

LA TURQUIE KAMALISTE



LA TURQUIE KAMÂLISTE

Revue paraissant tous les deux mois et publiée par la
Direction Générale de la Presse au Ministère de l'Intérieur.

No. 10 — D é c e m b r e , 1935



1 — Yatagan Turc (XVIII^e s.). 2 — Arc. 3 — Flèche. 4 — Porte-flèche.

DIE KAPITULATIONEN [*]

VON NORBERT V. BISCHOFF

WENIGE Beispiele gibt es in der Rechtsgeschichte, die eindringlicher und auf breiterer welthistorischer Folie klarmachen, wie Vernunft Unsinn und Wohltat Plage werden kann, als eben die Geschichte des "Rechtinstituts" der Kapitulationen. Selten hat ein Shylock mit ähnlichem Zynismus auf seinem Schein bestanden. Selten wurde Erhabenes mit ähnlicher Hypokrisie in den Dienst des Niedrigsten herabgewürdigt. Sentimentale Betrachtungsweise ist hier nicht am Platze. Gewalt schafft Recht und die stärkere Faust ist in allem Beziehungen der Menschen und der menschlichen Gemeinschaften die oberste, die einzige inappellable Instanz. Gewiss haben die europäischen Völker anderwärts bei der Eroberung der Welt brutalere, blutigere Methoden angewendet. Aber diesen Brutalitäten haftet doch zumeist der Charakter des Elementaren, des Wild-Animalischen an und entschuldigt sie damit weitgehend. Die Staatskanzleien wollen damit wenigstens offiziell nichts zu schaffen haben, missbilligen wohl gar einmal die ärgsten Greuel und begnügen sich damit, von ihnen stillschweigend zu profitieren. Die Teilung Polens wieder, einer der gewaltigsten Rechtsbrüche der neueren Geschichte, gewinnt noch durch die Aufrichtigkeit, mit der man sich zu seinem Unrecht bekennt, und durch die Energie, mit der man es durchführt, einen Schimmer von Grösse. Das sadistische Katze- und Mausspiel aber, das die Grossmächte mit dem Reiche des Sultans spielten, das über ein Jahrhundert erstreckte, raffinierte Abwürgen dieses Reiches unter scheinheiliger Berufung auf ein Recht, das schon längst ein offenes Unrecht geworden war, das langsame Zerbrechen des moralischen Rückgrates eines Volkes und einer Regierung, mit der man offiziell in den freundschaftlichsten Beziehungen stand, das hat kein Beispiel in der Geschichte, selbst wenn es sich auf den tiefen moralischen Verfall des Hofes und der Verwaltung des Sultans berufen darf.

Auf der Höhe ihrer Macht stehend, die gewaltigsten Kriegsherren Europas, haben die Sultane den französischen König, der um ihre Gunst warb, als Schutzherrn der Christen in islamischen Ländern anerkannt. Das war kein Ehrentitel in den Augen der Osmanen und keine sonderliche Auszeichnung, denn die Christen, besonders

die römischen, galten als die mindest geachtete Sekte des sektenreichen Morgenlandes. Aber da man die christlichen Kaufleute brauchte, die die fernen Märkte des Abendlandes kannten für die Waren des Ostens, so tat man ihrem König den skurrilen Gefallen und stattete auch die fremden Kaufleute mit lockenden Privilegien aus und überliess es schliesslich den fremden Christen, ihre unverständlichen Rechtshändel vor ihren eigenen Oberen nach eigenem Recht zu schlichten. Und was man dem einen christlichen König gewährt hatte, das mochte man den anderen nicht verweigern, da doch, je mehr fremde Händler kamen, desto reichlicher das Geld floss in die Truhen des Sultans. Das war der Wesen und der Sinn der Kapitulationen, die, in vielen feierlichen Staatsverträgen verbrieft und versiegelt, im sechzenten und siebzehnten Jahrhundert rechtens wurden.

Mit diesen Verträgen hatten die alten Sultane, ohne es zu wissen, das Todesurteil ihres Reiches unterschrieben. Vollstreckbar wurde dieses Urteil allerdings erst in einer Zeit, in der das Osmanenreich bereits tief von seiner einstigen Macht herabgesunken war, und als diese Periode der Altersschwäche mit einer Epoche des ungestümen Ausbreitungsdranges der Völker Europas zusammenfiel. Um die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts war diese Konstellation gegeben. Nun erst wurde es klar, wie weitgehend Souveränitätsrechte des Sultans durch die Kapitulationen aufgehoben waren. Das Kultusprotectorat ermöglichte es den Mächten, alle Beziehungen des Sultans zu seinen christlichen Untertanen zu kontrollieren. Die Steuerprivilegien entrückten den fremden Kaufmann jeder möglichen Konkurrenz durch den heimischen. Die Gerichtshoheit der fremden Konsuln schaffte nicht nur für den Fremden einen eingegrenzten, vor der osmanischen Landesjustiz völlig unabhängigen Gerichtstand, sondern zwang den landfremden Richter selbst dem osmanischen Staatsbürger auf, der mit dem Fremden einen Rechtsstreit auszutragen hatte. In den

