Nushası 5 Kruştur

ABONE
(Posta ücreti dahil olmak üzre)

		DAHİL İÇİN	HARİÇ İÇİN
Aylık	Türk lirası	1.50	R. M. 5.—
Üç aylık	„ „	4.25	„ 13.—
Altı aylık	„ „	8.—	„ 25.—
Bir senelik	„ „	15.—	„ 50.—

yahut mükabili.

Idarehane
Tekke Cadesi No. 585 ve 587.
Telgraf adresi: Türkpost.
Telefon: Beyoğlu 209 ve 210.
Posta Kutusu: Galata 269.

Türkische Post

Preis der Einzelnummer: 5 Kruş

BEZUGSPREISE:

	Inland	Ausland
für 1 Monat	T. Pfd. 1.50	R.M. 5.—
„ 3 Monate	„ 4.25	„ 13.—
„ 6 Monate	„ 8.—	„ 25.—
„ 12 Monate	„ 15.—	„ 50.—

oder Gegenwert

Geschäftsleitung:
Tekke-Strasse Nr. 585-587.
Drahtanschr.: Türkpost.
Fernspr.: Beyoglu 209 u. 210.
Postfach: Galata 269.

5 Jahrgang Nr. 280 — Tageszeitung für den Nahen Osten — Stambul, Sonnabend, 11. Okt. 1930

Organ der Deutsch-Türkischen Vereinigung, Berlin, der Türkisch-Deutschen Handelskammer, Hauptsitz Frankfurt a. M. und der Deutschen Handelskammer in Wien.

SERVICE

Von den Stadtwahlen.

Die Zahl der Stimmen, die bis gestern für die Stadtwahlen abgegeben worden sind, sollen 20.000 betragen. Da diese Wahlbeteiligung nicht ausreicht, wurde beschlossen, die Wahl um eine Woche zu verlängern und zwar in allen Bezirken mit Ausnahme der Inseln.

Im allgemeinen verliefen die Wahlen ruhig. In einigen Vierteln kam es zu kleinen Zwischenfällen, die aber ohne Weiterungen beigelegt werden konnten. In Schechsadebaschi kam eine Gruppe von 25 Männern vor das Wahllokal, um ihre Stimme abzugeben. Bei der Untersuchung ihrer Ausweisscheine stellte sich jedoch heraus, dass sie bereits im Bezirk Kütschük Basar in Pera gewählt hatten, worauf sie vom Wahlkomitee abgewiesen wurden. Einer von ihnen liess sich darauf zu einer beleidigenden Aeusserung hinreissen. Er wurde von der Polizei verhaftet, aber später wieder frei gelassen.

In Jeniköj begab sich der Führer der liberalen Partei, Fethi Bej, der im Hause Nedschmeddin Mollah Bejs wohnt, zum Wahllokal, um seine Stimme abzugeben. Er wurde jedoch mit der Begründung abgewiesen, dass nach den Bestimmungen des Wahlgesetzes der Wähler mindestens 6 Monate vor der Wahl in Stambul ansässig gewesen sein muss.

In Ejub rief im Verlaufe einer Wahlrede ein gewisser Selaheddin, dass die Türkei durch Diktatur regiert werde. Als einige Anwesenden energisch von ihm nähere Auskunft über seine Angaben verlangten, ergriff Selaheddin die Flucht.

Die Tabakarbeiter in Dschubali begaben sich gestern abend nach Fabrikschluss zum Wahllokal. Da das Wahllokal bereits geschlossen hatte, veranstalteten ca. 500 Arbeiter einen Umzug unter Vorantragung eines Schildes mit der Aufschrift: Wir wollen Freiheit! Wir können aber unsere Stimme nicht abgeben, weil das Wahllokal geschlossen ist. Es wurde ihnen bekanntgegeben, dass sie heute, am Freitag, wo die Fabrik geschlossen hätte, von ihrem Stimmrecht Gebrauch machen können. Darauf zerstreute sich die Menge langsam.

