

Die Reise der *Karadeniz* im Jahr 1926:
Schwimmender Basar im Hamburger Hafen oder
Botin der Neuen Türkei?¹

Klaus Kreiser

In der Nacht vom 14. zum 15. Juli 1926 legte das türkische Messeschiff *S/S Karadeniz* am Amerika-Kai der Deutschen Levante-Linie des Hamburger Hafens an. Die Hansestadt war mit oder noch vor London die wichtigste Station, die das Schiff auf einer fast dreimonatigen Werbefahrt für türkische Produkte berührte. An dieses singuläre Unternehmen wurde in den letzten Jahren mehrfach mit Dokumentarfilmen und einer Ausstellung erinnert. Eine zusammenfassende Würdigung muss sich jedoch auf eine breitere Quellengrundlage stützen. Der folgende Beitrag ist als ein Schritt in diese Richtung zu verstehen, wobei ich ne-

1 Wegen der engen Bindung von Michael Ursinus an Hamburg, aus der er während seines akademischen Exils in München, nie ein Hehl machte, behandle ich eine Episode in den Beziehungen der Hansestadt zur Türkei etwas ausführlicher. Für wertvolle Hilfestellung bedanke ich mich an erster Stelle bei Refik Kaptan, Yavuz Köse und der Universitätsbibliothek in Erzurum.

ben zeitgenössischen Dokumenten vor allem die etwa ein Jahrzehnt später erschienenen Erinnerungen des Ersten Offiziers Süreyya Gürsu herangezogen habe.²

Die *Karadeniz* (Abb. 1) war ein 1905 in den Niederlanden gebauter Passagierdampfer von 4765 Registertonnen.³ Mit ihrer 4000 PS star-

-
- 2 Karte bei Süreyya Gürsu, 1926 *Senesinde Yapılan Seyyar Sergi Seferi Hatıraları, Derleyen ve Günümüz Türkçesine Uyarlayan Kaptan Refik Akdoğan*, Refik Akdoğan (ed. & trans.), Privatdruck. Anders als der Titel des Privatdrucks vermuten lässt, wurde die Wortwahl des Autors beibehalten, zahlreiche Osmanismen sind aber in Klammern durch ‚neutürkische‘ Wörter erläutert. Dieser als Manuskript vervielfältigte, nur teilweise paginierte Privatdruck hat den Umfang von 170 Seiten und fußt auf den in der Zeitschrift *Deniz* ab 1. Juli 1935 in verschiedenen Ausgaben veröffentlichten Originaltexten. Der vollständige Titel der außerhalb der Türkei nicht nachweisbaren Monatsschrift lautet: *Deniz: Türk Ticaret Kaptan ve Makinistleri Cemiyetinin Meslek Mecmuasıdır*. Die Nationalbibliothek Ankara besitzt die Nr. 1–137 in drei Bänden (1935–1947). Weder die Herausgeber der Neuausgabe von Celâl Esads Reisebuch (s.u.) noch die Produzenten einer NTV-Dokumentation kannten diese Artikelserie. Das Museum der *Osmanlı Bankası* in Istanbul veranstaltete zwischen dem 20. Dezember 2006 und 20. März 2007 eine kleine Ausstellung, in der auch der Film unter dem Titel „Sey-i Türkiye. Bir Sergi: Ulusu Tasarlamak“ gezeigt wurde. Zu Refik Akdoğan (geb. Ordu 1926) vergleiche man die Webseite des Kapitäns (<http://www.refikakdogan.com>) mit seinem umfangreichen Verzeichnis von Fachbüchern zur Handelsschiffahrt und anderen Themen. Süreyya Gürsu diente bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1952 der Staatsreederei *Denizcilik Bankası*, bis zu seinem Tod (4. Februar 1962) als *navigasyon inspektörü* der *D.B. Deniz Nakliyatı* (nach *Milliyet* 6. Februar 1962). Eine kurze anekdotische Erwähnung von Süreyya Gürsu in Akdoğan's Autobiographie als Download (Refik Akdoğan, *Altmış Yılım Hesabı 1948–2008*, (http://www.refikakdogan.com/Kitaplar/60_YILIN_HESABI.pdf)). Im Übrigen besteht der größere Teil von Süreyya Gürsus wohl fast ein Jahrzehnt nach der Reise entstandenen Bericht aus Beschreibungen des Reiseverlaufs, von Porträts von Land und Leuten und Angaben zum Marinewesen, insbesondere zum Seehandel der besuchten Staaten bzw. Häfen. Ein bedeutendes literarisches Zeugnis der Reise stammt von dem vielseitigen Künstler und Kunstschriftsteller Celâl Esad [Arseven] (1876–1971). Auf seinen Bericht kann hier nur kurz Bezug genommen werden, zumal Celâl Esad den Hamburg-Besuch und weitere Stationen ausgespart hatte, um stattdessen auf eigene Faust durch die Schweiz und Italien zu reisen. Cf. die Übersicht von Dieter F. Kickingereider, in der das Messerschiff knapp behandelt wird (Dieter F. Kickingereider, *Celâl Esad Arseven: Ein Leben zwischen Kunst, Politik und Wissenschaft*, (Islamkundliche Untersuchungen; 287), Berlin: Schwarz 2009). Ali Suâd, Redakteur der Monatszeitschrift der Istanbuler Stadtverwaltung (*Şehremenati Mecmuası*), veröffentlichte zwei längere Artikel zur *Seyyar Sergi*, von dem der erste im Juli 1926 erschien, als das Schiff die Straße von Gibraltar bereits passiert hatte, ein zweiter nach der Rückkehr im September desselben Jahres. Der Autor nahm nicht an der Reise teil, hatte jedoch die Karadeniz kurz vor dem Auslaufen besucht. Sein zweiter Bericht stützt sich auf namentlich nicht genannte Teilnehmer und Pressemeldungen.

ken Maschine konnte sie zwölf Seemeilen in der Stunde zurücklegen. Für etwa 300 Fahrgäste standen 130 Kabinen zur Verfügung. Sie gehörte der 1925 als Nachfolgerin der Osmanischen Staatsreederei gegründeten halbamtlichen *Türkiye Seyr-i Sefâ'in İdâresi*,⁴ die ihrerseits Vorgängerin der *Devlet Denizyolları İşletmesi* war. Ihre Reise zu 14 europäischen Hafenstädten war ein Pionierunternehmen, erfolgte sie doch vier Jahre vor Aufnahme einer Linienschiffahrt durch türkische Schiffe.



Abb. 1: Die S/S Karadeniz auf hoher See (Quelle: <http://www.denizhaber.com.tr/turkiyenintanitim-i-cin-1926-yilinda-avrupaya-karadeniz-vapurugonderildi-haber-57443.htm>)

Der Besuch der *Karadeniz* in Hamburg fand zu einem Zeitpunkt statt, an dem das Deutsche Reich und die junge Republik Türkei nach mehrjährigem Stillstand der Beziehungen erneut offizielle politische, wirtschaftliche und kulturelle Kontakte aufgenommen hatten. Am 8. Oktober 1924 hatte Kemâleddin Sâmî Paşa sein Beglaubigungsschreiben als Gesandter, am 19. Juni 1925 als Botschafter überreicht. Entsprechende Schritte unternahm die deutsche Seite mit der Entsendung von Rudolf von Nadolny, des bisherigen Botschafters in Schweden nach Ankara

3 Sie hatte als SS *Wilis* für den Rotterdamsche Lloyd im Ostindien-Verkehr gedient (Laura van Hasselt, „De fezzen die er niet waren: Tentoonstellingsschip SS Karadeniz bezoekt Amsterdam“, in: *ons amsterdam* 6 (Juni 2010), 3–6.

4 Zu dieser: Muhlis Ethem [Ete], *Der Hafen von Stambul*, Borna-Leipzig: Univ.-Verl. Noske, 1929.

bzw. Istanbul.⁵ Am 10. Juli kam es zu einem vorläufigen Handelsabkommen, das am 13. Dezember 1925 erneuert wurde.⁶

Die Beschäftigung mit der *Seyyâr Sergi*⁷, wie man die *Exposition Flottante* offiziell nannte, wirft nicht nur ein Schlaglicht auf den Stand des türkischen Außenhandels in den ersten Jahren der Republik Türkei. Auch wenn das Unternehmen ursprünglich und ausdrücklich der Exportförderung dienen sollte, gelang es den türkischen ‚Multiplikatoren‘ *avant la lettre*, das Bild von der Türkei als eines sich rasch modernisierenden Landes zu vermitteln. Dass ein derartiges *image building* nicht mit dem völligen Verzicht auf eine traditionell geprägte Selbstdarstellung einherging, soll aber ausdrücklich vorausgeschickt werden.

Daneben spielte auch die Förderung des Ausländertourismus, der sich 1925/26 noch auf einem bescheidenen Niveau befand⁸ und die damit verbundene Pflege des Türkei-Bildes eine Rolle. Einen Monat vor Ausrufung der Republik, war der Türkische Touristen-Verband (*Türk Seyyahin Cemiyeti/Touring Club de Turquie*), wohl auf Direktive Mustafa Kemâls, ins Leben gerufen worden. Die Staatseisenbahnen hatten aus diesem Anlass einen illustrierten Fahrplan gedruckt und waren auf dem Schiff mit einem Stand vertreten.⁹

5 Sabine Mangold-Will, *Begrenzte Freundschaft: Deutschland und die Türkei, 1918–1933*, (Moderne europäische Geschichte; 5), Göttingen: Wallstein, 2013.

6 Hasan Nezihi, *Die Gestaltung der deutsch-türkischen Handelsbeziehungen seit dem Lausanner-Friedensvertrag (1923) und die Möglichkeiten ihrer rationelleren Gestaltung in der Zukunft*, Köln: Univ.-Diss., 1937, 28.

7 Das arabische Wort *maşhar* bzw. *meşher* wurde auch im Bericht von Süreyya Gürsu verwendet. Der Osmanismus *meşher* hatte wohl nur eine kurze Umlaufzeit, in den Wörterbüchern von Redhouse und Sâmî kommt er nicht vor. Ein bekanntes Glossar (*Türkçeden Osmanlıcaya Cep Kılavuzu*, Istanbul: Türk Dil Kurumu, 1935) führt *sergi* als Substitut für *meşher* bzw. *exposition*. Eine Festschrift zum zehnten Jahr der Republik geht auf den Bedeutungswandel von *sergi* ein: „Saltanat devrinde, sergi denince akla yalnız Ramazan aylarında Beyazıt camisi avlusunda açılan tesbih ve baharat sergisi gelirdi. Milli sanayiini kurmağa başlayan müstakil siyasetli Türkiye Cumhuriyeti’nde sergi mefhumu benimsenmiş ve gittikçe tekamül eden bir ihtiyaç haline getirmiştir.“ Das (später zur Oper umgewidmete) *Sergi Evi* in Ankara entstand 1933/34.