[*] Dies ist ein Bekenntnis aus der Feder einer ehrlichen und ritterlichen Europäers über das welthistorische Verbrechen der "Kapitulationen". Wir haben diese Zeilen aus dem Buch von Herrn Norbert v. Bischoff, betitelt "Ankara", entnommen. (F. Bruckmann A. G. München). Diese Zeilen haben, insofern als sie die Ansicht eines europäischen Intellektuellen darstellen, einen historisch-dokumentaren Wert und da sie mit einer seltenen Sucht der Wahrheitsliebe geschrieben worden sind, einen unbeschreiblichen Kulturreiz.

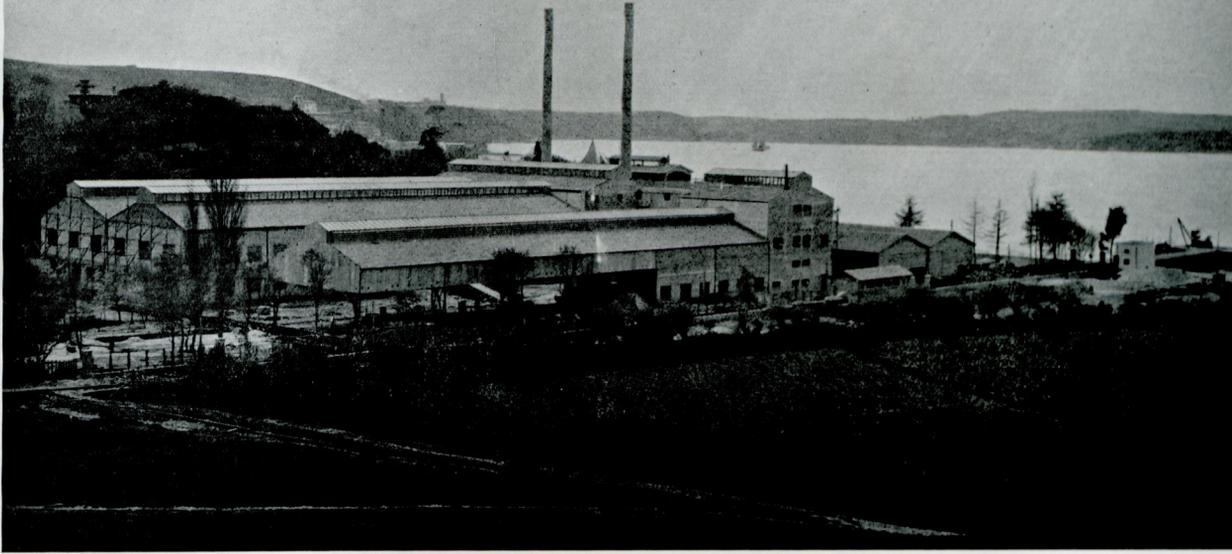
extensivsten Interpretation der Kapitulationsbestimmungen erreichte die europäische Diplomatie eine Virtuosität sondergleichen. Im Namen dieser geheiligten Rechte amtierten Vertreter der Grossmächte, also der an dem Hinscheiden des Osmanenreiches — selbsverständlich zu der für jede einzelne dieser Mächte günstigsten Stunde — interessierten Erben, als Zivilkommissäre, als Richter, als Postbeamte; im Namen dieses Rechtes vermochten Dragomane oder Botschafter, je nach der Wichtigkeit des Falles, jede — aber auch tatsächlich jede — Regierungshandlung, an der sie interessiert waren, zu beeinflussen, ihrer Intervention nötigenfalls durch eine drohende Bosphorusfahrt ihres den friedlichen Namen "Stationär" tragenden Kanonbootes oder eines zu diesem Zwecke herbeigerufenen grösseren Kriegsschiffes Nachdruck verleihend; im Namen dieses Rechtes zerfielen schliesslich die Bewohner des Osmanischen Reiches in zwei Klassen, jene, der alles erlaubt war: die Fremden, und jene, der erlaubt war, was jene andere gestatten wollte: die Einheimischen.

