

Öffentliche



Zeitung

Königlich privilegierte Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen.

In Verlage Vossischer Erben. Verantwortl. Redakteur (mit Ausnahme des Handelsstells): H. Bachmann in Berlin.

Haupt-Geschäftsstelle Breite Str. 8/9, Berlin C.

Telephon: (Zentrale im Hause) Amt Zentrum 1555, 1543, 7482, 7960, für Ferngespräche Amt Zentrum 10640, 10641.

Wehr' dich!

Die Delbrück'sche hat ein für ihre Urheber höchstliches Ende genommen. Der Staatssekretär des Innern hat seine Wider- sacher, die in Verfeinerung auf ihn loszuziehen und mit dem Goldschwert suchelten, als müde wieder einer schlammig zur Strecke gebracht werden, so wader und weißlich bearbeitet, daß sie vorzüglich ferngelassen haben und entweder verurteilt oder hinter einem Mißverständnis Dedung suchten: Exzellenzen, so war es nicht gemeint. Natürlich, so war es natürlich nicht gemeint; daß ein Minister sich nicht nur seiner Haut wehrt, sondern auf einen Schelm an der Hand zu beugen, dazu ist er zu sehr gewöhnt, die leitenden Staatsmänner als ihre dienftwilligen Werkzeuge zu betrachten, die entweder haken oder fliegen. Jetzt aber kommt es ein Staatssekretär, noch dazu ein ganz bürgerlicher, und denkt nicht daran, sich zu fügen oder das Feld zu räumen, sondern handelt nach der guten alten Regel: Die beste Dedung ist der Stiefel. Und siehe da, sofort war der Wunsch, er möge nur der Stommis des Herrn v. Delbrück spielen, nichts als ein harmloser Scherz, und daß Herr Delbrück so gut wie Herr v. Bethmann Hollweg, statt die „harte Hand“ zu zeigen, Feigheit an der Tag legten, soll eine ganz mißverständliche Auffassung gewesen sein, und kurz und gut: So war es nicht gemeint.

Der Kaiser macht uns lachen. Es hat Leute gegeben, die dem Staatssekretär schon Gesundheitsrädlichkeiten nachsagten, zumal da er inmitten der Beratung seines Staats sich schon Dingen zuzuwende, für die ein Mann in Amt und Würden sich selten Zeit abmüht. In der Tat, Dr. Delbrück nahm das Lebenswert Louis Corinthis in der Session recht gründlich ins Augenmerk, noch dazu, was hiennt den Prominent im Lande demüßigt ist, an einem Sonntag, vermutlich, ohne daß er vorher mit demütig niedergeborenen Augen, das Gefangnis unter dem Arm, zur Straße gepilgert war. Dennoch, er fühlte sich ganz und gar nicht krank und müde. Er lächelte auch nicht weniger als lebend, als ein Gast vor dem Bilde des mit Feilen geschnittenen heiligen Sebastian, das im Reichsamt des Innern hängt, eine symbolische Bemerkung machte. Ach nein, ein so still ergebener, wohlwollender Duder ist der Staatssekretär nicht; er trägt eine gute Mißlung, von der die Heile auf den Schützen zurückfallen, und er führt, wenn er herausgefordert wird, eine gute Fingel. Wehe Mannesmut, mehr Entschlossenheit soll er zeigen. Das Klingel ja wunderförmig, beinahe forsch. Aber Mut und Entschlossenheit bei einem Staatsmann zeigt sich doch im allgemeinen nicht darin, daß er gegen seine Überzeugung die Recepte anderer Leute ausführt. Die einen horchen auf, und die „anderen Leute“ fühlten sich als bald „mißverständlich“.

Die frische, frohliche Sprache gegen die „Leine, aber mächtige Partei“ mußte um so tiefer Eindruck machen, je seltener man sie neuerdings vom Regierungstisch vernimmt. Da hat man den Staatssekretär ins Unrecht ziehen wollen, weil er entgegen dem Willen des Innern einseitige Wählurnen für das Reich verlangt. Aber das ist ja der einflussreiche Wunsch des Reichstages gewesen. Da verhält man ihm seine Erklärungen über das Wohnungsgesetz und wirt ihm vor, er greife in Preussens Rechte ein und rütle an den Grundlagern der Verfassung. Aber diese seine Erklärungen entsprechen genau der Resolution, die der Reichstag einstimmig, die Konserverativen eingeschlossen, gefaßt hat. Schade, daß sich der Staatssekretär nicht über das torische Gerede gegen die Zukunftigkeit des Reiches äußerte! Wenn man so unerschrocken nicht das Reich nach der Verfassung unerschrocken nicht kompetent. Also haben alle, die diese Kompetenz suchen, mit Bismarck an der Spitze, an den Grundlagern der Verfassung gerüttelt? Derselbe Bismarck wollte gar alle Eisenbahnen auf das Reich übertragen. Er konnte es nicht, aber er wollte es. Also rüttelte er an den Grundlagern des Reiches! Man sieht, Herr Delbrück hätte wenigstens bestimmte Muster.

Aber Kompetenzstreitigkeiten hin, Kompetenzstreitigkeiten her, nicht wegen der Geschichte mit dem Wohnungsgesetz jog die Rechte vom Reber, sondern wegen der Stellung zum Streitpostenrecht. Das erklärte der Staatssekretär mit aller winselndem Bewußtsein, indem er unverbüht in allen, was die Sozialpolitik und die Verhandlung der Sozialdemokratie angeht, das Möglichste zwischen sich und der Rechten verschnitt. Die Sozialpolitik ist ihm das geschickliche Problem, das aus der gewaltigen wirtschaftlichen Umgestaltung unserer Vaterlandes herausgemacht ist. „Die Lösung dieses Problems ist und bleibt die wichtigste Aufgabe unserer Zeit.“ Je mehr man die Schäden beseitigt, um so mehr entfernt man der Sozialdemokratie die Grundlagern ihrer Agitation. Wie sollte nicht das Heer der Umwälzungsdreier und Scherzmacher einen Staatsmann, der solche Ansichten hat und bekennt, Ansichten, die sie auch Graf Hofadovits vertritt, mit seinem innigsten Mißtrauen bedenken! Inzwischen, er hat noch schwerere Sünde auf sich geladen; er vertritt, wenn er seine Verprechungen, die seiner Überzeugung entsprechen, nicht erfüllen kann, so werde ein anderer Staatssekretär an seiner Stelle stehen, wie es konstitutioneller Brauch ist. Wie, ein Minister hiezulande will ein konstitutioneller Staatsmann sein und nicht bloß, wie Friedrich Wilhelm IV. verlangte, einer von „Er. Majestät ersten Schreibern“? Das wird Herr Delbrück nicht verstehen werden.