8 1926 besuchten 28.846 Reisende auf ausländischen Schiffen die Türkei über den Istanbuler Hafen (nach Muhlis Ethem, *Hafen von Stambul*, 44).

9 *République Turque: Chemins de Fer Anatolie-Bagdad: En Souvenir de la participation à l’Exposition Flottante de 1926*, 23 Seiten, 1 Faltplan, 64 Tafeln.

Die Republik Türkei hatte in Deutschland erstmalig im Herbst 1924 auf der Frankfurter Messe mit ihren Produkten geworben.¹⁰ Ein Jahr später beteiligte sich der Staat auch an einer internationalen Ausstellung. Der türkische Pavillon an der Pariser *Exposition internationale des Arts décoratifs et industriels modernes* von 1925 war von einem französischen Architekten entworfen worden und lehnte sich an die Form einer osmanischen Moschee an.¹¹ Die Pariser Messe wurde in der Türkei als Misserfolg gewertet und hat vermutlich den Entschluss zu einer schwimmenden Ausstellung begünstigt. Die Beteiligung an internationalen Ausstellungen und Messen war aus der Sicht der Ankara-Regierung zu kostspielig und zu wenig nachhaltig. Im Jahr 1925 war die Außenhandelsbilanz der Türkei negativ.¹² Erst in den folgenden Jahren konnte das Land vorübergehend Überschüsse bzw. einigermaßen ausgeglichene Handelsbilanzen verbuchen.¹³

Von wem ging die Idee einer Schwimmenden Ausstellung aus? In der jüngeren Publizistik wird durchgehend Mustafa Kemâl als Urheber des Projekts genannt. Es erscheint aber plausibler, auf den Handelsminister Ali Cenani (1872–1934) zu verweisen. Er übernahm sein Ressort am 22. November 1924, musste aber 1928 wegen Korruptions-

10 Philipp Rühl (ed.), *Die Türkische Republik in Wirtschaft und Aufbau*, (Schriften des Frankfurter Messamts; 16), Frankfurt/M.: R. Th. Hauser & Co, [1925], 94 Seiten, 36 Abbildungen. Das Heft enthält einige Fotografien des türkischen Messestands von 1924.

11 Haluk Zelef, *A Research on the Representation of Turkish National Identity: Buildings Abroad*, Ankara: The Middle East Technical University, 2003, (PhD Diss.), 60: „1925 Paris Expo with a pavilion designed by a French architect, Maurice Fildier. According to an article in the Turkish architectural journal *Mimar*, the pavilion was in the manner of a mosque. It was regarded as causing harm ‘to the representation of the idea of a new Turkey’. Interestingly, there is no reference to a mosque in the exhibition report, but to a secular structure i.e. Ahmed III Fountain in Istanbul. An ambiguous language was used in the description of the Turkish pavilion in that report. Amongst the other western states Turkey was the only ‘eastern’ country represented in the exhibition; however, this representation was considered as the ‘eastern vision’, however a modernized east.“

12 Nach Warengruppen detaillierte Angaben in: *Deutschland und die Türkei* (=Das neue Reich und das Ausland: Sonderhefte des Deutschen Volkswirts, Heft 1) 20. Juli 1934.

13 Hasan Nezih, *Handelsbeziehungen*, 63; Ömer Celal, „Die wirtschaftliche Struktur der Türkei“, in: *Die moderne Türkei* (=Europäische Revue 12/6/1936), 463–74.

vorwürfen zurücktreten. Da er als Politiker ein unrühmliches Ende nahm, wird sein Name weitgehend mit Stillschweigen übergangen.¹⁴

Jedenfalls hatte die Große Nationalversammlung der Türkei (Türkiye Büyük Millet Meclisi/TBMM) in ihrer Sitzung vom 1. April 1925 beschlossen, die *Karadeniz* als Ausstellungsschiff auszurüsten, um in den Häfen Europas nationalen Kunsterzeugnisse (*ma'mûlât*) und Ernteprodukte (*mahsûlât*) zu präsentieren.¹⁵ In der Nationalversammlung erhob sich laut Protokoll nur eine Stimme gegen das Unternehmen. Der Deputierte von Antalya, Râsîh Bey,¹⁶ konnte nicht davon überzeugt werden, dass das Schiff eine nachhaltige Auswirkung auf den Absatz des türkischen Tabaks habe. Man sei in diesem Jahr ungeachtet des hohen Prestiges dieses Produktes auf der Ernte sitzen geblieben.

Die auf 400.000 Türkische Pfund (*Türk Lirası*/TL) veranschlagten Kosten des Unternehmens wurden größtenteils von der Istanbuler Handelskammer (*Istanbul Ticaret ve Sanayi Odası*) übernommen. Für die Kammer galt ab 1925 die Pflichtmitgliedschaft, entsprechend ge-

-
- 14 „Türkiye Cumhuriyeti tarihinde Yüce Divan'a sevk edilen ikinci bakandır. 10 Mart 1928'de un ve zahire fiyatlarının yükselmesini önlemek için Ticaret Bakanlığı emrine verilen 500 bin liranın harcanmasında usulsüzlük yapıldığı gerekçesiyle Mecliste hakkında Soruşturma Komisyonu oluşturuldu. 14 Nisan 1928'de dokunulmazlığı kaldırılarak Yüce Divan'a sevk edildi. Yüce Divan, Ali Cenani'ye 14 Mayıs 1928 tarihinde 1 ay hapis ve 170 bin lirayı tazmin etme cezası verdi.“ (https://tr.wikipedia.org/wiki/Ali_Cenani).
- 15 Eine erste unvermittelte Verlautbarung zu dem Projekt stammt von dem Deputierten für Gümüşhane Kadirbeyoğlu Zeki Bey, dem einzigen unabhängigen Parlamentarier der 2. Legislaturperiode. Zeki erklärte am Ende einer langen Intervention zu anderen Themen: „Yalnız bu sene Ticaret Vekâletinin yapmış olduğu şeyler içinde şayanı şükran bir cihet vardır ki, onu da arz edeyim. İşittiğime nazaran Ticaret Vekâleti, memleketin mamulât ve mesnuatı dahiliyesini sabih bir sergi halinde bir vapura koyarak ve sahildeki tüccarlarımıza malumat vererek onları doğrudan doğruya Avrupa limanlarına gönderip hem teşhir etmek ve hem de tüccarlarımızı limanı olan yerlerde bulunan gehbenderlerimizi vasıtasıyla oranın tüccarlarıyla tanıştırmak üzere Avrupa'ya tanıtmak için büyük bir teşebbütte [teşebbüste] bulunmuştur.“ Das Protokoll der Sitzung vom 1. April/TBMM 1:91 1.4.1341 C. 1 S.24–26) Reis: ...Madde 5: „Avrupa limanlarına giderek mamulât ve mahsulâtı milliyemizi teşhir eylemek üzere tertip olunan seyyar sergi için Karadeniz vapuru tahsisi olunmuştur. <Kabul sesleri> Ticaret Vekili Ali Cenani Bey <Gaziyıntap> „Avrupa'ya bir sergi izamı için tahsisat verdiniz (...)“.
- 16 „Kendi hâsılatımızın bir vilâyetten diğer vilâyete naklini temin etmeden sergi vapurunun manasını anlayamadım. Belki iktisattan anlamam. Efendiler! Eğer sergi vapuru tütüncülüğü neşrecek ise dünyada tütüncülüğümüz çok yüksektir. Fakat reklam çok yüksek olduğu halde bu sene hiç satılmadı. Çoğu elimizde duruyor. Demek ki reklam işi değildir.“ (1:63 28.2.1962 C:1 , 389).

wichtig war ihre Rolle im türkischen Wirtschaftsleben. Das Parlament bewilligte am 28. Februar 1926 weitere 100.000 TL für die Charterung des Schiffs (*bedel-i icâr*)¹⁷. Die endgültigen Kosten beliefen sich auf 600.000 TL.¹⁸

Nach dem Beschluss der TBMM wurden die organisatorischen und technischen Maßnahmen in Angriff genommen. Unter Leitung des Istanbul Stadtbaumeisters Asım [Kömürçüoğlu]¹⁹ Bey hatte man über drei Monate lang in einem Trockendock des Goldenen Horns an der Umgestaltung des Schiffs gearbeitet. Die *Karadeniz* erhielt im Inneren wie Äußeren einen weißen Anstrich. Das neue Gewand sollte seine Wirkung nicht verfehlen. Ein Berichterstatter fühlte sich, als das Schiff in Le Havre ankerte, auf eine „yacht de plaisance“ versetzt.²⁰ Das Deck wurde mit seidenen Knüpftappichen (*ipekli halılar*) überzogen, ein Gesellschaftsraum in einen „orientalischen Salon“ umgestaltet. Zwei große Salons wurden zur Aufnahme von Ständen für eine Mustermesse (*nümûneler kısmı*) bzw. einer Verkaufsabteilung (*satış kısmı*) eingerichtet.

Der Schalterraum (*gişe*) der *İş Bankası* war mit einer Bogenstellung abgetrennt. Diese wurde von Spitzbogenarkaden unter „seldschukischen“ Faltkapitellen²¹ getragen. Die Säulen ruhten auf Geländern, die

17 Ibid., 385.

18 Gürsu Nr. 32 = 165.

19 Asım war in diesen Jahren Istanbul Stadtbaumeister unter Ali Haydar Bey [Yuluğ] (bis 8. Juni 1924 Gouverneur-Bürgermeister von Istanbul, später von Ankara). Er wurde bekannt durch seine Neugestaltung des Bayezid-Platzes 1923/24. Zu seiner Rolle in der Denkmalpflege cf. Emre Madran, „Cumhuriyetin İlk Otuz Yılında (1920–1950) Koruma Alanının Örgütlenmesi I“, in: *Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi* 16.1–2 (1996), 59–97, 64, Anm. 10.

20 *Le Figaro* (12. Juli 1926).

