hatte Alois Kaiser nicht häufig zu Gesicht bekommen. Kein Wunder, denn Kaiser leistete Aktivdienst bei den Motorfahrern, insgesamt 637 Tage während des Krieges, zuerst als Soldat, dann als Offizier, schliesslich avancierte er zum stolzen Hauptmann. Als Kaiser während des Krieges als Unteroffizier wirkte, schickten seine Untergebenen eine Karte an seine Gattin Elsy Kaiser: Darauf abgebildet war ein Giftzwerg, der seine Soldaten anschrte.

In dieser Pose hat Furgani seinen damaligen Chef Kaiser nicht in Erinnerung. Im Gegenteil, Kaiser bemühte sich ausserordentlich um einen gepflegten Umgang, denn

zu seiner Klientel zählten viele Ärzte und andere Gutbetuchte. Schliesslich kostete der billigste Holzvergäser für Personewagen 3000 Franken plus 750 Franken Montage – ein stolze Summe, auch wenn sie von der Eidg. Preiskontrollstelle genehmigt worden war. So verwundert es nicht, dass gerade in dieser Zeit Kaiser seinem Vater für die Übernahme der Garage sowie der Grundstücke an der Baarer- und Güterstrasse in Raten 215'000 Franken bezahlte und praktisch gleichzeitig an der Weinbergstrasse ein grosszügiges und standesgemässes Eigenheim mit herrlichem Weitblick erstellen liess. Es war das erste Haus an der

damals noch nicht bestehenden Weidstrasse, der Quadratmeter kostete gerade vier Franken.

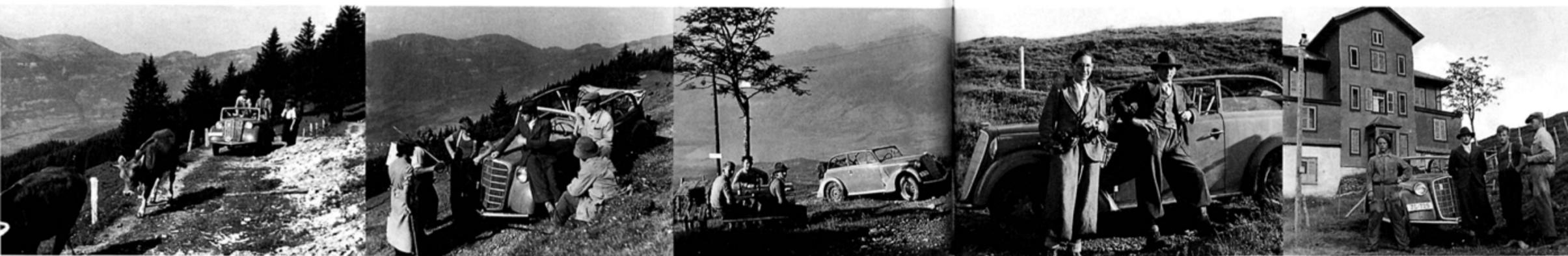
Um als Unternehmer für Holzgas-Generatoren bestehen zu können, musste Kaiser Kniffe anwenden. Ärzte liessen sich gelegentlich nur zum Schein Holzgasgeneratoren einbauen und fuhren stattdessen mit dem knappen Benzin aus merkwürdigen Tauschgeschäften. Gewisse Rohstoffe wie Nickel waren für Kaiser schwer zu beschaffen, da nahm man, was man bekommen konnte, egal, woher es stammte. Und Holz holte Kaiser zuweilen nachts in den Wäldern des Ägeritals, einmal hatte er so schwer geladen, dass er den Wagen nicht mehr bremsen konnte und eingangs Stadt mit vollem Tempo auf die Wiese donnerte.

Solche waghalsigen Manöver gehören durchaus auch zu Alois Kaiser, sie erst machten ihn berühmt. Als 1929 einer am 17. Februar mit dem Motorrad den gefrorenen See überquert hatte, liess das dem knapp 22jährigen Wisel keine Ruhe, bis er mit seinem Ford über das blanke Eis bis nach Buonas gefahren war. Die ganze Stadt redete über Kaisers Eisritt, sein Vater



Abb. 7
Umfunktionierte
Autowerkstatt:
Schweisser, Spengler
und Schlosser produ-
zieren Generatoren.