Wie lange er noch am Ruder bleibt, das ruht im Schoße der Götter. An offenen Angriffen und verdeckten Wühlereien wird es ihm gewiß nicht fehlen. Aber einzuweichen hat er den Erfolg, auf seiner Seite. Er ist als Sieger aus dem Streit hervorgegangen. Und das ist eine erschreckende Erfahrung und eine heilsame Lehre. Der Kampf ist der Vater aller Dinge; nur im Kampf kann sich ein Staatsmann, der nicht „gegen seine Über-

zeugung die Recepte anderer Leute ausführen“ will, gegen den schwarz-blauen Blod behaupten. Der Febr. v. Schorlemer wird heute von der Rechten verberlicht; bei den Verhandlungen über das Wahlrecht war es anders, und das Zentrum gar hat ihn als auch-Katholiten, als Margarine-Katholiten so gut befördert wie jetzt die Konserverativen Herrn Delbrück. In dessen, der Landwirtschafstminister hat ihnen mit einer Schärfe gedient, die ihm gebührenden Respekt eintrug und seine Stellung befestigte. Der Handelsminister Ebdow dergleichen war den leidenschaftlichen Angriffen der Rechten ausgeliefert; er nahm den Handstuh auf und ist heute noch Minister. Nicht Rad-

giebigkeit und Beiseitretet, sondern Selbstvertrauen und Energie sind die wirksamen Mittel zur Selbsterhaltung, niemals wirksamer als gegen den schwarz-blauen Blod. Wie war es mit dem Krieger, der, dank seinem Talisman, aus allen Schlachten unberührt hervorging? Als er ausgezogen war, hatte er die Versicherung erhalten, er werde immer siegen, solange er — den Talisman auf dem Herzen — auf die Feinde einschlug. Und so geschah es. Und als er zum Schluß die Kapfel öffnete, um das Rätsel zu lösen, was fand er? Nichts als einen Zettel mit der probaten Mahnung: „Sundsot, wehr' dich!“

Die Kriegslage.

Heute vor acht Tagen hat der Krieg von neuem begonnen. Bis zum gefrigen Sonntag spätestens war nach den Voraussetzungen der Verbündeten der Fall Adrianopel zu gewärtigen. Sie haben sich in den acht Tagen der Beschließung Adrianopel nicht eines der dortigen Forts zu bemächtigen vermocht. Binnen zwei bis drei Tagen, so hielt es bei der Wiedereröffnung des Feldzugs, würde die Halbinsel Gallipoli in der Gewalt der Verbündeten sein, die dort stehenden Truppen würden zur Waffenstreckung gezwungen werden. Die Befestigungen von Bulair auf Gallipoli halten sich jedoch. Hätte man Herrn Danew Glauben schenken wollen, der in London nicht genug mit seiner Siegeszuversicht prunken konnte, so wäre die Tschatalda-Vinie längst überannt und die Bulgaren hätten den Türken bereits den Frieden in Konstantinopel diktiert. In Wirklichkeit haben sich die Bulgaren ein beträchtliches Stück von der Tschatalda-Vinie zurückgezogen. Nach Verhören und montenegrinischen Meldungen müßte Estari längst kapituliert haben. Diese Erwartung ist bis zur Stunde nicht eingetroffen. Die Griechen ihrerseits „erobert“ Janina mindestens schon seit sechs Wochen. Der griechische Kronprinz hat sich vor etwa vierzig Tagen von Saloniki nach Corinthus begeben, um den Oberbefehl über die Armee vor Janina zu übernehmen, die nach damaliger Auffassung nur noch zum letzten Stoß hätte ausfallen sollen. Indes ist Janina noch immer nicht in die Hände der Griechen gefallen. Kurz, die achtägigen Kämpfe haben den Verbündeten nicht einen Erfolg gebracht. Die diplomatische Welt war übereinstimmend des Glaubens, daß der neue Feldzug in allerhöchster Frist mit einer vollständigen Katastrophe der Türken endigen würde. Es scheint, daß sich die Diplomaten schon wieder geirrt haben. Allerdings ist auch auf türkischer Seite noch keine entscheidenden Erfolge erzielt worden und wir sind weit davon entfernt, irgend eine Voraussage über den Fortgang des Krieges zu wagen. Offenhandig und handgreiflich jedoch ist, daß die Türken nicht bloß kräftigen Widerstand leisten, sondern in lebhafter Aktivität an verschiedenen Stellen des Kriegsschauplatzes zum Angriff übergehen. Selbst die bulgarischen Meldungen weisen nur zu lagen, daß die türkischen Angriffe abgewiesen oder türkische Umgehungs- und Landungsversuche vereitelt worden seien; von einem siegreichen Vorrücken der Verbündeten ist nicht einmal in diesen bulgarischen Berichten die Rede. Alle diese Tatsachen sollen hier nur festgestellt werden, ohne daß folgerungen daraus gezogen werden sollen. Es genügt vorderhand, zu beachten, daß die jetzige türkische Armee eine ganz andere ist, als jene, die bei Kirse, Kumanovo und Lüle Burgas ihr Heil in der Flucht gesucht hat.

Gallipoli, Tschatalda und Adrianopel.

Neue Friedensverhandlungen?

(Drahtbericht unseres ständigen Korrespondenten.)

Konstantinopel, 9. Februar.

Mein militärischer Gewöhrsmann bezeichnet mir die Stellung der Türken an der ganzen Marmararüste als sehr günstig und besorgte der hier eingetroffenen Dampfer bekäftigen diese Auffassung. Nach ihren Beobachtungen ist es den Bulgaren bisher nicht gelungen, auf Gallipoli vorwärts zu kommen. Die Türken bekäftigen sich dort auf den Schutz der Schanzen von Bulair. Man berichtet auch, daß die Türken gegen Thauria besetzt, und die Bulgaren, die bei ihrem Rückzug von Tschatalda zwölf große Geschütze zurückgelassen von Silbri verjagt hätten. Die interessanterste Tatsache aber ist, daß die Bulgaren seit gestern das Bombardement von Adrianopel eingestellt haben. Vielleicht dadurch ist das Gerücht entstanden, daß ihr unmittelbar vor dem Beginn neuer Friedensverhandlungen stehen. Von zwei Seiten wird mir berichtet, daß der frühere Großvezier Halli Pascha am Dienstag nach London abreist. Der morgige Ministerrat soll seine Begleiter bestimmen. Nach Darstellung meiner Gewöhrsmänner halte ich das Gerücht für begründet.