21 Nach der (undeutlichen) Fotografie bei Süreyya Gürsu Nr. 2 = 22. Vgl. den Portikus des *Türk Ocağı* bzw. des *Etnografya Müzesi* von Arif Hikmet Koyunoğlu von 1926. Das „kristalline Kapitell“ (*Türk Başlığı*) hat als eine Art Leitfossil der neo-osmanischen Bauordnung programmatischen Wert. Zu seiner Behandlung von den *Uşul-i mi'mârî-i 'uṣmâni/L'architecture ottomane/Die ottomanische Baukunst*, Constantinople: s.n., 1873 bis zu Celâl Esad [Arseven]s *Türk Sanatı* (Istanbul: Akşam Matbaası, 1928) cf. Sibel Bozdoğan, „Turkish Architecture between Ottomanism and Modernism 1873–1931“, in: Anna Frangoudaki (ed.), *Ways to Modernity in Greece and Turkey: Encounters with Europe*, (Library of European Studies; 1; Social and History Studies on Greece and Turkey), London: Tauris, 2007, 113–31 sowie ead. & Esra Akçan, *Turkey: Modern Architecture in History*, London: Reaktion Books, 2012 mit dem Abschnitt „The Complex Legacy of Ottoman Revivalism“, 21–6.

aus stilverwandten Flechtmustern gebildet waren.²² Diese temporäre Innenarchitektur (wenn man so sagen darf) ist ein interessantes Zeugnis für die letzte Phase des spätoomanischen Historismus, der mit Mimâr Kemâleddîns plötzlichem Tod im Juli 1927 zu Ende ging.²³

Die kunstgewerblichen Exponate der Verkaufsabteilung (*satış kısmı*) unterschieden sich, soweit man von den Photographien aus beurteilen kann, nur wenig von denen einer Basarstraße für eine touristische Klientel.²⁴

Die Musterausstellung (*nümûne sergisi*) präsentierte Getreide und Trockenfrüchte in Säcken bzw. großen Glasgefäßen. Baumwoll-Proben waren offen aufgeschüttet.²⁵ Sie sollte die Prüfung dieser klassischer türkischer Exportgüter ermöglichen und den Rahmen für den Abschluss von Kaufverträgen bilden. Auch für die Vertretung der Monopolverwaltung (*İnhisar İdaresi*) wurde kein Aufwand gescheut, nachdem erst Anfang 1925 die jahrzehntealte Tabakregie für das wichtigste Ausfuhrprodukt des Landes aufgehoben worden war.²⁶ Die Fliesen- und Gefäß-Keramik aus Kütahya war durch einen eigenen Stand, der dem der *İş Bankası* ähnelte, vertreten.²⁷

22 Gürsu Nr. 1 (Temmuz 1935) = 20.

23 Kemâleddîns Hauptwerk, der *Dördüncü Vakıf Han* in Sirkeci, wurde 1926 vollendet, die Bauten von Arif Hikmet Koyunoğlu in Ankara noch später.

24 *Cumhuriyet* (20. Mai 1925). Der Schriftsteller Ruşen Eşref hat den Verfall des traditionellen Basarhandels kurz vor der hier behandelten Zeit mit bitteren Worten beschrieben, cf. Ruşen Eşre Ünaydın, *Ruşen Eşref Ünaydın'dan Seçmeler*, Necat Birinci (ed.), Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1982, 155–9 (wohl übernommen aus *Ayrılıklar*, 1334–1336, Istanbul 1923).

25 Foto bei Süreyya Gürsu Nr. 5 = 28.

26 Mitte der 1920er Jahre erzeugte das Land etwa 28–29 Mio. kg Tabak, davon gingen 23–24 Mio. kg in den Exporthandel (E.B. Philips, *Der Türkische Tabak: Kultur, Einkauf und Manipulation*, München: Bruckmann, 1926, Tabelle nach Seite 22). Der Verfasser hat sein Werk im Herbst 1925 abgeschlossen. Ein zeitnaher Artikel zum Thema erschien in der in Anm. 2 zitierten Schrift der Türkisch-Deutschen Handelskammer Frankfurt von 1925 (Tekin Alp: „Türkischer Tabak“, 55–60).

27 Photographie bei Süreyya Gürsu Nr. 12 = 59. In Kütahya wurden zwischen 1923 und 1930 nicht weniger als sieben Fayence-Werkstätten eröffnet (Mustafa Kızıl, *Cumhuriyet Dönemi Kütahya Çinisinde Görülen Uygulama Teknikleri ve Yenilikler*, Afyon: Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek lisans tezi, 2010, (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi>). Der Architekt Karl Klinghardt, einer der besten deutschen Landeskenner der Epoche, illustrierte sein 1924 gedrucktes Buch mit drei Fotografien aus den Fayencewerkstätten der Stadt, ohne allerdings im Text darauf

In der Zeit zwischen der Beschlussfassung in der Nationalversammlung und dem Auslaufen des Schiffes wurden Richtlinien für die Propagandareise vorbereitet, bei denen die Istanbuler Handelskammer als Hauptveranstalterin die Feder führte.²⁸ Das farbige Titelbild (Abb. 2) der Broschüre (*talimatname*) zeigt den Händlergott Merkur in antiker Nacktheit der *Karadeniz* vorauseilend. Das Schiff, dessen Rumpf auf dem Bild noch die ursprüngliche schwarze Farbe aufweist, durchpflügt das Meer in einer S-Kurve. Im Hintergrund setzt sich die Silhouette Istanbuls mit Kuppeln und Minaretten von dem türkischen Flaggentuch ab. Derselbe Merkur fand sich auch auf den Menu-Karten und diente auch sonst als ‚Logo‘ des Unternehmens.



Abb. 2: Umschlag des Regelwerks (1926 senesi Mayısın nihayetinde Avrupanın 21 büyük şehrine uğramak üzere İstanbul'dan hareket edecek olan seyyar sergi [...], vgl. Anm. 28.) Exemplar der Atatürk Üniversitesi Erzurum

Die Broschüre wurde wohl einige Wochen vor dem Auslaufen des Schiffes gedruckt und verteilt, denn es heißt, dass ein exaktes Abfahrtsdatum erst gegen Ende Mai in der Presse bekanntgegeben werde. Sie enthält eine Liste der ursprünglich vorgesehenen 21 Stationen mit der Angabe

einzu gehen (Karl Klinghardt, Angora – Konstantinopel: Ringende Gewalten, Frankfurt: Societäts-Druckerei, 1924, Tafel nach Seite 104).

28 1926 Senesi Mayısın Nihayetinde Avrupanın 21 Büyük Şehrine Uğramak Üzere İstanbul'dan Hareket Edecek Olan Seyyar Sergi Ta'limat ve Programı, [Istanbul:] Hilal Matba'ası, [1926], 19 [20] Seiten.

der Aufenthaltsdauer in Tagen. Als Gesamtdauer waren volle drei Monate vorgesehen. Offensichtlich hatte man kurz vor dem Auslaufen sieben Städte (Liverpool, die Adria-Häfen Venedig und Triest sowie die vier Schwarzmeer-Stationen Batumi, Odessa, Konstanza und Varna) vom Reiseplan gestrichen. Wohl gleichzeitig entstand ein Plakat mit der ursprünglichen Reiseroute. Das in diesen Dokumenten nicht aufgeführte Bône in Algerien wurde nur als Kohlestation angelaufen.²⁹



Abb.3: Plakat mit Ankündigung der baldigen Abreise (Ende Mai) und vorläufiger Reiseroute (<http://www.isteaturk.com/haber/147/karadeniz-vapurunda-ogle-yemeginde-mudanya-13061926>)

Der Reiseplan bzw. die verwirklichte Reise stellt sich in Tabellenform wie folgt dar.

29 Celâl Esads Buch enthält eine höchst lesenswerte Beschreibung von dem Aufenthalt in der algerisch-französischen Hafenstadt, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann.

Orte mit durchgestrichenen Namen wurden auf der endgültigen Route nicht mehr angefahren [in Klammern wichtige Vorgänge im Landesinnern der Türkei]	Datum	Aufenthalt in Tagen
Istanbul Abfahrt	12.06.1926/1. Zilhicce 1344	
Mustafa Kemâl ließ sich am 13. Juni 1926 von Mudanya auf die schwimmende Ausstellung übersetzen und blieb bis Bandırma an Bord. ³⁰ Als Ölgemälde und Büste begleitete sein Abbild die Reisegesellschaft auf der gesamten Reise. ³¹		
[Aufdeckung der Verschwörung von İzmir]	15.06.	
Annabah [Bône]	17.06.	
Barselon [Barcelona]	20.06.	2
[Neues Strafrecht tritt in Kraft]	01.07.	
Liverpol [Liverpool]		
Havr [Le Havre]	02.07.	3
Londra [London]	04.07.	4
[Vollstreckung von 14 Todesurteilen in İzmir]	14.07.	
Hamburg	16.07.	4
Istokholm [Stockholm]	21.07.	3
Helsingfors [Helsinki]	25.07.	2
Leningrad	29.07.	2
Danzig [Jungtürkenprozess in Ankara]	01.08.	2
Gydnia [Gndingen]	03.08.	
Kopenhag [Kopenhagen]	05.08.	2
Amsterdam	11.08.	2
Anvers [Antwerpen]	10.08.	2
Marsilya [Marseille]	21.08.	2
Cenua [Genua]	24.08.	3

30 Cf. die Fotos in *Akşam* vom 14. Juni 1926 Nr. 2756 (TUSF).

31 Gürsu, 28: „En ziyade göze çarpan bir yerde geniş ve süslü bu çerçeve içerisinde Atatürkün yağlı boya resmi bulunur.“ Der Maler des Bildes war der damals schon gut bekannte İbrahim Çallı (1882–1960). Der Korrespondent der *Nordischen Volkszeitung* schloss seinen Bericht vom 17. Juli 1926 mit dem Satz: „Von Interesse und deshalb erwähnt sei, dass in fast jedem Raum dieses türkischen Schiffes [...] ein großes Bild des energischen Schöpfers und Reformators der modernen Türkei, Kemal Pascha, sich befindet.“

Napoli [Neapel]	27.08.	2
Venedik [Venedig]		2
Trieste [Triest]		3
Batum [Batumi]		2
Odessa		3
Küstence [Konstanza]		2
Varna		2
Istanbul Ankunft	05.09.	
Reisetage insgesamt		54

Die Herausgeber der Broschüre behandeln detailliert technische, juristische und administrative Einzelheiten. An der schwimmenden Ausstellung konnten, persönlich oder mittels Bevollmächtigter, sämtliche Eigentümer von Fabriken und Manufakturen (*fabrika ve i'malâthâne sâhibleri*), Kaufleute, Landwirte und Gewerbetreibende teilnehmen, um „unsere einheimischen Produkte“ (*milli mahsûlâtımız*) in Europa zu verkaufen bzw. um mit ihnen [den Europäern, auf diese Weise] in nähere Handelsbeziehungen einzutreten. Eine ganze Reihe von Absätzen befasst sich mit dem Transport, Kommissionsfragen, der Lagerung und Versicherung der Produkte (Nr. 5–8, Absatz 9 fehlt). Die Absätze 10) und 11) regeln die Aufteilung der Ausstellung und die Abwicklung der Verkäufe.