Der frühere Scheich von Uemüsinan Tekke und jetzige Abgeordnete von Kirchehier, Jahia Bej, (Volkspartei) hielt in Kasim Pascha eine Rede in der er u. a. sagte, dass die liberale Partei sämtliche Schmarotzer gekauft hätte. Die Menge protestierte darauf heftig. Jahia Bej, darüber ungehalten, nannte dann die liberale Partei „Die Partei der Apostel". Durch den Lärm der Menge konnte seine Rede nicht weiter verstanden werden.

In der Nacht arbeiteten die Propagandisten der beiden Parteien, um die Wähler für sich zu gewinnen. Oft wurden den Wählern mit dem Stimmzettel 25 Piaster überreicht. Einer Frau wurde ebenfalls zur Abgabe ihrer Stimme 25 Piaster mit dem Stimmzettel übergeben. Später stellte sich heraus, dass die Frau nicht zur Wahl berechtigt war, worauf die Agitatoren das Geld wieder zurückverlangten.

Gestern vormittag zogen 300 Personen in Kasim Pascha unter Vorantragen einer grünen Fahne vor die Moschee, wo die Wahlurne aufgestellt war, um ihre Stimmen abzugeben. Die Menge rief „Es lebe die liberale Partei". Sie versuchte in den Hof der Moschee einzudringen und drängte die Polizisten und Gendarmen zurück. Die Wahlurne war in der Zwischenzeit in Sicherheit gebracht worden und die Wahl wurde auf 2 Stunden ausgesetzt. Der Polizeidirektor Ali Risa Bej begab sich selbst nach Kasim Pascha und richtete dort an die Menge die Aufforderung den Moscheehof zu verlassen. Er betonte, dass wenn der Moscheehof nicht von der Menge geräumt werde, er gesetzliche Mittel anwenden müsste. Daraufhin konnten die Demonstranten unter grossen Schwierigkeiten aus dem Hof gedrängt werden. In ganz Kasim Pascha macht die Bevölkerung für die liberale Partei Propaganda.

*

Bis jetzt sind in 14 Wilajets, 114 Kasas und 20 Gemeinden die Wahlen beendet. In weiteren 350 Kasas ist die Wahl noch nicht abgeschlossen.

Nachspiel zu den Demonstrationen in Smyrna.

Bei den seinerzeit in Smyrna anlässlich der Anwesenheit des Führers der liberalen Partei, Fethi Bej, stattgefundenen Demonstrationen, wurde seitens der Volkspartei ebenfalls eine Demonstration organisiert. Die Staatsanwaltschaft von Smyrna hat nun gegen den Organisator und Urheber dieser Demonstration, den Vertrauensmann der Volkspartei, Salih Bej und 5 weitere Personen Klage erhoben. Der Prozess soll am 18. d. M. stattfinden.

Aus der türkischen Presse.

In der *Milliyet* schreibt der Abgeordnete von Adrianopel Zeki Messut Bej seine Athener Eindrücke anlässlich der Tagung der Balkankonferenz, und sagt, dass die Griechen es verstanden hätten, diese Idee in das Gebiet der Wirklichkeit zu verpflanzen. Er führt dann aus, dass eine Verständigung der Nationen, unter welchem Titel sie auch geschehen möge, eine Lebensnotwendigkeit darstelle, und sagt dann, dass man nicht fehlgehen würde, wenn man heute behauptete, dass eine Balkanunion im Verhältnis zur europäischen Union eine grössere Wahrscheinlichkeit in sich berge.

Auch Jakup Kadri Bej schildert in *Tukilap* die ersten Eindrücke, die er in Athen gesammelt hat, und schreibt, daß in der Türkei das Thema nicht mit der entsprechenden Wichtigkeit behandelt werde. Die Balkankonferenz trage den Namen einer der grössten Bewegungen, die die Befriedung des Nahen Osten zum Ziele habe.