Konstantinopel, 9. Februar. Nach dem Ladwiri Eskar leisten die bulgarischen Truppen, die auf dem linken Flügel der Tschatalda-Stellung am Dorosoff stehen, noch immer Widerstand, besonders bei Sagatzi; ihr Widerstand wird aber nicht lange dauern können. Nach demselben Blatte sieht man häufig türkische Flugzeuge über den Tschataldagebiet. Der Großvezier besuchte gestern abend den Flugplatz bei St. Stephanos;

es heißt, daß drei Aeroplane vorbereitet werden, um an den Operationen bei Gallipoli teilzunehmen.

Die Truppentransporte nach Gallipoli und Rodosso sind gestern fortgesetzt worden; ein Teil des vorgestellten Truppentransportes war nach Midia am Schwarzen Meere bestimmt, wo türkische Irreguläre eine Landung mit Unterstützung einiger Kriegsschiffe verlocken sollten, um dann von dort aus die bulgarischen Truppen beschießen zu lassen; aber den Erfolg des Landungsversuches liegt noch keine Meldung vor.

Die Kriegsverwaltung hat einen großen Teil der Dampfer requiriert, welche den Verkehr nach den Bosphorusvororten versehen; dieser wird dadurch stark behindert.

Der Kurdenchef Murad Beher Khan veröffentlicht einen Aufruf an die Kurden, für das Vaterland zu kämpfen und zu sterben.

Konstantinopel, 8. Februar, 11 Uhr 50 Min. abends. Nach einer offiziellen Verlautbarung dauern die Scharmützel fort. Bei der türkischen Armee in der Tschataldalinie ist keine Veränderung eingetreten. Die türkische Infanterie und Kavallerie gingen auf dem linken Flügel gefest gegen den Feind vor.

Auf der Halbinsel Gallipoli haben zwischen den bei Bulair befindlichen osmanischen Truppen und den bei Gansje stehenden Feinde Zusammenstöße stattgefunden, die die Lage aber nicht geändert haben. Dagegen meldet das Blatt „Isham“, daß die Türken von den türkischen Truppen ausgehenden Stellungen bei Kawak auf Gallipoli nach heftigem Kampfe wieder genommen und der Feind unter großen Verlusten zurückgeschlagen worden sei. Die Gerichte von einer Schließung der Dardanellen werden amtlich als falsch bezeugt.

Die Beschließung Adrianopel dauert seit vier Tagen an. Die Stellung sehr heftigen Widerstand entgegen. Ein bulgarischer Aeroplan überflog Adrianopel; er wurde durch das türkische Feuer zur Rückkehr gezwungen.

Sofia, 8. Februar. (Ag. Bulgare.) Die Türken ergriffen gestern die Offensive gegen die vor Bulair stehenden bulgarischen Truppen. Es kam zu einem erbitterten Kampfe, der bis 3 Uhr nachmittags dauerte. Die bulgarischen Truppen schlugen die türkischen Truppen zurück, gingen zu energischem Gegenangriff über und verfolgten die Türken bis unter die Forts von Bulair. Eine große Zahl von Toten und Verwundeten bedeckte den Boden. Gefangengenommene Türken erzählen, daß auf seiten der Türken sechs Divisionen an dem Vormarsche teilgenommen hätten. Die bulgarischen Truppen wichen nicht von der Stelle. Mit Einbruch der Dunkelheit versuchte der Feind in der Nähe von Schartof am Marmarameer Truppen zu landen, wo zwanzig türkische Kriegsschiffe erschienen waren. Die Auslösung hatte kaum begonnen, als die aus Land gefetzten türkischen Infanterietruppen von den Bulgaren angegriffen wurden, die ihnen beträchtliche Verluste beibrachten. Hierauf flohen die türkischen Kriegsschiffe in See.

Das Bombardement von Adrianopel wird erfolgreich fortgesetzt. (Vergl. obige Konstantinopeler Meldung. Red.) Nach Erzählungen von Deserteuren säßten die Truppen der Garnison und die Einwohner der Stadt von einem Abstell in den anderen, um Schutz gegen die Geschosse der Bulgaren zu suchen.

An der Tschataldalinie endeten alle Versuche der Türken, zur Offensive überzugehen, mit einer vollständigen Schlappe. (Nach dieser Meldung ist mit den Konstantinopeler Berichten nicht in Einklang zu bringen. Red.) Unter den verwundeten und gefallenen Türken befinden sich auch schwarze Soldaten.

Ein von der Türken bei Rodima, nordöstlich von Estradscha, an der Küste des Schwarzen Meeres unternommener Kriegsschiffsversuch wurde verhindert. Die türkischen Truppen liegen gegen 50 Tote am Plage.

Eine deutsche Stimme.

Einigkeit und Neutralität der Mächte.

Die „Nordd. Allg. Ztg.“ schreibt an der Spitze ihrer gefrigen Wochenchau:

Der von allen Mächten gehegte Wunsch, die Wiedereröffnung der Feindseligkeiten in Thraxien vermeiden zu sehen, hat sich nicht verwirklichen lassen. Unerklärter aber ist das Verhältnis der Mächte untereinander geblieben. Nach wie vor geht ihr Bestreben auf mögliche Beschränkung und Abfärbung der kriegerischen Ereignisse, auf zweckdienliche Mitarbeit an

Sport-Nachrichten

Nr. 73. Montag.

Beilage zur Vossischen Zeitung.

10. Februar 1913.

Entwicklung der deutschen Autoindustrie 1912.

Das Jahr 1912 bedeutet für die deutsche Automobilindustrie, wie im Geschäftsjahre des Vereins Deutscher Kraftfahrzeug-Ingenieure ausgeführt wird, wieder ein Rekordjahr.