Einheimische Waren, die sich aus den Gruppen Agrarerzeugnisse, Fertigwaren und kunsthandwerkliche Produkte (*mahsûlât, ma'mûlât ve masnû'ât*) zusammensetzen, sollten in kleinen, feinen Schachteln und Paketen mit Herkunftsangaben und „nationalen Etiketten“ (*milli etiketler*) angeboten werden. Beispielhaft nennt die Broschüre Feigen, getrocknete und frische Trauben, Trockenfrüchte, kandierte Früchte (*şekerleme*) und andere Süßwaren, Konserven, Zigaretten, Tabak, seidene Stoffe und [von Damen angefertigte] Handarbeiten (*elişleri*). Dass Feigen und Rosinen an erster Stelle genannt werden, liegt nahe. Ihr Warenwert übertraf damals die der meisten Ausführprodukte der Türkei.³² Bei dieser Zusammenstellung fällt auf, dass Knüpfteppeiche und Kelims, die in

32 Für eine neuere Übersicht zum Import und Export der Türkei auch in den 1920er Jahren cf. Meral Avcı, *Die türkisch-deutschen Wirtschaftsbeziehungen in den Jahren 1923 bis 1945 unter besonderer Beachtung der politischen Entwicklungen*, Aachen: TU Diss., 2014, v.a. 72–82.

größerer Zahl mitgeführt wurden, fehlen. Auch die bei späteren Messen im Ausland immer vertretenen wichtigen Mineralien (Schmirgel, Chrom) und Kohle werden nicht beispielhaft genannt.

Zur Unterbringung wird u.a. festgelegt, dass Kaufleuten, die sich mit Waren im Wert von 3.000 Lira beteiligen, in der „Kabine“ (*kamara*) ein Bett zur Verfügung gestellt werde, wer sich mit Waren im Wert von mindestens 1.000 TL beteiligte, erhielt einen Rabatt von zwanzig Prozent auf die Reisekosten. Elegante, reich ausgestattete (*müzeyyen*) Kataloge (*rehber*) in mehreren Sprachen seien zu erstellen und in den Häfen zu verteilen. Absatz 17) sah vor, dass sich auf dem Schiff der europäischen Sprachen mächtige Dolmetscher und Führer befinden (*Avrupa lisanlarına vakıf tercümanlar ve rehberler*) werden, um den Kaufleuten bei Erläuterungen für die Besucher zur Seite zu stehen.

Nach einem Absatz zum Thema Zoll (19, *gümrük*) heißt es sehr knapp unter der Überschrift „Orchester“ (*orquestro*): „Auf dem Schiff befinden sich das Orchester des Präsidenten der Republik, ein Buffet und ein Kino. Die Kaufleute können, wenn sie das wünschen, Filme drehen lassen, um für ihre Produkte zu werben. Sie mögen sich für diese Filme an die Kommission wenden.“ Das mitreisenden Symphonie-Orchester des Präsidenten der Republik (*Riyaset-i Cumhur [Musiki Heyeti] Filarmoni Orkestrası*) leistete nach Süreyya Gürsus Bericht einen wesentlichen Anteil, um eine freundschaftliche Atmosphäre unter den Reisenden herzustellen.³³ Das Orchester war allerdings nicht in erster Linie zur Unterhaltung der Reisenden eingeladen worden, sondern um in den europäischen Häfen die Aufmerksamkeit auf das Schiff und sein Ursprungsland zu lenken. So trat Osman Zeki Bey (1880–1956)³⁴, der

33 Nr. 32 = 145: „Bilhassa orkestra zabitalarının gemi nizamlarına olan riayetleri <uyma> memnuniyeti mucib olmuş bir derecedir.“ Nachdem das Schiff nach einer stürmischen Durchquerung des Golfs von Biskaya am 29. Juni im Ärmelkanal in ruhigere Fahrwasser gelangt war, tanzte man nach dem Abendessen bis 1 Uhr nach Mitternacht. Süreyya Gürsu kommt in seinem Bericht ins Schwärmen: „Aufs Meer zu blicken, der Musik zu lauschen, ohne Zweifel, verzaubert Menschen noch eindrucklicher – Meer, Musik und Frauen erweisen sich als die drei schönsten Elemente der Welt. Es ist für uns das größte Glück diese drei Bilder zusammen zu betrachten.“

34 Osman Zeki [Üngör] hatte unter ganz anderen Vorzeichen Ende 1917/Anfang 1918 eine Orchestertournee in den Hauptstädten der verbündeten Staaten (Wien, Berlin, Dresden, München, Budapest und Sofia) unternommen. Über das Berliner Konzert

Orchesterchef mit seinen 46 Instrumentalisten in Amsterdams Vondel-Park auf, in Hamburg, wie noch auszuführen, auf dem Rathausmarkt. In allen Häfen wurden die türkische Nationalhymne und die der Gastländer gespielt.

Unter „Empfänge und Protokollarisches“ (*ziyafetler ve merasim*) wird auch auf die Kleiderordnung bei den vorgesehenen Empfängen hingewiesen: „Sie [die Reisenden] sind verpflichtet die erforderlichen Anzüge und Hüte zu tragen.“ Es folgte eine ausführliche Aufstellung der in Frage kommenden Exponate nach Warengruppen:

Exponate im <i>ta'limât-nâme</i> :	
	Teil 1: Rohstoffe
1	Mineralien
2	Hölzer
3	Baumwolle, Angora-Wolle (<i>tiftik</i>), Seide
4	Tierische Produkte wie Eier, Fische, Kaviar
5	Pflanzliche Produkte wie, Obst, Konservengemüse, Reis
6	Heildrogen, Gewürze, Farbstoffe
	Teil 2:
7	Bergbauprodukte, Gold, Silber, Edelsteine, Juwelierartikel, Waren aus Eisen, Stahl, Messing und Kupfer
8	Werkzeuge, Fahrzeuge, Elektrowaren, Sattlerei
9	Steine, Keramik, Glaswaren
10	Holzwaren
11	Lederwaren, Schuhe, [erneut!] Sattlerei und ähnliches
12	Textilien, Teppiche usw.
13	Kleidung
14	Papiere
15	Ess- und Trinkwaren
16	Eisen, Kerzen usw.
17	Tabak, Wasserpfeifentabak (<i>tönbeki</i>), Zigaretten
18	Alle Arten von Baumaterialien
19	Krankenhausbedarf
20	Kunstwerke, Zeichnungen, Gemälde, Architektur, Kalligraphie, Keramik ³⁵

vom 5. Januar 1918 brachte die *Vossische Zeitung* einen kleinen Bericht. Bekannt wurde er später durch seine Vertonung der türkischen Nationalhymne (*İstiklâl Marşı*).

35 Nach einem Archivadokument wurden auch 87 Bücher mitgeführt. Cf. den Katalog des Osmanischen Archivs: Fon Kodu :180.9.0.0 Yer No: 52.262.10. „Karadeniz vapurunda-

21	Musikalische Werke und Noten
22	Kunstwerke, Erfindungen, Spielzeug

Zwischen dem Antrag des Handelsministers vom 1. April 1925 und der glücklichen Rückkehr der *Karadeniz* am 5. September 1926 vollzogen sich die dramatischsten kulturellen Umbrüche der jüngeren türkischen Geschichte. In den Jahren 1925 und 1926 wurden einschneidende Revolutionsgesetze verabschiedet. Es genügt auf die Schließung der Derwischerien, die neue Kleiderordnung und die Übernahme des schweizerischen Zivilrechts hinzuweisen. Die innenpolitische Lage des Landes war äußerst gespannt. Ein Anschlag auf das Leben Mustafa Kemâls wurde aufgedeckt, als sich das Schiff am 17. Juni 1926 der afrikanischen Küste näherte. Einen Tag vor seiner Ankunft in Hamburg, am 14. Juli, wurden in Izmir an dreizehn Personen Todesurteile vollstreckt. Keiner der im Folgenden verwendeten Reiseberichte geht aber mit nur einem Wort auf diese Vorkommnisse ein.

Sowohl die türkische als auch die europäische Presse nahmen an der Mission der *Karadeniz* regen Anteil. Schon Monate vor dem mehrfach verzögerten Auslaufen widmeten sich die Istanbuler Blätter dem Unternehmen. Für *Vakit* berichtete Vâlâ Nûreddîn [Vâ-Nû] (1901–1967)³⁶, für den *Akşam* Necmeddîn Sâdik [Sadak] (1890–1953).³⁷ Yûnus Nâdi [Abaloğlu] (1879–1945), der Chefredakteur von *Cumhuriyet*, nahm an der Reise nicht teil, verteidigte aber die *Karadeniz*-Mission gegen ihre Kritiker.³⁸

Das Schiff verabschiedete sich am 11. Juni mit einem Ball, zu dem 250 Gäste geladen wurden. *Vakit* übernahm am folgenden Tag aus dem Satireblatt *Akbaba* eine Karikatur (Abb. 4) des von einer Schnecke gezogenen Schiffs, auf dessen Schornstein ein Storch brütet. Es liegt

ki seyyar sergi için 87 adet kitabın, Ticaret Odasındaki sergi komisyonuna teslim edildiği“.

36 Vâ-Nû diente darüber hinaus als Russisch-Dolmetscher.

37 Necmeddîn Sâdik nahm nicht an der Reise teil. Am 8. Juni 1926 in Nr. 2750 brachte *Akşam* einen großen Bericht mit einem Foto der vor Kadıköy liegenden Karadeniz verbunden mit dem Hinweis, dass das Schiff von der Istanbuler Bevölkerung besichtigt werden konnte.

