



wie der Pfalmist sagt, dann ist's wohl erlaubt, daß man in solchem Alter von der Arbeit abläßt und wohlbedienter Ruhe pflegt. Ich leg' den Stintflanz drum gerne nieder.

**Superintendent:**

Mein lieber Bruder, in dem ganzen Kreise ist keiner, der nicht Ihre Lage kennt. Entbehrung, Sorge war Ihr täglich Los, dazu nicht leicht die Arbeit, weil die Wege und hoch die Berge, und die Einsamkeit ließ Sie gar oft den Bruderkreis entbehren, der tröstend aus des Amtes Mühe erleichtert. Wohl tut dem greisen Haupt die Ruhe gut, nach langer Tagesarbeit auszuspinnen, des Abends Feiertunden zu genießen, eh's Nacht wird über uns; was fühlt das nicht? Doch eine Frage legt sich nahe mir: wie finden Sie des Lebens Unterhalt?

**Stute:**

Das ist's, was mich von dem Entschluß zurückhält.

Den Altersschwachen pflegen bis ans Ende und einen neuen Pfarrer auch ernennen, kann die Gemeinde nicht, eins wird ihr schwer das andere ganz unmöglich. Meine Hoffnung ist auf den Staat gerichtet, dem ich nun so lange treu mit meinen schwachen Kräften gedient hab! Ach, nur dreihundert Thaler möcht' ich bis an mein Ende jährlich haben. Dann wüßte ich gerne einer jüngern Kraft Platz machen, von mir tun den Stintflanz.

**Superintendent:**

Beide sind und berechtigt ist die Bitte, die Sie mir ausgesprochen, lieber Bruder, indessen hoff' ich auf Erfüllung kaum. Der Staat ist arm, der Ausgaben sind viel. Raum find vernarrt in unserm Vaterlande die schweren Wunden, die der Krieg geschlagen im Anfang dieses Jahrhunderts. Viel Not, viel Armut gibt es allwärts, die Kassen sind leer; bald fehlt es hier, bald fehlt es da. Ich hab' es oft in meinem Amt erfahren, daß solche Bitten selten hat Erfolg. Nur einen kleinen Beitrag wird der Staat von wegen langer Dienste Gütig gewähren. Er reicht nicht aus. Da gilt es wohl bedenken!

**Stute:**

Wenn das, dann muß ich freilich hier aushalten.

Wie an das End'. Ich muß, o hartes Loos! Wohlan, so seist! Ich hab' es lang getragen, ich trag' es auch noch länger. Diese Schultern sind nicht vermöhnt. Der Blick ist hell, geliebte.

die Stimme kräftig, und gar mannigfach hat die Erfahrung meinen Geist gelehrt. Man wird mit hier das Amt auch nicht erschweren, wenn meine Kräfte nachzulassen droh'n. Zum weichen Haar schaut man mit Ehrfurcht auf.

Fast alle kenn' ich seit der Kindheit Tagen, hab' sie gekostet, ergötzt, konfirmiert, hab' ihre Ehen dann auch eingeleitet. Die werden wohl sich rückwärts zu erweisen, wenn meine Kräfte langsam schwinden. Lange werde nicht mehr wahren, und der treue Gott, der bis zu hohen Jahren mich getragen, er trägt auch ferner. Drum will ich nicht zagen.

Fortsetzung folgt.

## Strassen und ihre Namen

Von Claus Wulf-Kendenburg.

Was die Adressen für den Körper bedeuten, das sind die Strassen für die Stadt. Auf den Strassen pulsiert das Leben, das der Stadt Sinn, Art und Zweck verleiht, das sie mit Vergangenheit und Zukunft verbindet.

Unsere Vorfahren fanden in einem viel engeren, gefühlvolleren Verhältnis zu ihren Strassen als die heutige Generation. Dies innigere Verhältnis, das früher zwischen den Strassen und ihren Bewohnern bestand, fand seinen Ausdruck bei der Benennung der Strassen. In alten Städten und Stadtteilen merkt man immer deutlich, daß die Strassenamen nicht am grünen Tisch bestimmt, sondern im Volksmund gebildet wurden, daß sie ganz natürlich entstanden, häufig sich von selbst ergaben. Unter Gelehrten scheint die Fähigkeit für eine sinnreiche Straßenbezeichnung verloren zu haben.