Abb. 8/9
Die Fabrt auf
die Rigi erregte inter-
nationales Aufsehen
und sollte die
Zuverlässigkeit des
Serien-Opels beweisen.



aber soll daran wenig Freude bekundet haben.

Auch als Rennfahrer machte sich Kaiser einen Namen. Mit 18 Jahren gewann er das Autorennen auf den Zugerberg hinauf, später siegte er am Malojarennen und beim grossen Preis von Bremgarten. Auch seine Frau Elsy gewann einmal das Autorennen am Maloja, Alois hatte als Beifahrer die Anweisungen gegeben.

Seine waghalsigen Autofahrten waren nicht einfach Selbstzweck, sondern sollten für die Garage, die von ihm vertretenen Automarken und für die Zuverlässigkeit der neuen Technik überhaupt werben. 1937 fuhr er via Ägerer Hürital mit seinem gewöhnlichen Serien-Opel auf den Wildspitz.

Das kann man sich heute kaum vorstellen. Das Auto musste sich über Bäche, Steine und Geröll quälen, dauernd musste Kaiser mit seinen Begleitern das Auto mit Seilen sichern, manchmal schafften sie pro Stunde nur gerade 10 Meter. Aber die Werbewirkung war enorm. Kaiser wusste darum und hatte deshalb einen Photographen auf die beschwerliche Reise mitgenommen, der die Extremtour ausführlich dokumentierte.

Im gleichen Jahr erklimm Kaiser die Rigi – ein noch verrückteres Unterfangen. Zwar wurde Kaiser dafür mit 500 Franken gebüsst, doch die Zeitungen bis in die Niederlande berichteten über das aussergewöhnliche Ereignis. Ein Photograph reichte diesmal nicht, er nahm gleich einen Filmer mit, der die Fahrt von Kaisers Opel bis auf die Rigi Kulm mitdrehte.

Hatten vor diesen Expeditionen etliche Zuger ihre Autos in Zürich erworben, wurde nun Auto Kaiser zu einem Begriff. Kaiser praktizierte mit seinen Werbefahrten kluges Event-Marketing, bevor es diesen Begriff überhaupt gab.

Nach dem Krieg und dem geschäftlichen Höhenflug mit den Holzvergäsern hatte Kaiser einen schweren Schlag zu verkraften. Josef Iten, sein langjähriger Chefmechaniker, Miterfinder, Mitfahrer bei Rennen und Bergexpeditionen, machte sich selbständig und eröffnete 100 Meter baarwärts seinen eigenen Betrieb.

Damit nahm die Entwicklung der Achse Zug-Baar als Dienstleistungsstrecke für alles Motorisierte ihren unabwendbaren

Lauf. Zwischen 1945 und 1950 versechsfachte sich der Autobestand im Kanton Zug, zwischen 1950 und 1960 ergab sich nochmals eine Vervielfachung, bis 1970 abermals eine Verdreifachung, und seither sind es wiederum dreimal mehr. Das Geschäft mit dem Auto läuft und läuft und läuft, auch zwischen Zug und Baar: Mercedes rechts, Fiat, Lancia links, Cadillac, Buick, Pontiac, Chevrolet, Opel rechts, Honda links, Ford links, Citroën links, Honda rechts, Rover, Subaru links, Saab, Kia rechts, Peugeot rechts. Esso, Agip, BP, OK, Migrol, BP und Avia kann getankt werden – die Garage Kaiser setzte an der Baarerstrasse den Anfangspunkt, nun herrscht zwischen Zug Nord und Baar Automobilität total, auf und

an den Strassen. So ist es kaum ein Zufall, dass just an dieser Automeile die erste Futterkrippe für Autolenker errichtet wurde, bei der nicht einmal zum Verzehr der ketchuptropfenden Brötchen das wohlige Innere des eigenen Autos verlassen werden muss. «Drive-in» nennt sich das.