38 *Cumhuriyet* Nr. 744 (3. Juni 1926), einspaltig.

noch vor Anker, während ein Musikant in eine große Tuba bläst. Darüber steht der Satz „Jetzt ist die Abfahrt amtlich bestätigt.“



Abb.4: <http://www.isteataturk.com/haber/147/karadeniz-vapurunda-ogle-yemeginde-mudanya-13061926>

Solange die Archive keine Passagierlisten der *Karadeniz* preisgeben, lassen sich nur unvollständige Angaben über die Reiseteilnehmer machen. Offensichtlich war das Schiff ausgebucht. Die Bilddokumente der Zeitschrift *Deniz* zeigen nach den Offizieren der Besatzung (Seiten 11, 18) ein im Hafen von Barcelona aufgenommenes, nicht ganz vollständiges Gruppenporträt der „Beamten“ (*memurlarından bir kısmı*). Es gibt 13 Damen und 31 Herren wieder, ein zweites, auf Deck entstandenes Bild, neun Damen und 33 Herren. Eine Aufnahme des Orchesters erfasst 43 um den Kapitän gescharte Instrumentalisten (Seite 27). Trotz der Mitte der 1920er Jahre durchaus wichtigen Rolle von Nicht-Muslimen im Istanbuler Wirtschaftsleben wird in den Quellen kein einziger Vertreter der Armenier, Juden oder Griechen genannt.

Nur spekulieren lässt sich über die Hintergründe bei der Zusammenstellung der von Süreyya Gürsu *memurlar* genannten „Amtspersonen“. Der Leiter des Unternehmens war der Generaldirektor des Istanbuler Hafens Raûfî Man[y]asî [Manas] Bey. Raûfî hatte in Paris studiert und stand mit dem Dichter-Diplomaten Yahya Kemâl [Beyatlı] (1884–1958) in Verbindung. Bei dem Besuch von Gdingen begegnete er ihm als türkischem Gesandten in Polen wieder.³⁹ Für das Protokoll war eine Dame namens Samia Nedîm zuständig. Die Nationalversammlung

39 Raûfî Manyâsî, „Birkaç Hâtıra“, in: *Yahya Kemal Enstitüsü Mecmuası* 1 (1959), 104–10.

war durch zwei Deputierte vertreten: Die erste weibliche Parlamentarierin Emine Mevrûre [Gönenç] (1900–1981) und ihr Kollege Hacı Ahmed Remzi [Güres] (1893–1983). Mevrûre Hanım war zugleich Beauftragte des Bildungsministeriums.⁴⁰ Unter den Reiseteilnehmern findet man einen Abteilungsleiter des Handelsministeriums (*Ticaret Vekâleti Hariciye Şubesi Müdürü*), den Generalsekretär bzw. „Postdirektor“ Seyfeddîn Kenân,⁴¹ einen Landwirtschaftsfachmann namens Zihni Bey und den „Verwaltungsdirektor“ Mahmud Celâl. Der pensionierte General Pertev [Demirhan] (1871–1964) reiste als Vertreter der „Gesellschaften für Geschichte und Geographie“ (*Tarih ve Coğrafya Encümenleri Reisliği*). Seine mitreisende Tochter Nevin war damals die jüngste, am Ende die wohl die älteste überlebende Reisetilnehmerin. Noch im Jahr 2011 wurde sie für eine Fernsehdokumentation aufgesucht.⁴² Die Versicherungswirtschaft war durch Refi [Bayar] (1904–1940), einen Sohn des späteren Staatsmanns und damaligen Direktors der *İş Bankası* Mahmûd Celâleddîn [Bayar] (1883–1996), vertreten. Weniger bekannt ist der Rechtsvertreter der Monopolverwaltung, ein Jurist namens Halil Hilmi (1879–). In einem ‚Who-is-who‘ der Epoche⁴³ erscheint er als *Hazine Hukuku Müşaviri*. Eine Quelle bemerkt kritisch, dass er (auf Staatskosten) mit Gattin und Kindern reiste.

Die kleine Gruppe der Künstler und Intellektuellen verdient besondere Aufmerksamkeit. Die herausragende Persönlichkeit war der schon mehrfach genannte Celâl Esad, der seit 1920 als Professor an der Istanbuler Kunsthochschule wirkte. Er war der geborene Vermittler

40 Refik Akdoğan ergänzte Süreyya Gürsus Bericht um Faksimiles von Mevrûre Hanıms Reisepass mit gestempelten Seiten auf 13–6. Mevrûre Hanım arbeitete seit 1923 als Mathematiklehrerin am *İstanbul Kız Lisesi*. Zu ihrem 40. Dienstjubiläum am 13. Mai 1963 interviewte sie ihr Sohn, der bekannte Journalist Mete Akyol (cf. <http://www.meteakyol.com/>).

41 Eine Fotografie bei Gürsu (106) zeigt ihn beim Abstempeln von Post.

42 In van Hasselt, „De fezzen die er niet waren“: „Nevin Demirhan Pertev was nog maar 16 jaar toen ze mee mocht op de reis, met haar vader, een generaal in het Turkse leger die in Duitsland had gestudeerd. Ze herinnert zich hoe de Turkse president aan boord kwam in Mudanya om het gezelschap persoonlijk een goede reis te wensen. Ze wilde zijn hand kussen, maar hij wimpelde het gebaar af. In plaats daarvan gaf hij haar een aai over het sluijerloze hoofd en zei dat ze vooral haar studie moest afmaken.“

43 Mehmed Zeki [Pakalın], *Türkiye Teracim-i Ahval Ansiklopedisi*, vol. 2, Istanbul: s.n., 1929, 371f.

sämtlicher Sparten und Genres türkischer Kunst und Kultur im Ausland. Schon bei der Weltausstellung von St. Louis (1904) wurde eine Serie seiner Zeichnungen aus einem türkischen Wohnquartier gezeigt, von denen sich eine in seinem Buch *Türk Sanatı* (Istanbul 1928) wiederfindet. Während des Weltkriegs hatte er eine Tournee der Osmanischen Hofmusik in die Hauptstädte der Verbündeten begleitet, in Wien und Berlin eine Ausstellung zeitgenössischer türkischer Maler organisiert. Man darf annehmen, dass Celâl Esad freie Hand bekam, um ihm nahestehende Personen einzuladen. Das gilt wohl sicher für seinen engen Freund Salah Cimcoz (1875–1947), mit dem er vor dem Krieg die Satirezeitschrift *Kalem* herausgegeben hatte und der in der frühen Republik Chef der Kunstabteilung der Volkspartei war.⁴⁴ Zum Umkreis der Partei zählte auch Atâ Efendi, der letzte bekannte Scheich des Özbekler Tekkesi in Üsküdar, das während der Besatzung Istanbuls eine wichtige Funktion als Mittler zwischen Istanbul und dem anatolischen Widerstand spielte. Atâ soll, als die Reisegesellschaft von Le Havre aus einen Abstecher nach Paris unternahm, von der Spitze des Eiffelturms den *Ezan* rezitiert haben.⁴⁵ Genannt werden muss auch die Künstlerin Nermin Farûki (1904–1991), die als erste türkische Bildhauerin gilt (ihr Vater Mısırlı Ahmed war ein bekannter Parfum-Produzent; ob er auch auf dem Schiff war, konnte nicht ermittelt werden).⁴⁶

Gâlib Bahtiyar [Göker] (1881–1945), der nationalistische Poet Kemâleddîn [Kamu] (1901–1948) und der schon genannte Vâlâ Nûreddîn reisten als offizielle Pressevertreter. Gâlib Bahtiyar gehörte zum inneren Kern der Delegation. Von Hause aus Jurist wurde er nach einer Anzahl von Ämtern in der Schulverwaltung Pressedirektor und später Chef der Handelskammer Istanbul.⁴⁷

44 Als Vater von Emel Hanım wurde er Schwiegervater des späteren türkischen Staatspräsidenten Korutürk.

45 Nach dem oben genannten NTV-Dokumentarfilm.

46 Zu ihrem in der Literatur erwähnten Studienaufenthalt an der Berliner Kunstakademie kann ich nichts beitragen.

47 Er hatte sich u.a. als Übersetzer von Goethes *Faust* betätigt. Sein Text erschien 1926 als Beilage zum Wochen-Magazin *Hayat* (Özege 5421, cf. am Ende des Inhaltsverzeichnis des 1. Bandes „Her nüshada ayrıca <Faust> ilâve olarak takdim edilmiştir“, die er im ersten Heft einleitete: „Faust hakkında bir iki söz“ (in: *Hayat* 2 (Kanunievvel 1926), cilt I, sayı 1, 18f.). Gâlib Bahtiyâr hat also das Verdienst, die erste

Zu den Sprachmittlerinnen aus dem Kreis der Absolventinnen des Amerikan Kolej (American College for Girls/ACG) gehörte Seniha Hanım [Yazıcıoğlu] (1903–1999). Sie war die einzige Türkin, die im Jahr 1925 das ACG abgeschlossen hatte. Ihr Vater İsmail Fuâd, ein Beamter unter Abdülhamîd II., führte den bezeichnenden Beinamen *Alafranga*. Auf dem Schiff verlobte sie sich mit „Bal“ Mahmûd [Baler], dem Sprössling einer bekannten osmanischen Familie (sein Vater war als *Başmaybeynci* ein leitender Hofbediensteter unter Sultan Abdülazîz).⁴⁸

Unter den Vertretern des Wirtschaftslebens sind zwei prominente Figuren zu nennen. Der Inhaber der gleichnamige Zuckerbäckerei Ali Muhieddîn Hacı Bekir⁴⁹ und der Pharmazeut „Eczacı“ Edhem Pertev (1873–1927). Während Hacı Bekir für ein traditionelles Gewerbe stand, gilt der aus dem bulgarischen Tirnovo stammende Edhem als einer der Begründer der modernen Arzneimittel-Industrie in der Türkei. Zwei weitere Namen von weniger prominenten Kaufleuten erwähnt Ali Suâd. Er hatte mit einem Teppichhändler namens Ahmed Hilmî Bey gesprochen, der etwa 200 Knüpfteppiche (*kaliçe*) aus rein türkischer Produktion mit sich führte. Außerdem nennt Ali Suâd einen Baumwoll-Kaufmann aus Antalya (Alaiyli-Zâde Mahmûd).