Das Wertvolle an den alten Strassenamen ist gerade, daß sie in irgend einer Weise für die Straße kennzeichnend sind, über Strassen und Stadt irgendwie einen Aufschluß geben. Wie man aus den alten Plätzen und Gassenamen sehr viel an Orts-, Heimat- und volkstümlicher Aufklärung schöpfen kann, so ist auch das Studium alter Strassenamen nach jeder Hinsicht lohnend. So manche alte Strassen-

## Die Weihnachtsstadt Bethlehem

Eine Reiseerinnerung von Dr. Hans Walter Schmidt.

„Und du, Bethlehem im jüdischen Lande, bist mit nichten die Kleinste unter den Fürsten Judas!“ — Bethlehem, arabisch Bet Lahm, das heisst Brotbacken, in ältester Zeit Ephrata, die Fruchtbare, genannt, war lange unter den Tausenden in Juda eine kleine, unbedeutende Stadt, jedoch in fruchtbarer Umgebung gelegen, so daß Weinbau und Viehzucht Wohlstand brachten und ein Land, wo Milch und Honig flossen.

Es wurde die Stadt Davids, des Gewaltigen in Juda, der bei Bethlehem in der Wüste um seines Vaters Herden beteuerte. Aus dem babylonischen Exil kehrten einst nur hundertdreißig Seelen nach hier zurück. Seinen Glanzpunkt in der Geschichte erreichte Bethlehem während der großen Volkszählung unter Kaiser Augustus im unscheinbaren Stalle, der sich in einer Höhle befand, wurde der Bethlehem geboren. Angehörigen der jüdischen Rasse verbot später Hadrian, ihren Wohnsitz in Bethlehem aufzuschlagen, eine schwere Einbuße für die Stadt. Unter christlicher Herrschaft hob sich aber der Ort wiederum, und Justinian ließ ihn mit neuen Mauern umgeben. Dennoch wurde Bethlehem von den Muselmanen erobert und dem Erdboden gleichgemacht; nur die Marienkirche blieb erhalten, die frommer Pilger einst über der Krippe, der Geburtsstätte Jesu Christi, erbaut. Die siegreich nachdrängenden Kreuzfahrer machten Bethlehem wieder zu einer freudig schaffenden Stadt. 1244 wurde es abermals durch die Chorenzianer zerstört und 1489 die Festung sowie die Stadtmauer zerstört. Von diesem furchtbaren Schicksal erholte sich die Stadt nur langsam und schwer.

Im 18. Jahrhundert schabete der wirtschaftliche Genese die blutigen Feinden der Bethlehemiter unter sich und mit den Bewohnern Jerusalems und Hebrons, so daß die Uneinigkeit benutzte, eine einflußreiche und wohlhabende Araberfamilie gegen 1815 die unumschränkte Herrschaft über Bethlehem an sich reißen konnte. Diese wurde allerdings durch eine Verjährung der Christen und Mohammedaner gestürzt, dadurch aber allmählich ein im Jahre 1831 ausbrechender Aufstand vorbereitet, der mit der gewaltsamen Vertreibung sämtlicher Moslems endete. Unter Ibrahim Pascha verfiel das mohammedanische Stadtbild vollständig der Zerstörung. Ueberhaupt war der Türkenherrschaft nicht gerade einem Aufstiege der Stadt förderlich. Es hat aber den Anschein, als ob dieser Flecken mit seiner ruhigen Bevölkerung sich nach Kriegsende unter englischer Oberhoheit besser entwickeln könnte.