Trotz Josef Itens Absprung und der aufziehenden Konkurrenz zeigte Kaiser, dass er seine unternehmerische Nase stets im Wind hatte:

Als erster hatte er einen Abschleppwagen.

Als erster vermietete er Autos.

Als erster betrieb er eine Fahrschule.

Als erster hielt er Taxis.

Als erster hatte er einen Krankenwagen.

Als erster besass er Reisebusse.

Als erster organisierte er Carfahrten.

Als erster veranstaltete er Pilgerfahrten. Kaiser, seit jeher ein frommer Mensch, fungierte als Chauffeur, aber auch als Vorbeter, «fahrende Beichtstühle» wurden Kaisers Cars genannt. Auf den Reisen amtierte er in der Frühmesse jeweils noch als Messdiener, und in allen Pilgerkirchen wusste er das Licht anzuzünden. Auf die betenden Pilgerfrauen soll Kaiser mächtig Eindruck gemacht haben. Ein Bild ist vorhanden, das Kaiser 1955 in Roma Gianicolo zeigt. Er sitzt auf einer Steinmauer mit dem Gebetsbuch in der Hand, «REISELEITER ALOIS KAISER» steht drunter, datiert auf Pfingsten 1955.

Daheim, am Weinberg, brütete Kaiser stundenlang über Strassenkarten. Photos seiner bisherigen Fahrten zierten den Prospekt. Nizza (Promenade des Anglais), Orange,

Genova (Piazza de Ferrari), Dolomiten, Niederwald (Rüdesheim), Markusplatz Venedig, Eibsee, Marksburg. Um auch hier die Leistungsfähigkeit zu beweisen, absolvierte Kaiser mit seinem Car 17 Pässe an einem Tag. 927 Kilometer mit einer Höhendifferenz von 29'837 Metern legte er zurück, der mitfahrende «Ad. Brüderlin, Consult Ing. u. Automobilexperte» listete auf 7 Seiten exakt Fahrzeiten und Durchfahrtsorte auf. Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug 50,1 km/h, die Fahrzeit 18 Stunden und 15 Minuten, unterwegs waren die beiden 20 Stunden und 15 Minuten. Nach der Fahrt konnte Kaiser tagelang nur noch gebückt gehen.

Ob der vielen Reisen vernachlässigte Kaiser

seinen Garagenbetrieb, und, als das Angebot und die Gelegenheit günstig waren, verkaufte er die Garage 1966 an Pierre Sudan, der den Namen Auto Kaiser bis heute weitergeführt hat. Täglich hastete Alois Kaiser, im Kampf gegen die Uhr, auf den Zugerberg und zurück. Ebenso regelmässig spazierte der einstige Patron mit den Händen auf dem Rücken durch seine ehemalige Wirkungsstätte an der Ecke Baarer/Bleichstrasse.

Den mächtigen Bau der Eichstätte gegenüber seiner Garage hat Kaiser nicht mehr miterlebt. «Fitness-Park» heisst es darauf, und wenn die Warteschlange vor dem Rotlicht losfährt, wogen die Ahornblätter im Fahrtwind. Die Bäume wurden auf der anderen Strassenseite in zwei-mal-zwei Meter messende Aussparungen eingepflanzt. Das Cabriolet vor dem Schaufenster kostet 117'690 Franken.

Zug ist mobil geworden.

Der Autor dankt Elsy Kaiser, Barbara Schwerzmann-Kaiser, Gaby Steinegger Kaiser, Markus Kaiser, Osy Zimmermann, Spartaco Furgani und Christian Raschle für ihre Auskünfte, ohne deren Hilfe dieser Beitrag nicht möglich gewesen wäre.

Autor

Michael van Orsouw, promovierter Historiker mit Spezialgebiet Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit, schreibt journalistisch, wissenschaftlich und literarisch.



Abb. 11
Alois Kaiser als
Rennfahrer kurz nach
dem Sieg am
Zugerbergrennen vor
seiner Werkstatt
an der Baarerstrasse.



Abb. 12/13
Kaisers «Fahrende
Beichtstühle»
unterwegs zu den
Pilgerstätten
Europas.