Dieser Zustand auf rechtlichem und politischem Gebiet fand seine volle Entsprechung in der Sphäre des Wirtschaftlichen, wo alsbald die fremde Flagge zur unerlässlichen Voraussetzung jeder auch nur irgendwie erfolgversprechenden ökonomischen Betätigung wurde. Schutzlos preisgegeben war, das Land der nackten Ausbeutung durch das westliche Kapital, das sich nicht einmal der Mühe unterziehen brauchte, sein Profitinteresse in wenigstens äusserlichen Gleichklang mit den Bedürfnissen der wirtschaftlichen Entwicklung des Reiches zu setzen. Wie ein ungeheurer Vampir sog das Weltkapital an dem Lebensmark des osmanischen Reiches. Von den Banken und den Eisenbahnen, den Forsten und den Bergwerken bis zu den Gasgesellschaften und den Wasserleitungen, war alles in der Hand der Fremden, war alles von Fremden aufgebaut, wurde alles im Interesse der Fremden verwaltet. Jeder schüchterne Versuch einer eigenen Produktions- und Wirtschaftspolitik des Reiches wurde im Keim erstickt. Das Handwerk verfiel, geopfert dem fremden Exporthandel, dem kein Zollschutz das Eindringen in das Reich verwehren durfte. Der Arbeitsertrag eines riesigen Reiches floss, soweit er nicht in die Kassen des Sultans geleitet werden konnte, in die Keller der Banken von Paris und London, von Berlin und Wien. Aber auch für den Sultan reichte der Teil, den die Fremden ihm vom Ertrag der Arbeit seiner Völker gönnten, nicht aus. Heer und Flotte waren verkommen, weil ihren dringendsten Bedürfnissen nicht mehr Rechnung getragen werden konnte. Die Beamtschaft war -- unbeschadet einzelner Beispiele selbstlosester und lauterster Hingabe an das Staatswohl -- bis

in ihre Höhen und ihre Tiefen korrumpiert, weil sie oft monatenlang keinen Sold sah. Aber immer noch reichten die Einkünfte des Sultans nicht für seine zu Zeiten geradezu irrsinnige Verschwendung, für die Erhaltung des unersättlichen Molochs der Konfidentenhierarchie und für die Bezahlung der Wucherzinsen aus früheren Schulden. Neue Schulden wurden auf die alten gehäuft, neue Pfänder bestellt, die ergiebigsten und sichersten Einnahmequellen des Staates: das Tabakmonopol und die neuen Wertzölle, mit deren Einführung man, ohne das lukrative Geschäft des europäischen Exporthandels zu schmälern, ein neues Spundloch öffnete, durch das neue Gold ins Ausland abgezapft werden konnte. Die Verwaltung der Pfänder, ja die Verwaltung der osmanischen Schulden selbst, konnte natürlich nur von fremden Fronvögten ordentlich besorgt werden. In grossen Palästen sassen die, in Paris oder in Pera, würdige Gremien von Bankherren und Dignitären aller abendländischen Nationen, mächtiger als Sultan und Vezir, oft genug untereinander in erbittertem Kampf, enig nur in der Überzeugung, dass das ganze, grosse Osmanische Reich und alle die Millionen Menschen, die in ihm schafften und werkten, nach dem Willen Gottes keinen anderen Daseinszweck hatten, als den über die ganze Erde verstreuten Eigentümern der sich dank einer kundigen Finanzmagie in phantastischer Weise vermehrenden osmanischen Schuldtitres jährlich zweimal pünktlich den gebührenden Zinsenertrag abzuliefern.

So war die Kette lückenlos geschlossen. Glied griff in Glied. Ausnahmslos waren alle Schlüsselstellungen und daneben tausend untergeordnete Positionen auf den Gebieten von Politik und Verwaltung, von Recht und Finanz, von Wirtschaft und Verkehr in die Hände der Fremden übergegangen oder in die jener geschickten und gewitzten Levantiner und Juden, Griechen und Armenier, die, obgleich Untertanen des Sultans, ihren Vorteil daran fanden, ihre Suppe am Feuer der grossmächtigen Fremden zu kochen. Was bei solcher Organisation für die Bedürfnisse des Volkes bleiben konnte, aus dessen Arbeit doch all das Gold kam, für die verwahrlosten Städte und die armseligen Dörfer, für die geplünderten Wälder und die dürstenden Felder und für die Menschen selbst, die nicht Arzt noch Lehrer kannten, das war nicht um einen Piaster mehr als nichts.

Sich von der tödlichen Umklammerung dieses mit geradezu teuflischer Präzision arbeitenden Systems zu befreien, reichten die müden Kräfte des Reiches längst nicht mehr aus, denn die beiden Wurzeln osmanischer Grösse, die Religion und die Armee, waren in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts bereits verdorrt.



Société Anonyme Turque "Camiş,, fabrique de verrerie de Paşabahçe (Istanbul)

LA "TÜRKIYE İŞ BANKASI,"

PAR: ALİ HÜSEYİN İŞBAY

L'UNE des plus intéressantes acquisitions de la jeune République Turque, dans le domaine économique et financier, est sans conteste la "Türkiye İş Bankası" qui, créée en 1924 par le Grand Rénovateur Atatürk lui-même, vient de fêter son onzième anniversaire.