Am stärksten zeichnet sich die Entwicklung jeder Industrie im Bilde des nachweisbaren Absatzes und insbesondere des Außenhandels. Lediglich die Entwicklung unserer Ausfuhr in den letzten Jahren gibt im einzelnen die folgende Tabelle Aufschluß:

Ausfuhr Jahr	insgesamt		Personenwagen		Lastwagen		Krafträder	
	1000.000	dz	1000.000	dz	1000.000	dz	1000.000	dz
1912	71 500	109 130	62 000	89 000	7 000	17 000	3500	8100
1911	48 013	68 228	42 259	56 322	4091	10 533	1663	2072
1910	32 955	45 798	29 130	37 678	2636	6 456	1209	1663

Die Gesamtumsatze hat sich also im Jahre 1912 um nicht weniger als 23,5 Millionen oder 49 v. H. gesteigert, gegenüber einem ebenfalls sehr hohen — Zuwachs von 15,0 Millionen oder 47 v. H. im Jahre 1911. In Personenwagen wurden rund 6800 Stück exportiert gegen 5136 in 1911, 3360 in 1910, 1888 in 1909, 1151 in 1908 und 858 in 1907. In fünf Jahren hat sich also die Zahl der an das Ausland verkauften deutschen Personenwagen fast verdreifacht. Bei Lastwagen wurden 1912 rund 640 auf fremden Märkten abgesetzt: 1911 nur 345, 1910: 225, 1909: 156, 1908: 141 und 1907: 249.

Der Wert der ausgeführten Personenwagen macht 86 v. H. des Wertes des Gesamtexports aus. An ihrer Aufnahme beteiligten sich die Hauptabgabländer mit folgenden Mengen (in dz):

	1910	1911	1912
Frankreich	2438	3290	5716
Großbritannien	4868	5450	8100
Österreich-Ungarn	5748	5783	8708
Belgien	2072	1174	1944
Italien	735	1074	1880
Spanien	353	827	871
Russland	7211	7623	13 762
Rumänien	4386	787	3164
Schweden	766	1064	1065
Niederlande	2346	2923	4007
Dänemark	1512	1808	2340
Schweden	508	821	1862
Schweiz	708	1012	1500
Argentinien	1418	3517	6398
Brasilien	1681	2158	3082
Vereinigte Staaten	1185	3051	604
Mexico	591	1147	153
Siam	—	—	—
übrige Länder	8575	5018	7047

Aufland steht danach unter Deutschlands Kunden weitans an erster Stelle und hat seine Bezüge annähernd verdoppelt. Noch 1907 bezog es an deutschen Personenwagen nicht mehr als 990 Stk.

Außerordentlich günstig hat sich auch die Ausfuhr nach Brasilien und Argentinien gestaltet. Für Großbritannien, Österreich-Ungarn und Rumänien hat sich ebenfalls ein erheblicher Mehrertrag ergeben. Demgegenüber steht ein Rückgang im Ausfuhrhandel mit den Vereinigten Staaten und mit Mexiko.

Im ganzen genommen bedeutet die Steigerung des Exports um beinahe 50 v. H. einen schließlichen Beweis dafür, wie in der ganzen Welt das deutsche Fabrikat trotz der mannigfachen künstlichen Exporterleichterungen sich immer mehr Eingang verschafft und heute auf das erfolgreichste mit den größten Produktionsländern konkurriert.

Einfuhr.

Die Einfuhrbewegung an Kraftfahrzeugen veranschaulicht folgende Zahlen:

Einfuhr Jahr	insgesamt		Personenwagen		Lastwagen		Krafträder	
	1000.000	dz	1000.000	dz	1000.000	dz	1000.000	dz
1912	14 240	20 320	11 400	16 300	2 600	4 300	240	320
1911	11 732	15 856	9 843	12 667	1 639	2 851	290	338
1910	10 480	14 105	9 512	12 221	811	1 697	157	187

Die Zunahme der Gesamteinfuhr an Kraftfahrzeugen im Jahre 1912 stellt sich demnach auf 2,5 Millionen Wkt. oder 21 v. H., während sich im Vorjahre ein Plus von 1,3 Millionen oder 12 v. H. ergeben hatte. Die Steigerung entfällt hauptsächlich auf die Personenwagen, von denen rund 1650 Stück aus dem Auslande nach Deutschland kamen, gegen 1244 Stück in 1911, 1229 in 1910, 1214 in 1909, 1225 in 1908 und 1812 in 1907. Ist somit auch der Mehrumsatz fremder Firmen in Deutschland im Berichtsjahre relativ nicht unbedeutend gestiegen, so steht seine absolute Höhe doch noch hinter der von 1907 zurück — die damals für unsere Industrie zudem eine viel höhere Bedeutung hatte als heute. Der Lastwagenimport ist um eine knappe Million oder 62 v. H. (im Vorjahre 0,5 Millionen oder 102 v. H.) in die Höhe gegangen. Es handelt sich dabei um rund 210 Stück gegen 134 in 1911, 67 in 1910, 59 in 1909, 46 in 1908 und 44 in 1907.

Weitans der bedeutendste Einfuhrposten ist demnach der der Personenwagen. An ihrer Steigerung waren die nachstehenden Länder haben einen mehr oder weniger starken Winderlös in der Zahl mit folgenden Mengen (in dz ausgedrückt) beteiligt:

	1910	1911	1912
Frankreich	5300	5124	5198
Belgien	2694	2229	3407
Italien	1020	455	503
Österreich-Ungarn	1259	1001	790
Großbritannien	555	833	721
Schweden	879	787	666
Vereinigte Staaten	312	440	2 681
übrige Länder	202	282	410

- 1) Für Januar—Oktober tatsächliche, für November—Dezember geschätzte Zahlen.
- 2) Für den Handel mit den einzelnen Ländern liegen ebenfalls nur die Angaben für die Monate Januar—Oktober vor. Es ersieht nicht unmissig, sie durch Schätzung für die beiden letzten Monate zu ergänzen. Die Angaben für 1911 und 1912 beziehen sich also, um einen genaueren Vergleich zu ermöglichen, nur auf die ersten zehn Jahresmonate.

Somit die Zahlen für 1911 und 1912 als für die ganzen Jahre repräsentativ gelten können, läßt sich sagen, daß die Einfuhr von Personenwagen aus unserem Souveränitätslande Frankreich stabil geblieben ist, während sich bei der Einfuhr aus Italien, Belgien, vor allem aber aus den Vereinigten Staaten, erhöhte. Die übrigen Länder haben eine mehr oder weniger starken Winderlös in Deutschland zu verzeichnen.