Auf jeden Fall macht heute die Stadt Bethlehem in ihrer Gesamtheit einen guten Eindruck, schon wenn man auf der von der englischen Regierung gut gepflegten Autostraße von Jerusalem gen Bethlehem fährt. Durch das Jersalemer, am Sultansteich vorbeiziehend, gelangt man in die Ebene Nephaim, dann am Grab Nabels vorbei vor das Weichbild Bethlehems. Umgeben von fruchtbarem Lande und eingebettet in herrliche Gärten und ausgedehnte Pflanzungen von Oliven, Feigen, Mandeln und Weinreben, erstreckt sich die Stadt über zwei niedrige Hügel. In ihrer Länge einen ganzen, in ihrer Breite einen halben Kilometer einnehmend und von rund 11.000 Menschen der verschiedensten Nationen und Religionen bewohnt. Zuerst gelangt der Besucher in die Neustadt mit ihren schmucken, modernen, aber doch im orientalischen Stil gebauten Häusern; die dicken Mauern und die glatten, von Kuppeln durchsetzten Dächer schützen gegen die brennenden Felle der mittäglichen Sonne. Auf einem großen Platze, fast am Ende der Neustadt, ragt als hehres Zeichen des Christentums die Weihnachtskirche der deutschen Mission, im Jahre 1893 erbaut, mit ihrem hohen, spitzen Turm in das fette Blau des tropischen Himmels empor. Im Hofe der benachbarten Schule singen braune Araberkinde ihren Liedern! — Dann kommt die Altstadt mit ihren engen Gassen und Gäßchen und ihren altersgrauen, zum Teil baufälligen Häusern. Ein schwer mit Steinen beladenes Dschamel (Kastkamel) trabt hier mühselig dahin; ein brauner Reiter, halb Araber, halb Türke, den Tarbusch heck auf dem erhobenen Haupte, galoppiert auf feurigem Araberhengst klappernd über das holprige Pflaster, und längs der Mauer bewegen sich schleichenden Schrittes die Eingeborenen, unter ihnen Frauen von klassischer Schönheit in der altorientalischen Manteltracht, die an die heilige Geschichte erinnert. Auch begegnet uns hier am Rande der Wüste nicht selten ein finstere dreinblickender Judschesja-Schich (Schamir)

eines räuberischen Beduinenstammes) auf feurigen Wüstenfüßen (Hengst) oder eine Beduinenfrau, trotz der Hitze in einen pelzgefütterten Mantel gehüllt, ein in Lumpen gemickeltes Kindelein auf dem gebeugten Rücken tragend. Vor den Haustüren auf der Gasse sitzen fleißige Menschen, die mit geübten braunen Fingern aus Perlmuttermuscheln, dem Roten Meere entflammend, allerhand Schmuck, besonders den berühmten Stern von Bethlehem schnitten. Er ist auch heute noch immer das Symbol Bethlehems, wo vor fast zweitausend Jahren jener hell leuchtende Stern am Himmel stand, der die suchenden Seelen zum Frieden führte.

## Von Peking nach Paris vor zwanzig Jahren

Von H. Hesse-Nempork.

Die bemerkenswerteste Automobilfahrt der Vergangenheit fand vor zwanzig Jahren statt. Unter dem Gelächter der ganzen Welt begann sie zu Peking und endete mit einem glänzenden Empfang fünfzig Tage später in Paris. Der Wagen war ein „Itala“-Dierglinder, der unter idealen Bedingungen die erstaunliche Geschwindigkeit von siebzig Kilometer in der Stunde erreichte. Ihn führte Prinz Scipione Borghese, ein weltbekannter Reisender, Forscher und Sportsman, der kürzlich in Florenz starb.

Als Prinz Borghese die gefährvolle Fahrt von Peking nach Paris unternahm, glaubte man noch allgemein, der Kraftwagen würde nie mehr bedeuten als einen neuen Sport oder höchstens einen Zeitvertreib für die Reichen. Niemand glaubte beim Beginn der historischen Weltfahrt an ein Gelingen des Unternehmens, und erst die fortlaufenden Telegramme erweckten das Interesse der Welt. Als der Pionier des heutigen Kraftwagens Paris erreichte, wurde er dann als Held gefeiert.

Nur noch ein Teilnehmer der in fünfzig Tagen zurückgelegten Fahrt durch Asien ist heute noch am Leben: Luigi Vargini. Der berühmte italienische Journalist wohnt in Nempork, wo er einem Schriftsteller der „World“ nachstehende Erinnerungen erzählte:

„Prinz Borghese wird in der Geschichte des Kraftfahrwesens für immer fortleben. Er war ein fesselbarer und einzigartiger Charakter, voll interessanter und dramatischer Gegenfälle. Seine typisch nordische Zähigkeit, auch wenn es sich um scheinbar unmögliche Pläne handelte, und seine stolze Entschlossenheit, alle Hindernisse zu überwinden, machten ihn zu einem der größten Sportsmänner seiner Zeit und zum sieghaftesten Feldherren der „historischen“ Fahrt von Peking nach Paris. Das Kraftfahrwesen stand damals noch in den Kinderschuhen. Der Mann, der sich zu einer langen Autoreise aufmachte und schon im nächsten Dorf liegen blieb, war eine beliebte Figur der Witzblätter. Man stritt wohl über die Zukunftsmöglichkeiten des Kraftwagens, doch keiner hatte noch eine wirkliche Probe dieser vor Augen geführt. Da forderte der Pariser „Matin“ die Motorfahrer der Welt auf, die Ueberlegenheit des Motors über menschliche oder tierische Zugkraft zu beweisen, indem man einen Kraftwagen von Peking nach Paris steuere. Die Wettfahrt begann am 10. Juli 1907. Fünf Wagen nahmen daran teil: drei französische, ein holländischer und der berühmte „Itala“-Wagen des Prinzen. Im Auftrage des „Corriere della Sera“ hatte ich den Prinzen auf der abenteuerlichen Fahrt zu begleiten. Ich reiste nach Amerika, durchquerte den Stillen Ozean und gelangte in Peking zum Prinzen.

Brennstoff und Öl für die Fahrt durch China kamen von Schanghai. In Sibirien sollten wir sie durch die Filialen der Firma Nobel bekommen. Der Wagen selbst war der schwerste von allen Diewerbern, er hatte zwei Vorder- und einen Rücksitz. Das Sonderbarste der Ausrüstung waren zwei flache Schienen, die an den Trittbrettern hingen, daß sie sich leicht abnehmen ließen, um als Brücke über schmale Gräben oder in jumpförmigen Gelände zu dienen.

Als die fünf Wagen ihre Reise durch die Wüste Gobi und die mongolischen Steppen antraten, wagte ich kaum zu hoffen, daß wir unseren Bestimmungsort innerhalb der für damalige Zeit unerhörten kurzen Frist erreichen könnten. Die ganze Fahrt war aufregend. Einen der unvergesslichen Augenblicke erlebte wir, als wir die „Große chinesische Mauer“ erreichten. Es war ein hinreißender Anblick — die starke Mauer auf den Höhen des Kalbgebirges, mit riesigen Türmen sich im Zickzack zu beiden Seiten hinziehend, so weit das Auge reichte. Die Berge selbst von seltsamen, unheimlichen Formen, die alten Befestigungen machten das Bild

noch überwältigender. Wie zuvor hatte die Wüste einen Kraftwagen gesehen, noch nie den Wächter auf der Mauer einem Kraftwagen erlaubt, durch das Tor zu fahren — zum ersten Male drang die Maschinenkultur des modernen Europa in Gestalt eines Kraftwagens so tief ins Herz Asiens. — Nach Tagen voller Strapazen erreichten wir die Wüste Gobi, und das war vielleicht die gefährlichste Strecke. Zwar gehörten wir nicht zu den ersten Weißen, welche die Wüste kreuzten. Russische Karawanen durchquerten diesen Teil Asiens oft. Doch außer diesen Sibiriern haben sich wenige Weiße in das Herz der Wüste Gobi gewagt, und im Kraftwagen waren wir zweifellos die ersten. Die niederdrückende Endlosigkeit der Wüste, die trostlose Eintönigkeit, erfüllte die Seele mit Verzweiflung und Todesgedanken. Trotz der sengenden Hitze war es im Schatten kalt und die Luft so klar, daß das Auge keine Entfernungen messen konnte. Wir arbeiteten uns schmelzend vorwärts. „A“ sahen wir plötzlich eine Staubwolke vor unseren Augen aufsteigen. Anläßlich hielten wir für ein wachsendes Sand. Als wir aber näher kamen, löste sich die Wolke in seltsame Schatten von Vierfüßlern auf — wir erkannten, daß wir eine Antilopen-Herde jagten. Fast fuhrten wir in sie hinein; springend rasten die Tiere dahin, wohl entsetzt vor dem dämonischen Fahrzeug, das sie noch nie gesehen.