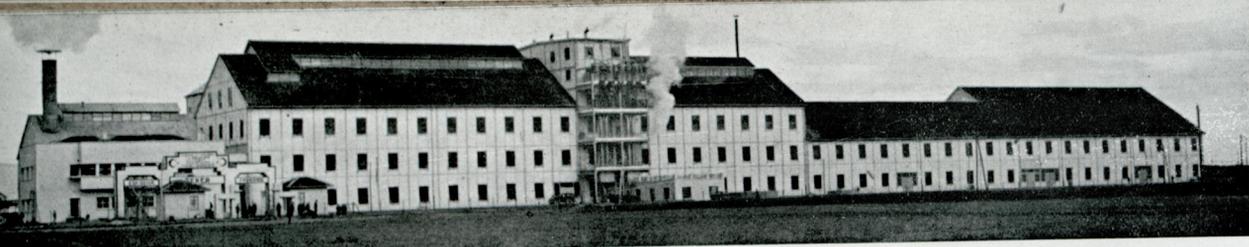
Cette Banque, dont l'organisation et la gestion furent confiées, dès le début, à l'éminent Ministre actuel de l'Economie Nationale Celâl Bayar, connu grâce au talent éprouvé d'organisateur et à la gestion magistrale de ce dernier, dans un laps de temps relativement très court pour un établissement financier, un essor prodigieux. Essor, qui n'est en somme que la résultante de la confiance absolue et de l'attachement inébranlable aux directives de son illustre créateur et d'un labeur consciencieux et inlassable.

Il ne manque donc pas d'intérêt de relever dans un

bref aperçu général, la marche et l'évolution de cet établissement, dont la Turquie peut à juste titre être fière.

La "Türkiye İş Bankası" fut fondée en 1924 avec un capital restreint de Livres Turques 1.000.000 dont le quart fut versé. Elle possède aujourd'hui un capital de Ltqs. 5.000.000 — entièrement versé — et ses réserves statutaires s'élèvent à la fin de l'exercice dernier à Ltqs. 2.849.000.

La tâche primordiale que la Türkiye İş Bankası s'est assignée et dans l'accomplissement de laquelle elle n'a cessé, dès le début de sa fondation, de déployer une activité et une sensibilité dignes d'éloges, fut de créer de prime abord, dans le pays même et à l'étranger, une atmosphère de confiance absolue, nécessaire à son activité.



Fabrique de Sucre d'Eskişehir

De même l'amorçement d'un mouvement national d'épargne fut l'un des buts les plus saillants de la "Türkiye İş Bankası".

Le succès dévolu à cette activité est suffisamment illustré par les chiffres sans cesse croissants des comptes-courants et d'épargne ainsi que des placements.

Comptes-courants et d'épargne de la "Türkiye İş Bankası,"

Années	Ltqs.
1924	2.474.446
1925	8.201.964
1926	15.116.600
1927	26.004.615
1928	37.575.922
1929	45.359.538
1930	44.983.124
1931	41.141.444
1932	46.090.806
1933	50.177.835
1934	51.894.199

La "Türkiye İş Bankası" détient en ce jour avec le chiffre de Ltqs. 51.894.199 pour ses dépôts, la première place parmi toutes les banques fonctionnant aujourd'hui en Turquie.

Sa participation à l'activité commerciale et industrielle du pays suit de même ligne ascendante en corrélation directe avec la progression de ses dépôts.

Les placements de la "Türkiye İş Bankası,"

Années	Ltqs.
1924	953.897
1925	5.372.804
1926	11.426.080
1927	15.912.718
1928	25.828.082
1929	31.921.344
1930	32.355.913
1931	29.392.845
1932	30.105.389
1933	33.097.952
1934	33.312.541

La Türkiye İş Bankası qui a su satisfaire pleinement aux besoins de crédit du commerce et de l'industrie nationales a, par la création des sociétés d'exportation

İş Ltd. İş Komimport (Hamburg) et Mısır İş (Alexandrie), rendu de grands services au placement des produits du pays sur les marchés étrangers.

Elle possède aujourd'hui 48 succursales, dont deux à l'étranger (Hamburg et Alexandrie). En outre le réseau très vaste de ses correspondants et les relations suivies qu'elle entretient avec les différents marchés mondiaux lui permirent de jouer un rôle prépondérant dans l'extension du commerce extérieur national.

Les participations industrielles de la Türkiye İş Bankası:

Dès les premières années de sa fondation, la Türkiye İş Bankası s'est intéressée à l'industrie minière nationale du charbon.

Elle créa en 1926 avec un capital de Ltqs. 1.000.000 la Société Anonyme Turque "Türkiş" pour l'exploitation des mines de charbon de Zonguldak, et la Société Anonyme Turque d'exploitation des mines de Kilimli au capital de Ltqs. 400.000.

La création de la Société Anonyme Turque "Kömüriş" pour l'exploitation des mines de charbon de Kozlu suivit de très près celle de la Türkiş et son capital initial de Ltqs. 500.000 fut porté en 1929 à Ltqs. 3.000.000.