Anlässlich der in der Presse veröffentlichten Erklärungen der Dette Publique in Paris über die Zahlung der ottomanischen Schulden schreibt Junus Nadi Bej in *Cumhuriyet*, dass die Vertreter der Gläubiger die ganze Angelegenheit so hinstellen wollen, als ob durch die faktische Stabilisierung der türkischen Währung die Hindernisse beseitigt worden sind, die sich vorher bei den Ratenzahlungen bemerkbar machten.

Anlässlich der Angriffe auf die liberale Partei, dass sich in ihren Kandidatenlisten unter anderen auch Nichtmohammedaner befinden, schreibt *Son Posta*, dass die Nichttürken ebenfalls Bürger dieses Landes sind, und ihre Steuern bezahlen und zu Militärdiensten herangezogen werden, und infolgedessen auch von ihrem freien Wahlrecht Gebrauch machen müssten.

Der Gegensatz Nanking-Mukden.

Peking, 8. Okt.

Die Beziehungen zwischen Nanking und Marschall Tschangshueliang, der, wie bekannt, mit seinen Truppen Tientsin und Peking besetzt hat, sind noch nicht geklärt. Die ersten Verhandlungen, die zwischen Tschangshueliang und den bevollmächtigten Vertretern der Nankingregierung stattgefunden haben, bewiesen, daß Nanking und Mukden in der Frage der Verwaltung Chinas auf vollkommen verschiedenem Standpunkt stehen, über den eine Einigung vorläufig ausgeschlossen ist. Marschall Tschangshueliang ist gegen das Verschwinden Fengs und Jensinschans vom politischen Leben in China und verlangt die vollkommene Reorganisierung der chinesischen Nationalregierung und den Rücktritt zweier unbeliebter Minister. Die Lage ist trotz der Bemühungen Nankings, eine formelle Einigung mit Mukden zu erzielen, bis auf weiteres gespannt.

Neue Unruhe unter den Afridis.

London, 8. Okt.

Unter den Afridi-Stämmen machen sich Anzeichen neuer Unruhe bemerkbar. Sie versuchen, eine Kriegsmacht zusammenzubringen, und drohen, die Häuser englischer Regierungsbeamter anzuzünden, falls ihre Ansprüche nicht erfüllt würden.

PANORAMA PALAST
Bierhalle -Restaurant
Jeden Abend
„BALALAIKA" Salonorchester
Bier - Dusiko - Mese
Istiklal Caddesi 150 (gegen. dem Kino Schick)

Ankunft der „G 38"

Rundflug über Stambul. — Sonntag start nach Athen.

Unsere Geduld wurde wirklich auf eine harte Probe gestellt. Das seit Tagen erwartete Riesenflugzeug wollte und wollte nicht kommen. Heute aber wurden wir doch noch belohnt, und zwar reichlich belohnt. Wer der Ankunft dieses Riesenvogels, der gestern Nachmittag ¼ nach 3 Uhr über Stambul erschien, auf dem Flugplatz Jeschilköj beiwohnen durfte, hat gewiß nicht mehr an die lange Wartezeit gedacht und sich vom Anblick dieses technischen Wunders überwältigen lassen. Das Flugzeug überflog den Flugplatz in der Richtung auf Stambul, und kehrte dann nach einigen Rundflügen über der Stadt wieder zurück. Eine Anzahl grosser in geradezu verblüffender Sicherheit ausgeführter Kurven brachte es rasch der Erde näher, sodass es zur Landung ansetzen konnte. Aber hier erst am Boden wirkte die Grösse und Mächtigkeit der Maschine in vollem Ausmasse. Die beiden Junkersflugzeuge, die ständig für den Dienst der Lufthansa auf dem Flugplatz in Jeschilköj stehen, und die gewiss auch nicht zu den kleinsten Maschinen gehören, konnten unter einem Flügel ihres grossen Bruders Schutz finden so gewaltig sind dessen Ausmasse. Im Nu war das Flugzeug von der wartenden Menge dicht umringt. Der erste Pilot, Flugkapitän Zimmermann, wurde beim Aussteigen mit Händeklatschen und begeisterten Zurufen begrüsst. Nach der Erledigung der Zoll- und Passkontrolle, die sehr schnell vonstatten ging, verliessen auch die anderen Insassen das Flugzeug. Der Leiter des Fluges, Dr. Böhm, begrüsste den *Deutschen Botschafter*, den ungarischen Gesandten und den Abgeordneten und Chefredakteur der „Dschumhuriet", Junus Nadi Bej, die sich neben vielen anderen Persönlichkeiten, insbesondere aus der deutschen Kolonie, zur Ankunft des Flugzeuges auf den Flugplatz begeben hatten.