Im übrigen kann nicht gesagt werden, daß selbst die relativ unerhebliche Steigerung der Einfuhr hauptsächlich nicht statgefunden hätte, wenn die so überaus heftigste deutsche Industrie teilweise nicht ziemlich weitgehende Lieferungen sich hätte ausbedingen müssen. Das war für manche Käufer sicherlich oft allein der Beweggrund, eine ausländische Marke zu wählen.

Bestand in Deutschland.

Die Bestandzählungen sind für die Industrie nach den verschiedenen Richtungen hin von außerordentlicher Wichtigkeit. Sie lassen erkennen, in welchem Maße der Mehrbedarf Deutschlands von der eigenen und fremden Industrie gedeckt ist, indem man von der Vermehrung des Bestandes einfach die betreffende Einfuhr absetzt. Sie geben der Produktion ferner einen sehr wertvollen Anhalt, welche Typen und Stärken bevorzugt werden, und schließlich gibt die Kenntnis der Verbreitung der Fahrzeugarten in den einzelnen Bundesländern wertvolle Anregungen für Maßnahmen des Absatzes.

An Personenfahrzeugen waren im Deutschen Reich am 1. Januar 1912 im Verkehr:

	Kraft- räder	Kraft- wagen	bis 8 PS	über 8 bis 16 PS	über 16 bis 20 PS	über 20 PS	insgef.
am 1. 1. 1912	20 000	43 182	14 067	13 253	14 503	1 233	63 162
• 1. 1. 1911	20 584	32 899	13 758	10 511	8 177	448	53 478
• 1. 1. 1907	15 700	10 115	5 111	3 278	1 674	52	25 815

Im Laufe von fünf Jahren hat sich also der deutsche Personenfahrzeugbestand auf das Zweifelhafte vermehrt. Besonders lebhaft war die Zunahme im Jahre 1911. Sie betrug 9684 Stück oder 18,1 v. H., die größte Jahresquote, die je beobachtet wurde.

Worin besteht hier, daß von diesem Mehrbedarf Deutschlands nur 1650 Stück vom Auslande gedeckt wurden, über drei Viertel also von der einheimischen Industrie gedeckt wurde.

Im Verhältnis noch stärker als die Personenfahrzeuge haben sich die Lastfahrzeuge vermehrt. Nach den amtlichen Zählungen waren im Deutschen Reich vorhanden:

	Kraft- räder	Kraft- wagen	bis 8 PS	über 8 bis 16 PS	über 16 bis 20 PS	über 20 PS	insgef.
am 1. 1. 1912	157	1599	2313	2370	405	684	6844
• 1. 1. 1911	121	1685	999	1884	128	4937	4937
• 1. 1. 1907	234	516	313	126	2	1211	1211

Zeit dem 1. Januar 1907 ist also der Bestand an vornehmlich der Lastenbeförderung dienenden Kraftfahrzeugen auf das Fünfeinhalbfache angewachsen. Im letzten Jahre betrug die Zunahme der Lastfahrzeuge 2517 Stück oder 58,2 v. H., ebenfalls der höchste Steigerungssatz, der bisher zu verzeichnen gewesen ist.

Vergleich mit anderen Ländern.

Daß in Deutschland selbst noch ein großes Feld für die Ausbreitung des Automobilismus ist, wird so recht erkennbar, wenn man die gleichartigen Zahlen des Auslandes, insbesondere von England und Frankreich, heransieht.

Folgende Aufstellung erläutert dies:

Es zählen am	Motorfahrzeuge für Personen und Lasten	Bevölkerung	Wohnort kommt ein Motorfahrzeug auf Köpfe der Bevölkerung
1. 1. 1912			
England	175 247	48 740 000	249,6
Frankreich	88 271	39 361 000	441,4
Deutschland	70 006	64 806 000	927,0

Es kommt demnach ein Automobil in England auf 249,6 Köpfe der Bevölkerung, in Frankreich ein Automobil auf 441,4 Köpfe der Bevölkerung, in Deutschland dagegen, welches in Bezug auf Industrialisierung Frankreich überlegen und England noch ebenbürtig ist, ein Automobil erst auf 927,0 Köpfe der Bevölkerung. Aus diesem einfachen Gegenüberstellung ergibt sich die Folgerung berechtigt, daß das deutsche Absatzgebiet noch einer stetigen bedeutenden Vergrößerung gewiß sein kann.

Die Steigerung der deutschen Motorfahrzeuge ist in den letzten Jahren ganz außerordentlich groß gewesen. Es wurden im Jahre 1911 17 087 Wagen gegen 13 113 im Jahre 1910 und 9444 im Jahre 1909 fabriziert. Sie hat sich also gegen das Vorjahr um 80,9 v. H. und gegen das Jahr 1910 um 30,3 v. H. vermehrt. Die Vermehrung an Personenwagen allein betrug, da im Jahre 1911 11 892 Stück gegen 15 320 Stück in 1911 fabriziert wurden, 3428 Wagen, das ist 28,8 v. H. Personenwagen mehr als gegen das Vorjahr.

Sehr beachtenswert ist die Trennung der Produktion nach den einzelnen Herdorten. Demnach ist die Vermehrung der Wagen um 6 PS, welche nur 74 Stück beträgt, gegen das Vorjahr eine unermessliche. Dagegen ist die Vermehrung der Wagen zwischen 6 bis 10 PS eine besonders ins Auge springende. Es wurden davon im Jahre 1911 6744 Wagen gegen 4973 im Vorjahre, also 1771 Stück mehr fabriziert. Dieses bedeutet also eine Vermehrung um 35,6 v. H. gegen das Vorjahr. Sehr bemerkenswert ist auch die Zunahme der Lastwagenproduktion. Sie betrug, da im Jahre 1911 1767 gegen 1121 Wagen im Vorjahre fabriziert wurden, rund 50 v. H.

Die Gesamtproduktion.

Die 1901 nur 5,7, 1909 bereits 73, 1910 über 109 Millionen Mt. betrug, stieg im Jahre 1911 auf 157 Millionen. Danach hat sich in den letzten drei Jahren die Produktion mehr wie verdoppelt und ist im letzten Jahre um die Hälfte gewachsen. Dieser Wert ist immer noch nicht über eine Produktionsstatistik der Eisenindustrie. Ihr Wert ist für 1911 auf 204,1 Millionen Mt. zu schätzen, es beträgt also der Gesamtproduktionswert der Automobilindustrie, und zwar gering angenommen, 361,1 Millionen Mt.

Prinz Heinrich-Flug 1913.

Die offizielle Ausschreibung.