Dans le cadre du plan quinquennal d'industrialisation une installation moderne de distillation de la houille pour la fabrication de semi-anthracite fut récemment construite et commencera ces jours-ci à fonctionner.

Cette installation dont les essais viennent d'avoir eu lieu produira approximativement 58.000 tonnes de semi-anthracite par an et fournira en outre comme sous-produits de la distillation:

504 tonnes de benzol
2880 tonnes de goudron
et 17.280.000 m³ de gaz d'éclairage.

Production Annuelle des Mines de Charbon de la Türkiş et Kömüriş 1926-1933 (En tonnes)

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Türkiş	*65.786	133.901	138.711	168.941	179.702	185.058	184.042	193.330
Kömüriş	—	—	—	—	85.900	117.901	172.231	198.560

* Pour six mois



Dispositif intérieur d'une des fabriques de sucre

Industrie du sucre:

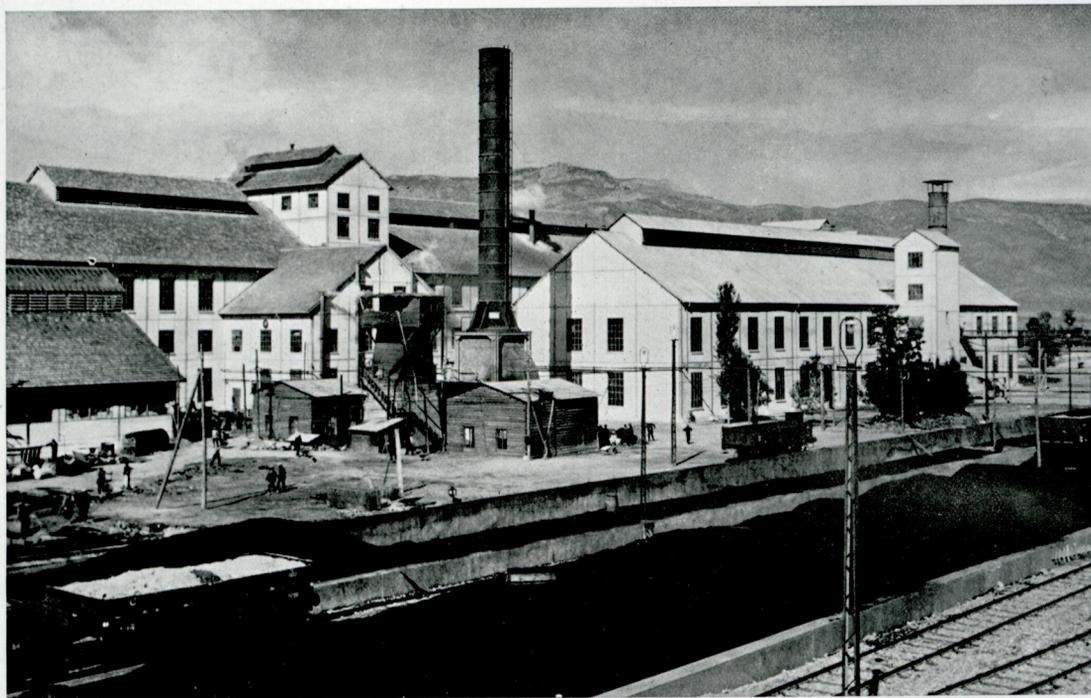
Avec la création de la fabrication de sucre d'Alpullu la Türkiye İş Bankası a fait le premier pas dans l'installation de l'industrie sucrière en Turquie, industrie qui se trouve aujourd'hui avoir atteint par la création successive des fabriques de sucre d'Uşak, d'Eskişehir et de Turhal sa réalisation totale.

Une société Anonyme Turque au capital de Ltqs. 22.000.000 a été créée dernièrement avec la participation de la Sumer Bank et de la Ziraat Bankası (Banque Agricole), pour réunir et centraliser les fabriques de sucre mentionnées plus haut.