Das Flugzeug war gestern gegen 1/2 1 Uhr in Konstanza gestartet und an der Küste des Schwarzen Meeres entlang geflogen. Der Flug war bei dem wundervollen Wetter, das gestern herrschte, angenehm und in jeder Hinsicht normal verlaufen. Der Weiterflug nach Athen wird voraussichtlich am Sonntag erfolgen. Heute wird das Flugzeug hier bleiben und evtl. noch einen Rundflug über Stambul und den Bosporus machen. Die weiteren grossen Etappen des Europarundfluges sollen Athen, Rom, Marseille, Barcelona, Madrid, Lissabon, Paris und London sein.

*

Junkers hat sich die Schaffung des wirtschaftlichen und betriebssichern Schnell - Fernverkehrsflugzeugs schon seit vielen Jahren als Hauptaufgabe gestellt; sein grundlegendes Gleitfliegerpatent aus dem Jahre 1910 enthält auch bereits im Prinzip die Lösung dieser Aufgabe.

Ein wirklich aussichtsreicher, wirtschaftlich lohnender Luftverkehr neben den bereits langerprobten, an die obere Grenze ihrer Entwicklungsmöglichkeit herangeführten Boden- und Seeverkehrsmitteln ist von bestimmten Voraussetzungen abhängig. In erster Linie wird er dort möglich sein, wo alle die Hemmnisse und Verzögerungen, wie An- und Abfahrtzeiten zum Flugplatz, Aufenthalte durch Zwischenlandungen zur Betriebsstoffaufnahme, Zollabfertigungen, Wartezeiten usw., gegenüber den Zeiten für die eigentliche Beförderung bedeutungslos werden oder überhaupt wegfallen, d. h. auf grossen und grössten internationalen Durchgangsstrecken und im Ueberseeverkehr.

Die G 38 soll ein wesentlicher Schritt in der Entwicklung zu diesem wirtschaftlichen und betriebssicheren Schnellfernverkehrsflugzeug der Zukunft sein.

Ziel war bei Junkers-G 38 eine weitgehende Annäherung an das „Nurflügelflugzeug" zu erreichen, alle schädlichen Widerstandsflächen entsprechend dem Junkers-Gleitfliegerpatent möglichst zu vermeiden (d. h. nicht Auftrieb erzeugende Teile dem Luftstrom zu entziehen) oder wenigstens auf ein Minimum zu beschränken und eine möglichst glatte, ungestörte Tragfläche, vor allem an der gegen alle Störungen besonders empfindlichen Profiloberseite und Vorderkante zu erhalten. Der Rumpf verschwand daher, wenigstens im Bereich des Flügels, fast vollkommen, dafür wurde die Dicke des Tragflächenprofils in der Mitte so gross gewählt, dass im Innern grosse Nutzräume mit ausreichender Stehhöhe erzielt wurden. Nach hinten wächst aus dem Profil nur ein als Leitwerks- und Sporn-träger dienender Rumpffortsatz heraus, nach vorn unten ist von der Flügelvorderkante aus als Fortsetzung des hier angeordneten Führerraumes, der nur wenig über das Profil des Flügels hervorragt, ein windschnittiger Navigationsraum vorgezogen, dessen untere Verlängerung unter dem Flügel in geringer Höhe nach hinten geführt ist und dort in den Rumpffortsatz übergeht. Der Mehrwiderstand dieses Teiles beschränkt sich auf den verhältnismässig geringen Reibungswiderstand, ohne eine wesentliche Störung in der Strömung am Profil hervorzurufen. Man erhält jedoch auf diese Weise neben einer grösseren Bauhöhe für den Rumpf einen geräumigen, von aussen gut zugänglichen Laderaum, welcher außerdem bei eventuellen schweren Brüchen noch einen weiteren wirksamen Schutz für das an sich schon kräftige Flügelmittelstück mit seinen Nutzräumen und deren Inhalt bildet.