Wir hatten noch kaum ein Drittel der Wüste zurückgelegt, als wir merkten, daß der Wagen die Fieber bis auf die Knochen drückte. Er war zu schwer, und wir mußten den größten Teil unseres Vorrates an Nahrungsmitteln wegwerfen, obwohl wir uns über die Gefahr völlig im klaren waren. Zu Fuß war der nächste Ort nicht eher als in einem Monat zu erreichen, unser Leben hing also ganz und gar von unserer Maschine ab. Bei einem Verfaulen des Motors in den nächsten drei Tagen hätten wir in der Wüste den Hungertod erlitten. — Dann kam Sibirien mit den endlosen Steppen und dem ersten russischen Telegraphenamt. Ich war froh dem „Corriere della Sera“ endlich eine Vorfahrt schicken zu können. Als der Beamte mein Telegramm als „Nr. 1.“ bezeichnete, fragte ich ihn, ob es das erste Telegramm in dieser Woche oder gar in diesem Monat wäre. Nein, es war überhaupt das allererste! In den sechs Jahren seines Bestehens war nicht ein einziges Telegramm auf diesem Außenposten des russischen Telegraphennetzes ausgegeben worden! — In Sibirien erlebten wir einen gefährlichen Zwischenfall, als wir den Witschaka-Fluß überquerten. Wir hielten die Holzbrücke für stark genug, das Gewicht des Wagens zu tragen. Als wir jedoch die Mitte erreichten, zerbrach die Brücke, und der Wagen blieb mit dem hinteren Ende zwischen den Planen hängen. Ich lag darunter und glaubte mein letztes Stündlein gekommen. Nie war ich dem Tode so nahe; ein wahres Wunder, daß mich der Prinz und der Mechaniker befreien konnten.

Der unvergeßliche Augenblick war natürlich die Ankunft in Paris. Nach acht Wochen voller Strapazen, Aufregungen und Lebensgefahr begrüßte das jubelnde Paris die Peking- und streute Blumen vor die verwiterten Reiten des „Itala“.

Das wichtigste Ergebnis dieser einzigartigen sportlichen Höchstleistung bestand darin, daß der Motorwagen eine Leistung vollbrachte, die man ihm unter den damaligen Verhältnissen nicht zugeordnet hätte.

Die Peking-Paris-Fahrt des Prinzen Borghese und seiner Begleiter bedeutete den Aufbruch zu dem heutigen Zeitalter des Kraftfahrwesens.

## Das Familienleben bei den Eskimos

Von Dr. W. Waldersee-Wien.

Beider sind bei den Kulturvölkern die Ehescheidungen zur Unförmigkeit geworden, und Legion ist die Zahl der Frauen, die um der geringsten Unstimmigkeit willen glauben, mit ihren Männern nicht mehr leben zu können. Im Gegensatz hierzu kennen die wenigsten Naturvölker die „Errungenschaft“ der Ehescheidungen und fühlen sich sehr zufrieden dabei. Das glücklichste Familienleben dürfte man wohl bei den Eskimos finden. Wenn bei ihnen ein Mädchen mit siebzehn Jahren die Reife erreicht hat, so nähert es sich ein Kleid mit dem langen Rücken, in dem die Mütter ihre Säuglinge zu tragen pflegen. Das ist für den Auserwählten das Zeichen, daß die Braut erwachsen ist und heiraten möchte. Der glückliche Bräutigam ist vielleicht gerade laegerweit unterwegs auf Robbenfang, doch die Nachricht, daß sein Mädchen

die „Amant“ angezogen hat, erreicht ihn bald, und er kehrt dann sofort ins Dorf zurück. Er darf allerdings nicht gleich nach seiner Ankunft seinen zukünftigen Schwiegervater in die Hütte lassen, sondern muß sich im Dorf ein möglichst entferntes Quartier suchen. Täglich kann er dann dem Heim seiner Braut näher rücken und jede Nacht in einer anderen Hütte schlafen.

Endlich darf er zu seinen Schwiegervätern kommen, doch ist es ihm verboten, seine Werbung vorzutragen. Das Heim hat nur einen einzigen Raum. Dort sitzen sich Braut und Bräutigam und Eltern eine Zeitlang schweigend gegenüber. Endlich wird es dem jungen Mann erlaubt, einige Worte an seinen Schwiegervater zu richten; die Unterhaltung schleppt sich aber nur mühsam hin, und wenn die Etikette schließlich dem Bräutigam gestattet, einige Fragen an das Mädchen zu stellen, so muß dieses so tun, als wären ihr Mann und Gespräch vollkommen gleichgültig. Der zukünftige Familienvater wird nun mit der Zeit wärmer, doch seine Braut muß seine Höflichkeit schamhaft ablehnen, und wenn er sie nach endlos langer Zeit in seine Hütte bringen darf, so muß sie schreien, als ob ihr das größte Unrecht geschehe. In Wirklichkeit freut sie sich wie jede andere glückliche Braut. Die Sitte schreibt eben diese Komödie vor.