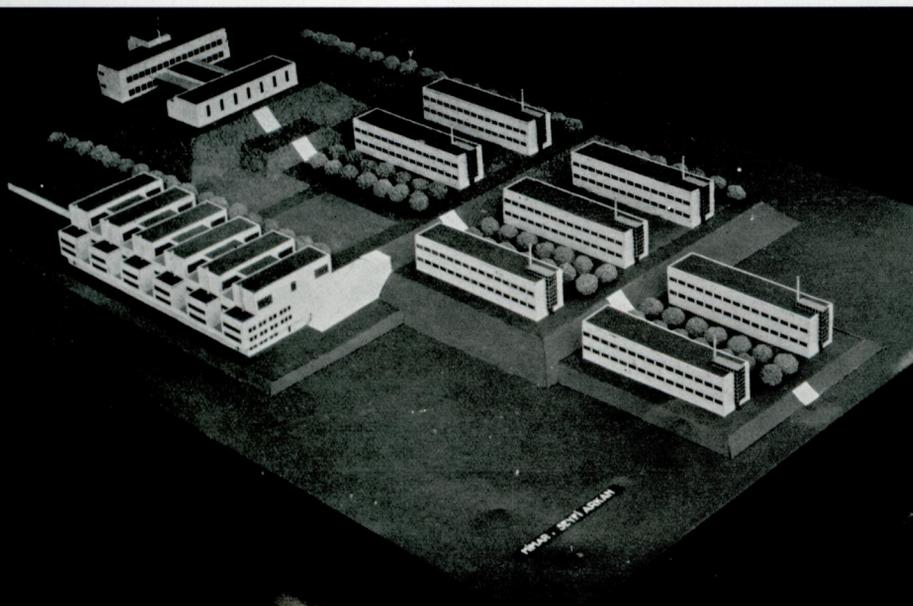
Fabrication du Sucre en Turquie

1926—1934 (En tonnes)

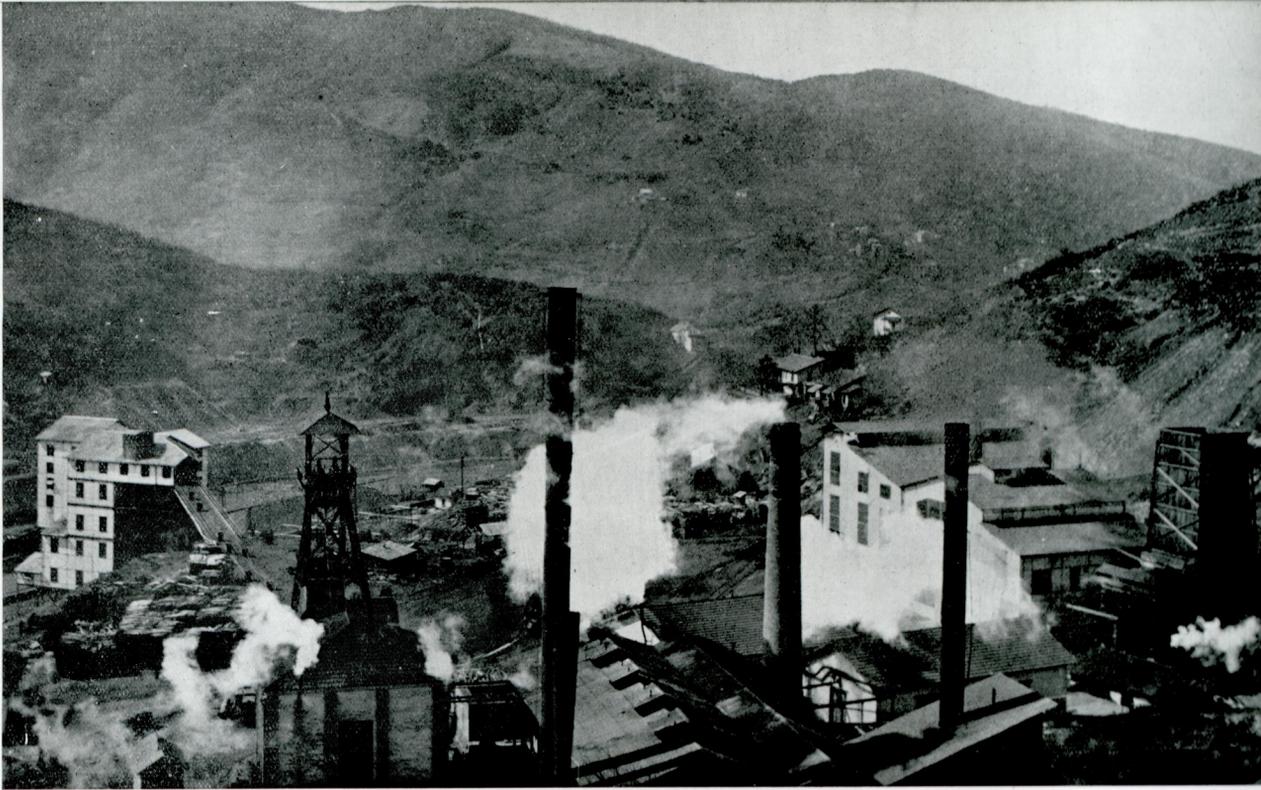
Années	Alpullu	Uşak	Eskişehir	Turhal	Total
1926	459	114	—	—	573
1927	4.420	841	—	—	5.261
1928	3.280	1.290	—	—	4.570
1929	4.829	3.332	—	—	8.161
1930	8.204	4.860	—	—	13.064
1931	14.120	8.780	—	—	22.900
1932	16.265	11.266	—	—	27.531
1933	38.094	15.251	12.349	—	65.694
1934	7.603	15.200	26.602	9.396	58.801