Als aerodynamisch besonders wichtig ist erkannt, möglichst alle die Strömung störenden, in ihrer Form ungünstigen Anbauten, wie sie besonders bei mehrreihigen und Sternmotoren entstehen, an der Vorderkante der Flügel zu vermeiden oder mindestens diese Anbauten aerodynamisch so günstig wie möglich auszubilden. Ausser der Nutzlast, der Besatzung und den Betriebsstoffen sind bei der Junkers-G 38 daher auch sämtliche vier Motoren völlig im Innern des Flügelprofils untergebracht und dem freien Luftstrom entzogen. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit wurde bei der Junkers-G 38 zunächst das Triebwerk in vier Motore unterteilt, anstatt der in Junkers-Großflugzeugen bisher verwendeten drei Motoren.

Die wesentlichste Neuerung in der Triebwerksanordnung zum Zweck der Erhöhung der Betriebssicherheit ist die Zugänglichkeit und Wartbarkeit der Motoren und der gesamten Maschinenanlage überhaupt, wie Brennstoff-, Schmier-, Kühl- und Zündanlage, im Fluge, wodurch die Möglichkeit gegeben ist, während des Fluges, evtl. unter vorübergehender Stillsetzung einzelner Motoren, die Mehrzahl der oft nur geringfügigen, aber doch verhängnisvollen Störungen zu beseitigen.

Eine weitere wichtige Neuerung liegt in der Unterteilung der Führung des Flugzeuges und der Ueberwachung der ganzen Maschinenanlage. Bei der ständigen Vergrösserung der Maschinen und der Weiterentwicklung der Instrumentierung für die Navigation, besonders das Fliegen bei schlechtem Wetter und Nebel, andererseits der Unterteilung und Komplizierung der ganzen Triebwerks- und Maschinenanlage wird es bei den großen, mehrmotorigen Flugzeugen für den Führer unmöglich, alles selbst zu übersehen und zu bedienen. Schon bei den dreimotorigen, großen Verkehrsflugzeugen hat die Ueberwachung und Bedienung der Maschinenanlage, bis auf Drehzähler, Gashebel und Zündung, ein zweiter Mann, der Bordwart, übernommen. Während aber dort immer noch die gesamten Schaltungen, Regulierungen und Kontrollinstrumente für die Maschinenanlage im Führerraum lagen, sind in der Junkers-G 38 diese bis auf die Tourenzähler, Gashebel und Hauptmagnetschalter sowie einen Generalausschalter — durch welchen im Falle der Gefahr sämtliche elektrischen Leitungen stromlos gemacht und die Feuerlöscher in Tätigkeit gesetzt werden — aus dem Führerraum heraus auf eine unmittelbar hinter dem Führerraum liegende Hauptschalttafel verlegt, welche von dem leitenden Maschinisten überwacht und bedient wird, der sich unmittelbar mit dem Führer verständigen kann. Vor dem Führer sind außer den obengenannten nur die Navigationsinstrumente angeordnet. Durch mindestens einen zweiten Maschinisten wird die Maschinenanlage und Betriebsstoffanlage dauernd überwacht. Elektrische Maschinentelegrafen und Signalhupen ermöglichen dauernde Verständigung zwischen den einzelnen Gliedern der Besatzung.