Die Füttermochen verfließen recht still; Mann und Frau schämen kein langes Liebesgespräch; ein behagliches Lächeln um den breiten Mund ist wohl das einzige äußere Zeichen ihres stillen Glücks. Als besonders fein und ehbar gilt es, wenn die Frau in den ersten Wochen der Ehe während der Abwesenheit ihres Mannes zu den Eltern zurückläuft und sich ansehend nur mit Gewalt in die eheliche Stätte bringen läßt.

Offizielle Trauungsfeiern und Hochzeitsgeschenke kennt man bei den Eskimos nicht, doch ändert dies nichts am festen Zusammenhalt der Neuvermählten. Wohl steht es jedem Teil frei, den anderen zu verlassen, doch kommt dies kaum vor. Ist es wirklich einmal der Fall, so kann man mit Bestimmtheit rechnen, daß die Frau fortläuft, weil der Mann ein Waischappen ist.

Zwar ist der Mann Herr im Hause, die Frau aber noch lange nicht seine Sklavin. Er darf wohl seine Liebe auch einem anderen Mädchen zuwenden, doch muß die erste Frau mit dieser Familienvermehrung einverstanden sein. Meistens gibt sie ihre Einwilligung ohne Zögern, denn sie ist froh, weibliche Gesellschaft in die stille Hütte und eine Arbeitshilfe zu bekommen. Kinderlose Frauen veranlassen ihre Männer oft, sich ein zweites Weib zu nehmen, damit sie Kinder gebären in der Hütte hören. Eherfucht ist den Frauen unbekannt, denn der gemeinsame Ehemann behandelt sie beide mit der gleichen Rücksicht. — Umgekehrt ist den Frauen in Stämmen, wo die Männer in der Mehrzahl sind, ein zweiter Mann erlaubt, vorausgesetzt, daß der erste zustimmt. Das tut er meistens, weil der zweite Ehemann eine angenehme Hilfe bei dem Kampf ums tägliche Brot — besonders bei dem täglichen Robben- oder Fischfang — bedeutet. Die Zuneigung der Frau bleibt jedoch in der Hauptsache dem ersten Mann vorbehalten, und sie ist nur ihm gegenüber verpflichtet, zu arbeiten und seine Pflichten weit zu wahren.

Im Haushalt besteht die Hauptarbeit der Frau darin, das Essen zu kochen und die Jagdbeute des Mannes zu Dauerware zu verarbeiten. Außerdem hat die Frau die schwere Aufgabe, für die nötigen Brennmaterialien zu sorgen. Was das bedeutet, können unsere Hausfrauen nicht ermessen, die nur zum Kohlenhändler gehen, den Wintervorrat bestellen und das übrige und schwierigste, die Bezahlung der Rechnung, dem Manne überlassen. Die Eskimofrau muß dagegen auf die Tundra hinaus und oft stundenlang suchen, um nur genügend trockenes Moos für eine einzige Mahlzeit zu sammeln. Ganz schwer ist ihre Aufgabe im Winter, wenn das Moos unter dem Schnee herorgehakt werden muß. Hat sie endlich genügend Brennholz gesammelt, dann beginnt das schwierige Geschäft des Feueranmachens. Ein weiches und ein hartes Stück Treibholz muß sie so lange aneinander reiben, bis sie glimmen. Eine Frau, die einen Feuerstein besitzt, ist schon glücklich zu preisen. Dann hat sie für Kleider und Stiefel der Familie zu sorgen, die Felle zu reinigen, zu trocknen und zusammenzunähen. So läßt ihr der Haushalt wenig Zeit für mühsame Beschäftigung, und nur selten kommt sie auf einen Sprung zur Nachbarin hinüber. Dafür nimmt bei ihr die Toilette sehr wenig Zeit in Anspruch, und die Qualen einer modernen Dame mit Saarwellen, Kästern, Maniküren, Pediküren und Kriegsbemalung bleiben der Eskimofrau erpart. Sie streicht sich eine Sandvoll Tran ins schwarze Haar und ist fertig. Sie