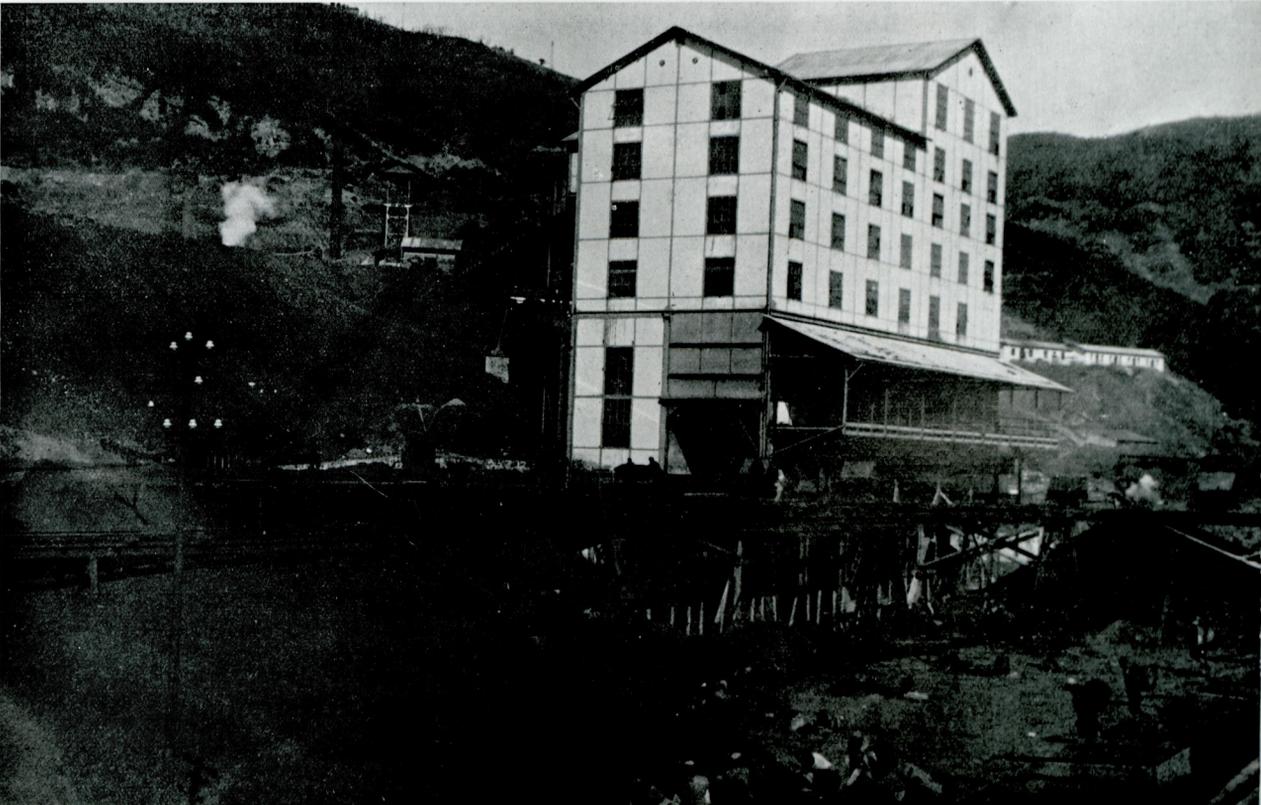
Fabrique de Sucre de Turhal

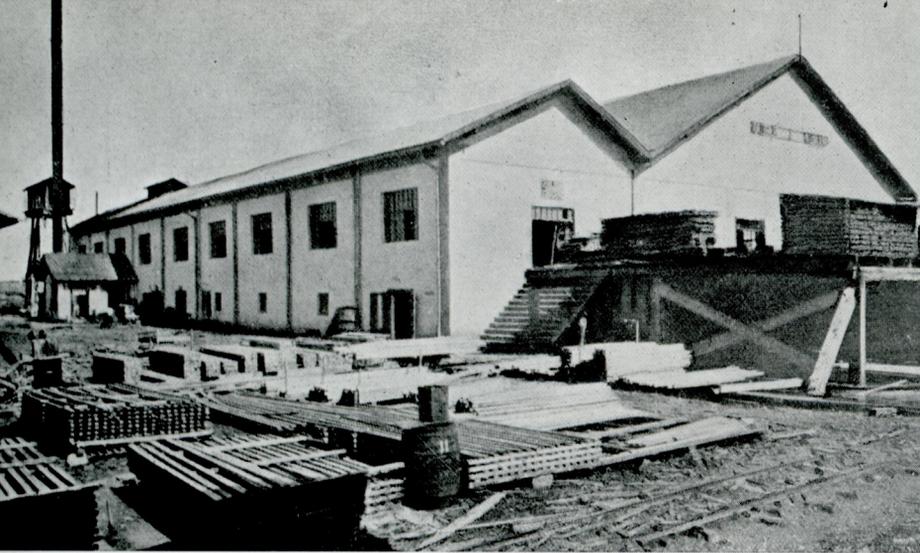


Projet pour le logement des ouvriers (Semi-Coke)



Installation charbonnière de K m ri 





Fabrique de charpentes
de la Banque à Bafra



Fabrique de lainages
de Yüniş - Ankara

Industrie minière:

La Türkiye İş Bankası en collaboration avec la Sumer Bank exploite les gisements de soufre de Keçiburlu. Sous peu les travaux d'exploitation commenceront aussi à la mine de cuivre d'Ergani .