Die hier kurz skizzierten, in zäher Entwicklungsarbeit unter Aufwendung sehr beträchtlicher Entwicklungskosten geschaffenen Verbesserungen und Neuerungen, welche an der G 38 zur Anwendung gebracht wurden, haben sich bei den bisher durchgeführten Flugversuchen voll bewährt und lassen auch für die Zukunftsentwicklung gute Erfolge erwarten.

Die technischen Daten des Flugzeuges sind folgende:

Spannweite	45 m
Länge	23 m
Leergewicht	13 to
Fluggewicht	20—24 to

Triebwerkanlage:
4 Junkers-Motoren mit zusammen 2400 PS.
Zahlende Nutzlast:
außer 700 kg für Besatzung und Ausrüstung.
bei 1000 km Reichweite 7,8 to
bei 3500 km Reichweite,
z. B. Berlin-Persischer Golf, 3 to
Verwendungszweck:
Fracht- und Passagierbeförderung.

Aus Deutschland.

—o—

Fraktion der Staatspartei aufgelöst.

Berlin, 10. Oktober.

Die Reichstagsfraktion der Staatspartei ist aufgelöst, da 6 der 20 Mitglieder ihren Austritt aus der Partei erklärt haben. Die Partei besitzt mit 14 Mitgliedern nicht mehr Fraktionsstärke.

Hochwasser.

Berlin, 10. Oktober.

Aus dem unteren Elbegebiet kommen Meldungen über Hochwasser und auch im Saargebiet ist ein weiteres Steigen der Flüsse bemerkbar. Das Hochwasser hat zwei Todesopfer auf Nebenflüssen der Saar gefordert.

Auch aus Nordostfrankreich kommen Nachrichten von Ueberschwemmungen. Die Maass ist bei Verdun stark im Steigen begriffen.

Feiern in Kärnten.

Klagenfurt, 10. Oktober.

Anlässlich des 10. Jahrestages der Kärntner Volksabstimmung sind in Kärnten dreitägige Festlichkeiten. In Klagenfurt wurden Ansprachen und Illuminationen abgehalten.

Aus Brasilien.

Newyork, 10. Okt. (A.A.)

Aus Rivera wird gemeldet, daß eine große Schlacht zwischen den Bundestruppen und den Aufständischen die von Miquel Costa kommandiert werden, im Gange ist.

Berlin, 10. Oktober.

Im brasilianischen Bürgerkrieg naht die Entscheidung. Wie argentinische Blätter melden, befinden sich alle Staaten Nordbrasiliens in Händen der Aufständischen. Aus Brasilien selbst trifft die Nachricht ein, dass die Bundestruppen östlich von Rio de Janeiro grosse Lebensmittelbestände beschlagnahmt haben.

Vom Grossen Faschistenrat.

Rom, 9. Oktober (A.A.)

In der Sitzung des Grossen Faschistenrats wurde die Gründung von faschistischen Jugendkämpfer-Vereinigungen beschlossen, die sich aus Jünglingen von 18 bis 21 Jahren zusammensetzen; ferner wurden die Vorbereitungen anlässlich der Verheiratung des Königs Boris von Bulgarien mit der Prinzessin Giovanna gebilligt und der Bericht Grandis über die auswärtige Politik und über den Verlauf des Flottenabkommens, bei welchem der Standpunkt vertreten wurde, dass Italien einen Vertrag, der nicht das Prinzip der Parität herstellt, nicht anerkennen wird, genehmigt.

Die Neuaufrollung des Reparationsproblems.

—o—

Die Wirkungen des Young-Plans auf die deutsche Wirtschaft. - Der Feldzug Schachts gegen Amerika. — Deutschland muss geholfen werden.