Die Südbestattung des Deutschen Luftfahrer-Bundes gibt die offizielle Ausschreibung für den im Mai stattfindenden ersten „Prinz-Heinrich-Flug“ (3. Zuerstflug) (ca. 170 Antr.) bekannt. Der Wettbewerb ist national und besteht aus einer Vorprüfung, drei Tagesflügen (Zuerstflüge-Flüge), bei denen die Gesamtflugdauer bemerkt wird, und einer zugehörigen Aufklärungsflüge.

Beginn des Fluges ist am Pfingst-Sonntag (11. Mai) in Wiesbaden. Am Tage vorher findet eine Vorprüfung der nicht der Heeresverwaltung gehörigen Apparate statt. Die erste Tagesetappe führt von Wiesbaden nach Laffel (ca. 165 Antr.) mit einer Zwischenlandung in Siegen (65 Antr.). Am 12. Mai wird der Flug nach Koblenz fortgesetzt (ca. 170 Antr.). Der nächste Tag ist ein Ruhetag. Am 14. Mai wird die ca. 200 Antr. lange Etappe Koblenz—Aartrube durchgeführt. Durch nachträgliche Bestimmung kann die Durchführung gewisser Kontrollstellen, deren eine ev. Ausfall a. S. werden soll, angeordnet und die Etappe dadurch auf 300 Antr. vergrößert werden. Der 15. Mai ist Ruhetag. Am 16. Mai findet zwischen Karlsruhe und Stuttgart eine Aufklärungsflüge statt, nach deren Beendigung in Straßburg gelandet wird. Am 17. Mai wird der Prinz-Heinrich-Flug durch eine weitere Aufklärungsflüge zwischen Straßburg und Freiburg in südlicher Richtung beendet. Erst der Schlussflug ist in Straßburg. Verschiebungen dieses Programms behält sich die Verwaltung vor.

Der Wettbewerb ist offen für: 1) Deutsche Militär- und zivile Piloten, 2) Piloten der Heeresverwaltung oder der Marineverwaltung; 3) Flugzeugführer deutscher Reichsangehörigkeit, die aktive Offiziere oder Offiziere des Reichsangehörigkeit sind oder einem Verein der Südbestattung des Deutschen Luftfahrer-Bundes angehören und vom Vorstand dieses Vereins vorgeschlagen werden. Als Wettbewerber gilt bei dieser Kategorie der Besitzer des Flugzeuges. Alle teilnehmenden Piloten müssen einen ununterbrochenen Flug von einer Stunde Dauer und mindestens zehn Flüge mit Passagier ausgeführt haben, wobei sie wenigstens einen Flug mit Passagier erreicht haben müssen; ferner müssen sie fliegen die Höhe von 800 Metern. Die Teilnahme eines Passagiers, der aktiver Pilot, der in Uniform verkleidet ist, oder Offizier des Reichsangehörigkeit sein muß, ist vorgeschrieben. Der Passagier der Aufklärungsflüge muß die Leistung nach der Gesamtflugdauer, die er geleistet hat, zusammen aus dem reinen Flugzeit und aus der für die Aufklärungsflüge gebrauchten Zeit, unter Zuzurechnung der für die Aufklärungsflüge gebrauchten Zeit, die beim Landen in Wiesbaden oder auf einem anderen Platz entstanden sind. Bei der Berechnung der reinen Flugzeit und bei der Bestimmung der schwächeren Motoren eine Vorbezug. Startet ein Führer an dem vorgeschriebenen Tage nicht, sondern erst am nächsten Tage, so wird die Flugzeit für die Etappe mit 50 v. H. Aufschlag in die Bewertung gezogen. Legt er die Etappe auch an diesem Tage nicht zurück, so hat er auf einen Zuerstflügepreis keinen Anspruch mehr.

Bei den Aufklärungsflügen stellt der Chef des Generalstabes der Armee die Aufgaben. Die Bewertung geschieht lediglich nach militärischen Rücksichten. Die teilnehmenden Piloten müssen in Deutschland hergestellt sein, doch sind Motoren beliebiger Herkunft zugelassen. Die Zuerstflüge-Flüge müssen mit niedrigem Preis ausfallen. Sämtliche Reparaturen sind erlaubt, ausgenommen das Auswechseln des Motors, des Flugzeugkörpers, der Tragwerke oder der Flügel. Weiterhin müssen die Bewerber um den Ehrenpreis des Kaisers die Zuerstflüge-Flüge und die Aufklärungsflüge auf ein und demselben Flugzeug zurückgelegt haben. Die nicht der Heeresverwaltung gehörigen, für die Zuerstflüge-Flüge genannten Piloten müssen in einer Vorprüfung den Beweis erbringen, daß sie die von der Heeresverwaltung geforderten Eigenschaften besitzen.

Die Preise sind Ehrenpreise, sie fallen in: 1) Ehrenpreis des Kaisers für den Wettbewerb, der bei den Zuerstflüge-Flügen die geringste Gesamtflugdauer erzielte und die Aufklärungsflüge mit Erfolg erledigte. 2) Ehrenpreis des Kaisers für die beste Leistung bei der Aufklärungsflüge. 3) Weitere Zuerstflüge-Flügepreise. 4) Aufklärungspreise. Beim Zuerstflüge-Flügepreis steht für jeden Flugzeugführer, der die drei Zuerstflüge-Flüge zurückgelegt hat, ein Preis zur Verfügung. Auch die Bewerber um den Ehrenpreis erhalten Erinnerungspreise. Die bedauernden Passagiere erhalten gleichwertige Preise wie die Führer. Die Wettbewerber, die nicht aktive Offiziere sind, erhalten Geldentschädigungen, die gemäß werden, wenn ihre Flugzeuge die betreffenden Tagesetappen an den dafür bestimmten oder am darauffolgenden Tage erledigt haben.

Nordische Spiele.

Beginn der Konkurrenz — Radsport geschlagen. (Eigener Drahtbericht)

Stockholm, 9. Februar.

Heute konnten die Spiele hier ihren Anfang nehmen. Im Stadion fanden auf leiblicher Eishaus die Eismannschaften statt. Ueber 500 Mr. sahen Ostarradien in 45% vor Eoerthaus und Oehlen, während über 5000 Mr. der Russe Spolito in 8 : 53 Minuten mit 6 Set. schlug. Im Eishaus fanden bei Stockholm gewann in der 1. Klasse die Däne „Alu“, in der 2. Klasse „Sunderung“, in der 3. Klasse „Arvingens Rabourne“, in der 4. Klasse „Hallen“. Beim Schützengilde wurde in der 1. Klasse über 10 000 Mr. Leutnant Versaell in 17 : 48 Sieger, in der zweiten Klasse über 5000 Mr. Gunnar Lindgren in 10 : 15.