In Celâl Esads Buch⁵⁰, in dem übrigens nur zwei Personen, der Kapitän Lütfü und der Orchesterchef Osman Zeki namentlich vorkommen, wird das Verhältnis der Reisenden untereinander mit dem Leben einer Familie verglichen. Süreyya Gürsus letzter Artikel schildert sehr lebendig einen „Bunten Abend“ (*müsâmere*), den der Verwaltungsausschuss der Ausstellung (*sergi idare heyeti*) am Ende der Reise zu Ehren der Schiffsoffiziere veranstaltete. Das dreistündige Programm bestand unter anderem aus einem Kartoffellaufwettbewerb, Sackhüpfen und einem Zigaretten-Wettrauchen. Bal Mahmûd brillierte mit einem Monolog, Atâ Efendi (im Text schon republikanisch korrekt „Bay Ata“) imitierte den Orchesterchef.

Übertragung von *Faust* ins Türkische unternommen zu haben. Heute wurde sie durch die Übersetzung beider Teile des *Faust* durch Recai Bilgin und eine Übertragung der Bearbeitung von Paul Mederow durch Seniha Bedri Göknîl abgelöst.

48 Robert College *Quarterly* Spring 1999. Im folgenden Jahr heiratete das Paar.

49 <http://www.hacibekir.com/tr/menu/hac%C4%B1-bekir/tarih%C3%A7e.html>.

50 Cf. oben Anm. 1.

Abgesehen davon, dass der weltläufige „Bohemien“ Celâl Esâd das „Familienleben“ auf der Rückfahrt nicht teilte, kann die Frage gestellt werden, welche sozialen Interaktionen zwischen den Euro-Türken *avant la lettre* und den wohl mehrheitlich konservativen Handelsmännern bestanden. Beide Gruppen nahmen, so ist zu vermuten, ihre Mahlzeiten in zwei verschiedenen Salons ein. Auf den von Süreyya Gürsu publizierten Bildern der offiziellen Essen erkennt man nur die Herren und Damen des Organisationskomitees. Vom Wasserpfeife rauchenden Bernstein-Händler (*kehribarçı*) Ali Baba bis zur Studentin mit Kurzhaarfriseur („Bubikopf“) und freizügigem Hängerkleid der damaligen Charleston-Mode war jedoch das ganze Spektrum der frührepublikanischen Gesellschaft vertreten.

An dieser Stelle müssen die Stationen vor und nach Hamburg übersprungen werden, um noch Raum für den Besuch in der Hansestadt zu gewinnen. Hochrangige Vertreter der Bürgerschaft und des Reichs hatten sich am 15. Juli im Hamburger Hafen zum Empfang des Schiffes eingefunden. Bürgermeister Carl Wilhelm Petersen begrüßte die *Karadeniz* als „Sendbote eines uns altbefreundeten Volkes“. Vom Auswärtigen Amt waren Freiherr Herbert von Richthofen, der vor kurzem die Leitung der Unterabteilung Orient übernommen hatte, und Konsul Paul Max Kurt Ziemke, der beste Landeskenner der Wilhelmsstraße, erschienen.⁵¹ Ungeachtet dessen stufte das Amt die damalige Türkei als Wirtschaftspartner nicht allzu hoch ein. Ziemke schrieb noch Anfang der 1930er Jahre, die Türkei stelle keinen „besonderen wirtschaftlichen Faktor“ für das Deutsche Reich dar, zumal sie auch nicht als Bezugsland für lebenswichtige Rohstoffe gelten könne.⁵² Kemâleddin Sâmî hatte ein Komitee gebildet, dem außer Herren seiner Botschaft und des Generalkonsulats Vertreter der Hamburger Kaufmannschaft angehörten.⁵³ Von

51 Mangold-Will, *Begrenzte Freundschaft*, 188–91. Ziemke hatte zwischen 1924 und 1926 das Türkei-Referat inne.

52 Kurt Ziemke, *Die neue Türkei: Politische Entwicklung 1914–1929*, Stuttgart, Berlin & Leipzig: Deutsche Verlagsanstalt, 1930. Wirtschaftliche Themen werden hier nur am Rande behandelt, insbesondere wenn sie außenpolitische Konfliktstoffe boten. Sein Urteil ist aber zutreffend, wenn man an Produkte wie Getreide oder Baumwolle denkt.

53 Namen in *Hamburger Anzeiger* (1. Juli 1926).

türkischer Seite nahm u.a. der Landwirtschaftsminister Sabri [Toprak] Bey⁵⁴ (1877–1938) teil.

Optimistischer als die nicht an die Öffentlichkeit gelangten Einschätzungen des Auswärtigen Amtes klang die Erklärung, die von der türkischen Botschaft der Presse übermittelt wurde:

„Deutschland, das seine Kolonien verloren habe, brauche neue Absatzgebiete für seine Industrieerzeugnisse, wie die Türkei für ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse auch des deutschen Marktes bedürfe. Dank der Initiative der Türkischen Republik, die ihre Hauptaufgabe in der Förderung und Stärkung des Bauernstandes erblickt, sei die agrarische Produktion der Türkei heute bereits höher als vor dem Kriege. Die Türkei würde noch auf Jahrzehnte hinaus Agrarstaat bleiben und ihre Industrie nur so weit fördern, als sie bodenständig sei.“⁵⁵

Der türkische Botschafter gab am Abend des 16. Juli ein Essen im Hotel *Atlantik*, zu dem ausgewählte Teilnehmer der Schiffsreise geladen waren. Süreyya Gürsus Bericht widmet diesem gesellschaftlichen Höhepunkt einen längeren Abschnitt, in dem auch das delikate Thema der sittlichen Gefährdung der Reisetilnehmer durch „Leichtfertigkeit“ (*hoppalık*) im europäischen Ambiente anspricht.

„Zunächst nahmen wir als Appetitanreger ein leichtes Bier zu uns. Dann machten wir uns an der Tafel ohne große Umstände wie bei einer Mahlzeit im Familienkreis plaudernd an die Mahlzeit. Die Tischrede von General Kemaleddin Sami hinterließ bei uns einen tiefen Eindruck. Sie war derart enthusiastisch, das ich nicht anders konnte, als ihm die Hände zu küssen.

Er brachte in sehr flüssiger Rede den Charakter und die Fähigkeiten der Türken zum Ausdruck, [sowie] die mit der Entsendung des Schiffes nach Europa verbundene Absicht, die Bedeutung und Verantwortung, welche die Offiziere des Schiffes und das Organisationskomitee im Namen von Ehre und Wert des Türkentums übernommen hatten, insbesondere aber dass die türkischen Damen angesichts unzähliger neugieriger Blicke ihre Würde und gute Erziehung aufrechterhielten.

Ich war für mich persönlich von diesen Ermahnungen (*nasihat*) äusserst berührt. Denn, wie immer auch, in einem europäischen Umfeld bildet sich bei einem [Reisenden aus dem Orient!] ganz unwillkürlich eine ge-

54 Mehmed Sabri hatte das Ressort zwischen 3. März 1925 und 30. Oktober 1927 inne.

55 Sie erschien fast gleichlautend nicht nur in den *Hamburger Blättern*, sondern auch in der *Deutschen Allgemeinen Zeitung* vom 16. Juli 1926.

wisse Leichtfertigkeit heraus. Derartige Mahnworte (*ihıarı andıran diskurlar*) können ihren nützlichen Einfluss auf das Verhalten [der Reisenden] nicht verfehlen. Da reisen fast dreihundert Menschen unterschiedlichen Alters und unterschiedlichen Charakters über drei Monate durch Europa. Selbstverständlich muss man ihr Verhalten und ihre Gewohnheiten einem Programm und einer Disziplin unterwerfen. Wie man sieht, war es der hochrangige General, der als erster dieses Thema berührte.”⁵⁶

Die deutschen Familien [Paare] ließen unsere Damen nicht allein. Sie erwiesen ihnen bei jeder Gelegenheit ihre Freundschaft und ihre herzliche Zuneigung. Was für ein schönes Bild! Inmitten der Gruppen war weder in Bezug auf Kleidung, je selbst nicht in Bezug auf die Redeweise ein störendes Element sichtbar. Wir [Türken] sind in der Lage, uns leicht an die Umgebung anzupassen. Diese Fähigkeit ist bei uns, scheint mir, stärker als bei Ausländern vorhanden.”

Süreyya Gürsu schloss diesen etwas moralsauren Bericht mit einem überraschenden bildhaften Vergleich: „Unsere Herzen und Hoffnungen gingen hoch und schäumten über wie der weiße Schaum auf dem deutschen Bier.“

Am folgenden Tag hatten die türkischen Reisenden Gelegenheit, den in Deutschland gebauten Passagierdampfer *Monte Sermiento* zu besichtigen, der bei seiner Indienststellung (1924) das größte Motorschiff der Welt war. Danach begaben sich die reichlich erschöpften Reisenden ins *Fährhaus* an der Alster, wohin sie der Direktor der Deutschen Levante-Gesellschaft zu einem Gabelfrühstück eingeladen hatte. Für die türkischen Gäste hielt der Deputierte von Gaziantep Remzi Gürs die Tischrede und dankte bei der Gelegenheit dafür, dass die Deutsche Levante-Linie ihren Kai zur Verfügung gestellt hatte.⁵⁷

56 „Türkün seciye ve kabiliyetini, serginin Avrupaya gönderilmesindeki maksadı, gemi zabitan ve tertip heyetinin Türkün şeref ve haysiyeti namına deruhte ettikleri vazifenin ehemmiyet ve mes'uliyetini, bilhassa Türk Bayanlarının binbir tecessüs nazarları karşısında vakur ve nezaketlerini muhafazasını çok selis bir ifade ile anlatmış oldular. Kendi hesabıma bu nasihattan pek mütehasis oldum. Çünkü ne de olsa, Avrupa muhitinde insanda gayri ihtiyari hafif bir hoppalık hâsıl oluyor. İhtarı andıran bu gibi diskurlar, harekât üzerinde faydalı tesirler yapmaktan hâli kalmıyor. Bir gemi üzerinde muhtelif yaşlarda ve muhtelif meşrepte bulunan üç yüze yakın insan üç ay Avrupayı dolaşacak. Elbette ki, hareketlerini, âdetlerini, bir programa ve bir disipline uydurmak icap eder. İşte bir ecnebi diyarında bu mevzua ilk olarak dokunan yüksek General olmuştur.“

57 Nicht wie 70: „Enes“.

Der Bericht Süreyya Gürsus von diesem Tag schließt mit den Worten:

„Gegen Abend kehrten wir auf unser Schiff zurück. Wir trafen auf eine große Menschenmenge unter und auf Deck. Auch von der Seeseite hatten sich zahlreiche Motorboote angenähert. Diese Besuche dauerten bis spät abends an. Wir zeigten noch zahlreichen deutschen Familien die Räume unserer Ausstellung und der Mustermesse. Wieder an Deck servierten wir Tee und Kuchen. Wir erhielten ein Dankeslächeln der blondgelockten und rosenwangigen Deutschen.“

Unter dem 18. Juli wird kurz auf ein zweites Rathaus-Konzert und das Echo in der Hamburger Presse eingegangen. In den letzten Sätzen zu Hamburg bricht wieder der elegisch-bewegte Ton des Autors hervor:

„Schönes, lebhaftes Hamburg, nun verabschieden wir uns von dir. Dieses liebe Schiff, das nun nördlichen Horizonten entgegen fliegt, trennt sich wie eine Blüte, die von einer erfüllten Brust abgerissen wird. Müsste man den Eindruck den Hamburg hinterließ, zusammenfassen, wäre die große Zuneigung des Deutschtums zu den Türken festzuhalten.“

Die meisten Zeitungen hielten sich nicht lange bei Fragen der deutsch-türkischen Handelsbilanz auf. Alle meldeten, dass der Besuch vom plötzlichen Tod des Konsuls der Türkei in Hannover Koopmann, eines angesehenen Seidenhändlers, der mit der extremen an diesen Tagen herrschenden Hitze in Verbindung gebracht wurde, eine tragische Note erhalten hatte.⁵⁸

Das *Hamburger Fremdenblatt* hatte seinen Beitrag zur *Karadeniz*, wohl den längsten unter allen, unter der Überschrift „Der schwimmende Basar“ gestellt:

„Wir finden in der natürlich den Räumen angepassten Miniatur-Ausstellung sämtliche Landesprodukte angefangen vom Tabak bis zu den Erzeugnissen des türkischen Handwerks, dessen Vertreter in den Basaren Konstantinopels ihre kleinen Buden aufgeschlagen haben. Es fehlt in dieser Ausstellung nichts: die Regie-Tabakfabrikation, die Wollindustrie, Smyrna-Feigen, die Pelzindustrie, nicht zu vergessen selbstverständlich türkische Teppiche, die Meerschaum- und Bernsteinfabrikate, Seide aus Brussa [Bursa], alles ist hier zu einem bunten Farbgemisch zusam-

⁵⁸ So auch die *Vossische Zeitung* (Morgen-Ausgabe Nr. 327 [16. Juli.1926]).

mengewürfelt. Die herrlichen blauen Fayencen der Fabrik Kutahia [Kütahya], die in den letzten Jahren einen sehr bemerkenswerten Aufschwung genommen hat, sind durch prächtige Vasen und Teller vertreten. Kurz, alles das, was der Konstantinopeler Basar an Herrlichkeiten aufzuweisen hat, wird vor den Augen des Besuchers ausgebreitet. Selbst der berühmte Hatschi Bikir, der Zuckerbäcker Konstantinopels,⁵⁹ hat hier seinen Stand aufgeschlagen und verabreicht den Besuchern der Ausstellung seine Erzeugnisse.“

Nur selten kommen offensichtliche Organisationsdefizite in der Hamburger Presse zur Sprache. So vermisste nur eine Zeitung „sachgemäße Führung“⁶⁰, eine andere wies auf sprachliche Vermittlungsmängel hin. Einmal wurde die „musterhafte Anordnung“ der Waren gelobt,⁶¹ ein andermal das „malerisch bunte Nebeneinander“⁶².

Der Beitrag des *Fremdenblatts* endet in einer sehr freundlichen Zusammenfassung:

„Man kann wohl sagen, dass diese schwimmende Ausstellung, die ihre Entstehung einer Anregung des türkischen Präsidenten Kemal-Pascha verdankt, einen sehr wohl gelungenen Versuch darstellt, die türkischen Produkte außerhalb des eigenen Landes vorzuführen. Aus manchen Einzelheiten dieser Ausstellung ist auch der große Fortschritt ersichtlich, den die Türkei Kemal-Paschas in den letzten Jahren genommen hat; dies kann betont werden auch hinsichtlich des türkischen Kunstgewerbes und selbst der türkischen Kunst, denn gerade davon gibt der kleine Salon mit der Ausstellung türkischer Bildwerke ein sprechendes Zeugnis. Überhaupt bietet das Schiff einen kleinen Ausschnitt aus der modernen Türkei: die Kapelle des Präsidenten vermittelt europäische Musik, die türkischen Damen, von denen einige führende Stellungen innerhalb der Ausstellung bekleiden, tragen dazu bei, dieses Bild der modernen Türkei zu vervollständigen. K.“

Das mitreisende Orchester spielte an zwei Tagen jeweils eine Stunde auf dem Rathausmarkt. Das Repertoire umfasste das Deutschland-Lied, „Es braust ein Ruf wie Donnerhall“ und Brahms „Ungarische Tänze“.⁶³ Am

59 Die Traditionsfirma von Ali Muhieddin Haci Bekir erinnert noch auf ihrer modernen Webseite an die Teilnahme an der Karadeniz-Mission (<https://www.hacibekir.com/tr>).

60 *Hamburgischer Korrespondent* (15. Juli 1926).

61 18. Juli 1926.

62 *Hamburger Anzeiger* (15. Juli 1926).

63 *Hamburger 8 Uhr Abendblatt* (17. Juli 1926).

letzten Abend lud die *Karadeniz*-Besatzung zu einem nächtlichen Bordfest ein, bei dem sich der Korrespondent des *Hamburger Echos* „in die Gewässer des Bosphorus versetzt“ fühlte. Die warme Nacht und ein leuchtender Halbmond hätten dazu beigetragen, auch wenn er die zwischendurch abgespielte „Wacht am Rhein“ „weder am Bosphorus noch an der Elbe“ passend fand.“⁶⁴

Der freundliche Bericht des *Fremdenblattes* wurde durch einen Anhang ergänzt, den eingeweihte Leser mit den deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen in Verbindung bringen konnten. Hier muss der Hinweis genügen, dass zu diesem Zeitpunkt die 1925 abgeschlossenen Verträge der Flugzeugwerke Junkers mit der Türkischen Firma Tomtaş (*Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi*) zwar zur Eröffnung der Flugzeugwerke Kayseri im Oktober 1926 führten, aber schon 1928 aufgelöst wurden.⁶⁵

„Das Junkers-Großflugzeug, das am Mittwoch mit den Mitgliedern der türkischen Botschaft im Hamburger Flughafen eintraf, stieg heute Vormittag zu einem Begrüßungsfluge des in der Nacht im Hamburger Hafen eingetroffenen türkischen Messeschiffes Kara Deniz auf. Der am Amerika-Kai liegende Dampfer, auf dessen Deck die türkischen Vertreter versammelt waren, wurde in Schleifen von kaum fünfzig Metern mehrmals umflogen und als Begrüßung die türkische Flagge abgeworfen. Darauf flog die Junkers zum Flughafen zurück und wird im Laufe des Tages nach Dessau zurückfliegen.“

Die Schwimmende Ausstellung sollte den Absatz türkischer Agrarprodukte in Europa fördern. Dabei stand der unmittelbare Kontakt zwischen türkischen Kaufleuten und europäischen Abnehmern im Vordergrund. Der Spielraum europäischer und „levantinischer“ Kommissionäre sollte in einer nationalistisch geprägten Außenwirtschaft zumindest enger werden.

64 *Deutsche Allgemeine Zeitung* (17. Juli 1926).

65 E.E. Braatz, „Junkers Flugzeugwerke A.G. in Anatolia, 1925–1926: An Aspect of German-Turkish Economic Relations I“, in: *Tradition* 19 (1974), 28–41 und id., „Junkers Flugzeugwerke A.G. in Anatolia, 1925–1926: An Aspect of German-Turkish Economic Relations II“, in: *Tradition* 20 (1975), 24–39, Teil II: 30, n. 27: Memorandum Konsul Ziemkes über ein Treffen mit Junkers; 33: Kemâleddin Sâmîs Unterhandlungen mit Richthofen (Juni 1926).

Ohne Kenntnis einer Evaluierung der Exportoffensive durch die Handelskammer bzw. die Fachministerien lässt sich nur vermuten, wie man in Ankara, Istanbul oder Izmir das Ergebnis der langen Werbereise einschätzte. Der hier vielfach zitierte Süreyya Gürsü zog unter der Überschrift „War die Ausstellung ein Erfolg?“ seine persönliche Bilanz:

„Vor allen Dingen waren die schönen Eindrücke und Erinnerungen, die unsere Reise in den Städten Europas, insbesondere in den an der Ostsee liegenden nordischen Ländern hinterließen, unfassbar weit und tief. Die türkische Fahne flatterte in diesen fernen Ländern, wo sie bisher noch nie zu sehen war, erfolgreich und ehrenvoll im Wind. Sympathische Menschen auf einem sauberen Schiff sahen, wo immer sie hinfuhren, eine begeisternde Zukunft. Die Europäer, die zum Teil von tausend grundlosen Anschauungen über das Türkentum erfüllt waren, begegneten Menschen, die vor allem ihnen ähnelten und die wie sie sprachen. Sie fanden eine erhabene Existenz in einem sauberen Schiff, das ihr schlechtes Bewusstsein rasch verschwinden ließ.