So schwerwiegend auch das Ergebnis der letzten Wahlen die innerpolitischen Verhältnisse Deutschlands belasten wird, so hat es dennoch ein Gutes erbracht; nicht nur das deutsche Volk in seiner Gesamtheit, sondern auch das Ausland, wenigstens in all seinen Kreisen, die über diese Dinge zu urteilen verstehen, hat sich zu der Erkenntnis durchgerungen, dass die Deutschland auferlegten politischen und finanziellen Verpflichtungen die Hauptschuld an dieser ernsten Wirtschaftskrise tragen, deren Effekt letzten Endes die Radikalisierung des innerdeutschen politischen Lebens ist. Die Weltwirtschaftskrise mag gewiss eine schwere Belastung aller Völker darstellen, aber das deutsche Volk hätte sie bestimmt mit der ihm eigenen Elastizität überwinden können, wenn nicht durch einen allen wirtschaftlichen Gesetzen hohnsprechenden Vertrag der Initiative der deutschen Wirtschaft, dem Export des deutschen Handels und der Gesamtarbeit und Leistungsbereitschaft des ganzen deutschen Volkes eiserne und unzerreissbare Ketten angelegt worden wären. Diese Ketten sind jetzt fühlbar geworden; sie schneiden in den deutschen Volkskörper ein, da das Mass der Verzweiflung des Existenzkampfes eines Sechzig-Millionenvolkes sich an Widerständen wund reibt, die, obgleich sinnlos, nicht weichen wollen. Wenn heute aus dem deutschen Volk von rechts bis links die Ansicht vertreten wird, dass es so nicht weitergehen kann, so hat das nichts mehr mit Politik zu tun, sondern nur mit der Erkenntnis, dass alles, wirklich alles, was Deutschland seit seinem Bestehen sich erarbeitete und für die Weltallgemeinheit schuf, zusammenbrechen muß, wenn diese Weltallgemeinheit nicht endlich zu dem Wissen kommt, dass dieser kranke deutsche Volkskörper eins der wichtigsten Organe der Weltstruktur darstellt.

Der frühere Reichsbankpräsident Dr. Schacht war eine der führenden Persönlichkeiten bei der Aussprache über die Gestaltung der Young-Planes. Man wird sich noch erinnern, mit welcher Zähigkeit der deutsche Delegationsführer gegen die immer sich steigernden Forderungen der Gegenseite ankämpfte. Man macht es ihm jetzt vielfach zum Vorwurf, dass er ja selbst damals in Paris seine Zustimmung zu dem neuen Zahlungsplan gab. Dabei übersieht man allerdings, dass Dr. Schacht sofort aus seiner Erkenntnis über die Undurchführbarkeit des Young-Planes keinen Hehl mehr machte, als er die Feststellung machen musste, dass die Voraussetzungen, unter denen er damals seine Zustimmung in Paris gab, nicht erfüllt wurden. Dr. Schacht zog die Konsequenzen und trat als Reichsbankpräsident zurück. Wer die Persönlichkeit Dr. Schachts kennt, wusste, dass sein Ausscheiden aus dem offiziellen Leben Deutschlands keine Aufgabe seiner politischen Wirksamkeit sein konnte. Dazu ist die Persönlichkeit Dr. Schachts viel zu vital, impulsiv und arbeitswillig. Unbelastet von den Hemmungen eines hohen politischen Amtes konnte nun Dr. Schacht lediglich aus seiner Persönlichkeit heraus wirken, für ein Ziel, das seines Lebens Mission sein soll, für die Rettung Deutschlands aus seiner Not, die, wenn nicht etwas ganz Umwälzendes geschieht, zu einer Katastrophe der Welt werden muss.

Dr. Schacht weilt jetzt in den Vereinigten Staaten von Amerika. Er wirkt jetzt in dem Lande, in dem die Schlüsselstellung der Weltwirtschaftskrise und mit ihr auch des unwürdigen, wirtschaftlich sinnlosen Reparationsproblems zu suchen ist. Das Arbeiten Dr.