Das Schispringen um die Schwedische Meisterschaft gewann Lind und damit für „Dungardsens Drehtorsforening“ den Königspokal. Der zweite „Jensson“, gewann den Hjalmarsspokal für den Eishaus „Björns“. Das Springen um den Prinz Wilhelmspokal gewann mit einem neuen schwedischen Rekord von 30,5 Mr. der Schwede Nilson. Im Armeeschießen über 150 Antr. von Narva nach Rohnäs wurde der Porporat Wilhelmson in 19 : 18 Erster.

Soen Hediu als Politiker.

Nach einer Unterredung mit dem Schwedischen Korrespondenten.

Dr. Soen Hediu, der bekanntlich nach Berlin gekommen ist, um an der Gedächtnisfeier für seinen verstorbenen Vater, den Berliner Geographen v. Richthofen, teilzunehmen, wird sich noch einige Tage in Berlin aufhalten, um für sein Werk über die Ergebnisse seiner letzten Reise in Zentralasien gewisse Vorarbeiten zu treffen, für die die künftigen Bände der „Reise in Zentralasien“ nicht ausreichen. Er arbeitet in der Wohnung seiner Berliner Eltern, die er seit dem letzten Jahre geortet hat. Aber Soen Hediu hat neben seinen wissenschaftlichen auch manigfache andere, namentlich politische Interessen. Er ist ein glühender Schwedischer Patriot, der mit einer rührenden Energie an seinen Heimatland hängt. Man weiß, mit welcher Begeisterung er sich vor kurzer Zeit für die Werbemachung seines Volkes eingesetzt hat, damit Schweden gerettet würde gegen eine etwaige russische Invasion, die von vielen Schweden befürchtet wird. Denn seit den Tagen von Narva und Poltawa gilt Russland in Schweden als der Erbfeind.

Bekannt ist, daß das inwärtlich als apertur bekannte Lehnrecht Peters des Großen die Politik der nordischen Länder im 19. Jahrhundert bestimmt hat. Von Russland an die Schwedische Lehnrecht hat man angefangen, aber den Schwedischen Lehnrecht hat man noch nie vor und auf dieses Lehnrecht mit Rücksicht auf die schwedischen Vorkämpfer zum Beispiel zur Schwedischen Armee der letzten Jahre zurückzuführen. Soen Hediu hat diesen Gedanken schon seit Jahren aufgeführt, erweitert und in das Volk geführt, indem er seine „Reise in Zentralasien“ schrieb, die in einer Auflage von über ein Millionen Exemplare in Schweden verbreitet wurde. Er wies in dieser Arbeit, die auch ins Deutsche schon übersetzt wurde, darauf hin, wie schwer es für ein kleines Volk wie Schweden ist, in einem so großen Staat zu bestehen und in das Volk geführt, um dessen Interessen zu wahren und zu fördern, daß das ganze Volk, jung und alt, ähnlich wie in Norwegen und in der Schweiz, in Schwedenvereinen und durch militärische Übungen sich bilden und für den Ernstfall bereit erhalten. Infolge dieser seiner Mission hat Soen Hediu sehr viele Gemüter gewonnen, die fast ausschließlich Geographische Gesellschaften an der Spitze der Ehrenmitglieder, womit sie aber nur seinem Verdienst zu danken.