Man kann sagen, dass der Reklame-Charakter [„Sachverhalt der Bekanntmachung“ (*tanınma keyfiyeti*)] stärker ausgeprägt war als die kommerziellen und ökonomischen Interessen, die das Ausstellungsschiff [eigentlich] vertrat, dass man [dem Schiff] selbst in den entferntesten Ecken des Nordens als ein Beispiel für die erfolgreichen Auswirkungen der türkischen Revolution begegnete, dass das Schiff insgesamt, seine Ausstattung und seine auserwählten Persönlichkeiten das Türkentum in seiner ganzen Vitalität erfolgreich repräsentierte.“

Nach diesen etwas schwerflüssigen Sätzen, in denen die Ideologie des Hochkernalismus auf die Mitte der 1920er Jahre zurück projiziert scheint, kommt er noch einmal auf den erwarteten wirtschaftlichen Ertrag zurück:

„Aus diesen Gründen ist es nicht richtig, das von der Ausstellung erzielte nationale Interesse mit materiellen Maßstäben zu messen. Vor allem wurde vor sämtlichen Nationen Europas die Rundreise konkret und bewegt mit Ernst und Würde durchgeführt, mit größtmöglichem Eifer die nationale Kultur, der nationale Aufbau und die nationale Existenz bekannt gemacht.“

Süreyya Gürsüs Betonung bei der Verteidigung der *Karadeniz*-Mission liegt bei der kulturellen Außendarstellung nicht bei der ursprünglichen Exportoffensive. Er entschuldigt implizit eingestandene geringe Handelsergebnisse mit den kurzen Liegezeiten in den Häfen. Als positive Aus-

wirkung nennt er Fortschritte, die bei der Standardisierung der Waren erzielt wurden. Man wird ihm Recht geben, wenn er (Seite 168) resümiert, dass angesichts der wirtschaftlichen und industriellen Verhältnisse des Jahres 1926 ein solches Pionierunternehmen aus der Sicht des Marinewesens und der Veranstalter nur als Erfolg bewertet werden könne.

Es steht aber fest, dass sich die Republik Türkei mehrere Jahre nicht an größeren internationalen Messen beteiligte. Innerhalb des Landes wurde in bescheidenen Ausstellungen für die Abnahme einheimischer Produkte geworben. Die Zeitungsberichte über eine *Yerli mallar sergisi*, die am 11. August 1929 in einigen Räumen des Galatasaray Lisesi eröffnet wurde, deutet aber schon an, dass vor allem Textilprodukte, die für den einheimischen Markt bestimmt waren, im Mittelpunkt standen. Erzeugnisse des traditionellen Handwerks scheinen eine eher dekorative Rolle gespielt zu haben.⁶⁶ Die türkische Wirtschaft hat sich ab den späten 1920er Jahren mehr auf die Beschickung einzelner Messen konzentriert. Hingegen waren z. T. avantgardistische türkische Künstler in der Periode Mustafa Kemâls bei einer ganzen Anzahl von Ausstellungen vertreten. Bedeutend war die Außendarstellung der Türkei erst wieder auf der Weltausstellung von New York im Jahr 1939/40.

Dennoch behält die dreimonatige Reise, als man in den Salons der *Karadeniz* tanzte, während in Anatolien der letzte Widerstand gegen die kemalistische Revolution ausgelöscht wurde, einen gewissen symbolischen Wert.

Das Schiff hatte drei Frauen als Repräsentantinnen der neuen Zeit dabei: die erste türkische Parlamentarierin Mevrûre Hanım, die erste Bildhauerin des Landes Nermin Farûkî und die erste türkische Absolventin des American College Seniha Hanım.

Die friedliche Koexistenz der kulturellen Avantgarde mit Vertretern des traditionellen Gewerbes muss nicht wundernehmen, hatte doch die literarische und künstlerische Elite der Epoche tiefe Wurzeln in einer zum Teil hoch kultivierten osmanischen Gesellschaft. Persönlichkeiten wie Celâl Esad verkörperten die Ambiguität zwischen Wahrung des kulturellen Erbes und gesellschaftlichem Aufbruch. „Schwimmender

66 *Cumhuriyet* (11. August 1926 & 15. August 1926).

Basar oder Botin der Neuen Türkei?“ Die in der Überschrift aufgeworfene Frage lässt sich eindeutig kaum beantworten. Ob die europäischen Besucher der Ausstellung sich dieser spannungsreichen Situation bewusst wurden, muss bezweifelt werden. Dazu war der Aufenthalt nicht nur im Hamburger Hafen, sondern auch an den anderen Orten, sicher zu kurz. Wir können auch nicht sagen, ob die Aufnahme der türkischen Gäste anders verlaufen wäre, wenn man den Vorschlag der Zeitung *Akşam*⁶⁷ übernommen hätte und an Stelle von Wasserpfeifen und Holzschuhen (*nargile ve takunya*) die türkische Fußballnationalmannschaft an Bord genommen hätte.

Literaturverzeichnis

Primärquellen

Autobiographische Quellen

Akdoğan, Refik. *Altmış Yılın Hesabı 1948–2008*. (http://www.refikakdogan.com/Kitaplar/60_YILIN_HESABI.pdf).

Gürsu, Süreyya. 1926 *Senesinde Yapılan Seyyar Sergi Seferi Hatıraları, Derleyen ve Günümüz Türkçesine Uyarlayan Kaptan Refik Akdoğan*. Refik Akdoğan (ed. & trans.). Privatdruck, s.a.

Zeitungen und Zeitschriften

Akşam: 8. Juni 1926; 14. Juni 1926.

Cumhuriyet: 20. Mai 1925; 3. Juni 1926; 11. August 1926; 15. August 1926.

Deniz: Türk Ticaret Kaptan ve Makinistleri Cemiyetinin Meslek Mecmuasıdır 1935–.

Deutsche Allgemeine Zeitung: 16. Juli 1926, 17. Juli 1926.

Hamburger 8 Uhr Abendblatt: 17. Juli 1926.

Hamburger Anzeiger: 1. Juli 1926, 15. Juli 1926.

67 Erwähnung in der genannten NTV-Serie.

Hamburgischer Korrespondent: 15. Juli 1926, 18. Juli 1926.

Le Figaro: 12. Juli 1926.

Şehremenati Mecmuası: Juli 1926.

Vossische Zeitung: 5. Januar 1918; 16. Juli 1926 (Morgenausgabe).

Sonstige

1926 *Senesi Mayısın Nihayetinde Avrupanın 21 büyük Şehrine Uğramak Üzere İstanbul'dan Hareket Edecek Olan Seyyar Sergi Ta'limat ve Programı*. [Istanbul:] Hilal Matba'ası, [1926].

Deutschland und die Türkei (=Das neue Reich und das Ausland: Sonderhefte des Deutschen Volkswirts, Heft 1). 20. Juli 1934.

République Turque: Chemins de Fer Anatolie-Bagdad: En Souvenir de la participation à l'Exposition Flottante de 1926. 23 Seiten, 1 Faltplan, 64 Tafeln

Sekundärliteratur

[Arseven], Celâl Esad. *Türk Sanatı*. Istanbul: Akşam Matbaası, 1928.

AVCI, Meral. Die türkisch-deutschen Wirtschaftsbeziehungen in den Jahren 1923 bis 1945 unter besonderer Beachtung der politischen Entwicklungen. Aachen: TU Diss., 2014.

Bozdoğan, Sibel. „Turkish Architecture between Ottomanism and Modernism 1873–1931“. In: Anna Frangoudaki (ed.). *Ways to Modernity in Greece and Turkey: Encounters with Europe*. (Library of European Studies; 1; Social and History Studies on Greece and Turkey). London: Tauris, 2007. 113–31.

Bozdoğan, Sibel & Esra Akçan. *Turkey: Modern Architecture in History*. London: Reaktion Books, 2012.

Braatz, E.E. „Junkers Flugzeugwerke A.G. in Anatolia, 1925–1926: An Aspect of German-Turkish Economic Relations I“. In: *Tradition* 19 (1974). 28–41.

———. „Junkers Flugzeugwerke A.G. in Anatolia, 1925–1926: An Aspect of German-Turkish Economic Relations II“. In: *Tradition* 20 (1975). 24–39.

[Ete], Muhlis Ethem. *Der Hafen von Stambul*. Borna-Leipzig: Univ.-Verl. Noske, 1929.

Hasselt, Laura van. „De fezzen die er niet waren: Tentoonstellingsschip SS Karadeniz bezoekt Amsterdam“. In: *ons amsterdam* 6 (Juni 2010). 3–6.

Kickingereder, Dieter F. *Celâl Esad Arseven: Ein Leben zwischen Kunst, Politik und Wissenschaft*. (Islamkundliche Untersuchungen; 287). Berlin: Klaus Schwarz, 2009.

- Kızıl, Mustafa. *Cumhuriyet Dönemi Kütahya Çinisinde Görülen Uygulama Teknikleri ve Yenilikler*. Afyon: Kocatepe Ün. Sosyal Bilimler Ens., Yüksek lisans tezi, 2010. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi>).
- Klinghardt, Karl. *Angora – Konstantinopel: Ringende Gewalten*. Frankfurt/M.: Societäts-Druckerei, 1924.
- Madran, Emre. „Cumhuriyetin İlk Otuz Yılında (1920–1950) Koruma Alanının Örgütlenmesi I“. In: *Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi* 16.1–2 (1996). 59–97.
- Mangold-Will, Sabine. *Begrenzte Freundschaft: Deutschland und die Türkei, 1918–1933*. (Moderne europäische Geschichte; 5). Göttingen: Wallstein, 2013.
- Manyâsi, Raûfi. „Birkaç Hâtıra“. In: *Yahya Kemal Enstitüsü Mecmuası* 1 (1959). 104–10.
- Nezihi, Hasan. *Die Gestaltung der deutsch-türkischen Handelsbeziehungen seit dem Lausanner Friedensvertrag (1923) und die Möglichkeiten ihrer rationelleren Gestaltung in der Zukunft*. Köln: Univ.-Diss., 1937.
- [Pakalın], Mehmed Zeki. *Türkiye Teracim-i Ahval Ansiklopedisi*. İstanbul: s.n., 1929.
- Philips, E.B. *Der Türkische Tabak: Kultur, Einkauf und Manipulation*. München: Bruckmann, 1926.
- Rühl, Phillipp (ed.). *Die Türkische Republik in Wirtschaft und Aufbau*. (Schriften des Frankfurter Messamts; 16). Frankfurt/M.: R. Th. Hauser & Co, [1925].
- Türkçeden Osmanlıcaya Cep Kılavuzu*. İstanbul: Türk Dil Kurumu, 1935.
- Ünaydın, Ruşen Eşref. *Ruşen Eşref Ünaydın'dan Seçmeler*. Necat Birinci (ed.). Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1982.
- Uşûl-i mi'mârî-i 'uṭmâni/L'architecture ottomane/Die ottomanische Baukunst*. Constantinople: s.n., 1873.
- Zelef, Haluk. *A Research on the Representation of Turkish National Identity: Buildings Abroad*. Ankara: The Middle East Technical University, PhD Diss, 2003.
- Ziemke, Kurt. *Die neue Türkei: Politische Entwicklung 1914–1929*. Stuttgart, Berlin & Leipzig: Deutsche Verlagsanstalt, 1930.