Nach Soen Hediu Ansicht ist die russische Frage mit dem Balkankrieg aufs engste verbunden. Denn unterliegt die Türkei, dann ist zu erwarten, daß Russland über kurz oder lang die armenische Erbschaft antritt, auf die es sich seit Jahren vorbereitet, aber sorgsam verborgen hat. Hediu kennt Armenien aus eigener Anschauung, er hat seinen Reisen durch Zentralasien, Persien, Griechenland und Arabien wiederholt besucht und er erinnert daran, daß die türkischen Kriege 1878, 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2686, 2687, 2688, 2689, 2690, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2698, 2699, 2700, 2701, 2702, 2703, 2704, 2705, 2706, 2707, 2708, 2709, 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721, 2722, 2723, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 2729, 2730, 2731, 2732, 2733, 2734, 2735, 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741, 2742, 2743, 2744, 2745, 2746, 2747, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2755, 2756, 2757, 2758, 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764, 2765, 2766, 2767, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2774, 2775, 2776, 2777, 2778, 2779, 2780, 2781, 2782, 2783, 2784, 2785, 2786, 2787, 2788, 2789, 2790, 2791, 2792, 2793, 2794, 2795, 2796, 2797, 2798, 2799, 2800, 2801, 2802, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807, 2808, 2809, 2810, 2811, 2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2822, 2823, 2824, 2825, 2826, 2827, 2828, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839, 2840, 2841, 2842, 2843, 2844, 2845, 2846, 2847, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2857, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862, 2863, 2864, 2865, 2866, 2867, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2896, 2897, 2898, 2899, 2900, 2901, 2902, 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909, 2910, 2911, 2912, 2913, 2914, 2915, 2916, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2929, 2930, 2931, 2932, 2933, 2934, 2935, 2936, 2937, 2938, 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2945, 2946, 2947, 2948, 2949, 2950, 2951, 2952, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 2962, 2963, 2964, 2965, 2966, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2972, 2973, 2974, 2975, 2976, 2977, 2978, 2979, 2980, 2981, 2982, 2983, 2984, 2985, 2986, 2987, 2988, 2989, 2990, 2991, 2992, 2993, 2994, 2995, 2996, 2997, 2998, 2999, 3000, 3001, 3002, 3003, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009, 3010, 3011, 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018, 3019, 3020, 3021, 3022, 3023, 3024, 3025, 3026, 3027, 3028, 3029, 3030, 3031, 3032, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3042, 3043, 3044, 3045, 3046, 3047, 3048, 3049, 3050, 3051, 3052, 3053, 3054, 3055, 3056, 3057, 3058, 3059, 3060, 3061, 3062, 3063, 3064, 3065, 3066, 3067, 3068, 3069, 3070, 3071, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3077, 3078, 3079, 3080, 3081, 3082, 3083, 3084, 3085, 3086, 3087, 3088, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3094, 3095, 3096, 3097, 3098, 3099, 3100, 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3106, 3107, 3108, 3109, 3110, 3111, 3112, 3113, 3114, 3115, 3116, 3117, 3118, 3119, 3120, 3121, 3122, 3123, 3124, 3125, 3126, 3127, 3128, 3129, 3130, 3131, 3132, 3133, 3134, 3135, 3136, 3137, 3138, 3139, 3140, 3141, 3142, 3143, 3144, 3145, 3146, 3147, 3148, 3149, 3150, 3151, 3152, 3153, 3154, 3155, 3156, 3157, 3158, 3159, 3160, 3161, 3162, 3163, 3164, 3165, 3166, 3167, 3168, 3169, 3170, 3171, 3172, 3173, 3174, 3175, 3176, 3177, 3178, 3179, 3180, 3181, 3182, 3183, 3184, 3185, 3186, 3187, 3188, 3189, 3190, 3191, 3192, 3193, 3194, 3195, 3196, 3197, 3198, 3199, 3200, 3201, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3207, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3215, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3227, 3228, 3229, 3230, 3231, 3232, 3233, 3234, 3235, 3236, 3237, 3238, 3239, 3240, 3241, 3242, 3243, 3244, 3245, 3246, 3247, 3248, 3249, 3250, 3251, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 3260, 3261, 3262, 3263, 3264, 3265, 3266, 3267, 3268, 3269, 3270, 3271, 3272, 3273, 3274, 3275, 3276, 3277, 3278, 3279, 3280, 3281, 3282, 3283, 3284, 3285, 3286, 3287, 3288, 3289, 3290, 3291, 3292, 3293, 3294, 3295, 3296, 3297, 3298, 3299, 3300, 3301, 3302, 3303, 3304, 3305, 3306, 3307, 3308, 3309, 3310, 3311, 3312, 3313, 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319, 3320, 3321, 3322, 3323, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3333, 3334, 3335, 3336, 3337, 3338, 3339, 3340, 3341, 3342, 3343, 3344, 3345, 3346, 3347, 3348, 3349, 3350, 3351, 3352, 3353, 3354, 3355, 3356, 3357, 3358, 3359, 3360, 3361, 3362, 3363, 3364, 3365, 3366, 3367, 3368, 3369, 3370, 3371, 3372, 3373, 3374, 3375, 3376, 3377, 3378, 3379, 3380, 3381, 3382, 3383, 3384, 3385, 3386, 3387, 3388, 3389, 3390, 3391, 3392, 3393, 3394, 3395, 3396, 3397, 3398, 3399, 3400, 3401, 3402, 3403, 3404, 3405, 3406, 3407, 3408, 3409, 3410, 3411, 3412, 3413, 3414, 3415, 3416, 3417, 3418, 3419, 3420, 3421, 3422, 3423, 3424, 3425, 3426, 3427, 3428, 3429, 3430, 3431, 3432, 3433, 3434, 3435, 3436, 3437, 3438, 3439, 3440, 3441, 3442, 3443, 3444, 3445, 3446, 3447, 3448, 3449, 3450, 3451, 3452, 3453, 3454, 3455, 3456, 3457, 3458, 3459, 3460, 3461, 3462, 3463, 3464, 3465, 3466, 3467, 3468, 3469, 3470, 3471, 3472, 3473, 3474, 3475, 3476, 3477, 3478, 3479, 3480, 3481, 3482, 3483, 3484, 3485, 3486, 3487, 3488, 3489, 3490, 3491, 3492, 3493, 3494, 3495, 3496, 3497, 3498, 3499, 3500, 3501, 3502, 3503, 3504, 3505, 3506, 3507, 3508, 3509, 3510, 3511, 3512, 3513, 3514, 3515, 3516, 3517, 3518, 3519, 3520, 3521, 3522, 3523, 3524, 3525, 3526, 3527, 3528, 3529, 3530, 3531, 3532, 3533, 3534, 3535, 3536, 3537, 3538, 3539, 3540, 3541, 3542, 3543, 3544, 3545, 3546, 3547, 3548, 3549, 3550, 3551, 3552, 3553, 3554, 3555, 3556, 3557, 3558, 3559, 3560, 3561, 3562, 3563, 3564, 3565, 3566, 3567, 3568, 3569, 3570, 3571, 3572, 3573, 3574, 3575, 3576, 3577, 3578, 3579, 3580, 3581, 3582, 3583, 3584, 3585, 3586, 3587, 3588, 3589, 3590, 3591, 3592, 3593, 3594, 3595, 3596, 3597, 3598, 3599, 3600, 3601, 3602, 3603, 3604, 3605, 3606, 3607, 3608, 3609, 3610, 3611, 3612, 3613, 3614, 3615, 3616, 3617, 3618, 3619, 3620, 3621, 3622, 3623, 3624, 3625, 3626, 3627, 3628, 3629, 3630, 3631, 3632, 3633, 3634, 3635, 3636, 3637, 3638, 3639, 3640, 3641, 3642, 3643, 3644, 3645, 3646, 3647, 3648, 3649, 3650, 3651, 3652, 3653, 3654, 3655, 3656, 3657, 3658, 3659, 3660, 3661, 3662, 3663, 3664, 3665, 3666, 3667, 3668, 3669, 3670, 3671, 3672, 3673, 3674, 3675, 3676, 3677, 3678, 3679, 3680, 3681, 3682, 3683, 3684, 3685, 3686, 3687, 3688, 3689, 3690, 3691, 3692, 3693, 3694, 3695, 3696, 3697, 3698, 3699, 3700, 3701, 3702, 3703, 3704, 3705, 3706, 3707, 3708, 3709, 3710, 3711, 3712, 3713, 3714, 3715, 3716, 3717, 3718, 3719, 3720, 3721, 3722, 3723, 3724, 3725, 3726, 3727, 3728, 3729, 3730, 3731, 3732, 3733, 3734, 3735, 3736, 3737, 3738, 3739, 3740, 3741, 3742, 3743, 3744, 3745, 3746, 3747, 3748, 3749, 3750, 3751, 3752, 3753, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769, 3770, 3771, 3772, 3773, 3774, 3775, 3776, 3777, 3778, 3779, 3780, 3781, 3782, 3783, 3784, 3785, 3786, 3787, 3788, 3789, 3790, 3791, 3792, 3793, 3794, 3795, 3796, 3797, 3798, 3799, 3800, 3801, 3802, 3803, 3804, 3805, 3806,