Industries textiles:

La Türkiye İş Bankası possède une fabrique de soieries à Brousse (Société Anonyme Turque "İpekiş") au capital de Ltqs. 800.000 et une fabrique de tissage de la laine à Ankara, "Yüniş", au capital de Ltqs. 600.000.

Industrie du verre:

La Türkiye İş Bankası vient d'installer à Paşabahçe sur le Bosphore une fabrique moderne de verrerie

(bouteilles et verre moulé) exploitée par la Société Anonyme Turque "Camiş" au capital de Ltqs. 1.000.000. Cette fabrique fournira annuellement 4500/5000 tonnes de verre moulé et subviendra à la totalité de la demande du marché intérieur pour cette catégorie de marchandise. Une installation pour la fabrication du verre à vitre est à l'étude.

En terminant ce bref aperçu dans lequel nous avons essayé de tracer l'activité financière et industrielle de la Türkiye İş Bankası, nous ne voudrions pas omettre de relever les louables services rendus par cet établissement dans la formation technique et professionnelle de la jeunesse du pays, en servant d'école aux nombreux spécialistes et employés qui forment aujourd'hui la majeure partie de l'élément éclairé et discipliné de l'Economie Nationale.



ETWAS VOM TÜRKISCHEN PLAKATWE- SEN.

D. v. ENGELMANN

Har
vurup
Harman
savurma

İHAP
HVLVS
İSTANBUL

WER, wie der Schreiber dieser Zeilen, das Plakat — und Anzeigenwesen der Türkei im Verlaufe der letzten zehn Jahre beobachtet hat, kann mit grosser Befriedigung sehr wesentliche Fortschritte feststellen, und zwar nicht nur hinsichtlich der Verwendung dieses wirkungsvollsten Propagandamittels überhaupt, sondern auch bezüglich der künstlerischen Qualität der Maueranschläge. Vorausgeschickt sei, dass die Entwicklung der Zeitungs-Anzeige trotz des auch hier zu verzeichnenden Aufstieges doch nicht gleichen Schritt gehalten hat mit der Ausbildung des Plakatwesens.

Während früher, soweit diese Form der Reklame überhaupt verwendet wurde, vornehmlich "erzählende" Plakate in gemäldeartiger Form verwendet wurden, ist man dann mehr und mehr zum kurzen, prägnanten Ausdruck des bildmässig oder schriftbildnerisch Mitzuteilenden gelangt. In der Tat ist das Plakat keine "Erzählung", kein eine Situation darstellendes "Gemälde", vor allem keine Miniaturmalerei. Es soll ein Motto sein, wenn man will ein Schlachtruf im geschäftlichen Feldzug, nicht mehr und nicht weniger. Daraus folgen die Anforderungen, welche an ein gutes Plakat zu stellen sind:



Türkei hat unvergleichliche Schönheiten der Natur und alter Baukunst. Man findet alle Bequemlichkeiten und grösstes Entgegenkommen in dem gastfreien Land." In dem hier noch verhältnismässig wenig verwendeten Plakat, das allein auf schönem Schriftbild aufgebaut ist, soll dies in vollendeter Komposition wenige, wichtige Worte so hervorheben, dass sie unbedingt Beachtung finden und der sparsam dazwischengeschobene, leicht lesbare Texte sodann vom Betrachter aufgenommen wird. Noch einmal: das Plakat ist keine Erzählung, kein Werbebrief, sondern der kategorische Imperativ der Propaganda in bildmässiger Form.

Um das alles zu erreichen, tut der Auftraggeber gut, dem ausübenden Künstler möglichst viel freie Hand zu lassen, denn dieser allein kann die Wirkung schon vorher beurteilen, da er aus Erfahrung weiss, was die Druckerei leisten kann und wie nachher das fertige Erzeugnis aussieht.

Wenn heute schon so viele gute Plakate in der Türkei zu sehen sind, ist das in erster Linie das Verdienst einiger Zeichner, welchen die Erfordernisse der Plakat-Kunst - denn das ist eine Kunst, und eine sehr anspruchsvolle dazu - aus natürlicher Begabung im Blut liegen und welche diese Veranlagung systematisch in harter Arbeit ausbildeten.

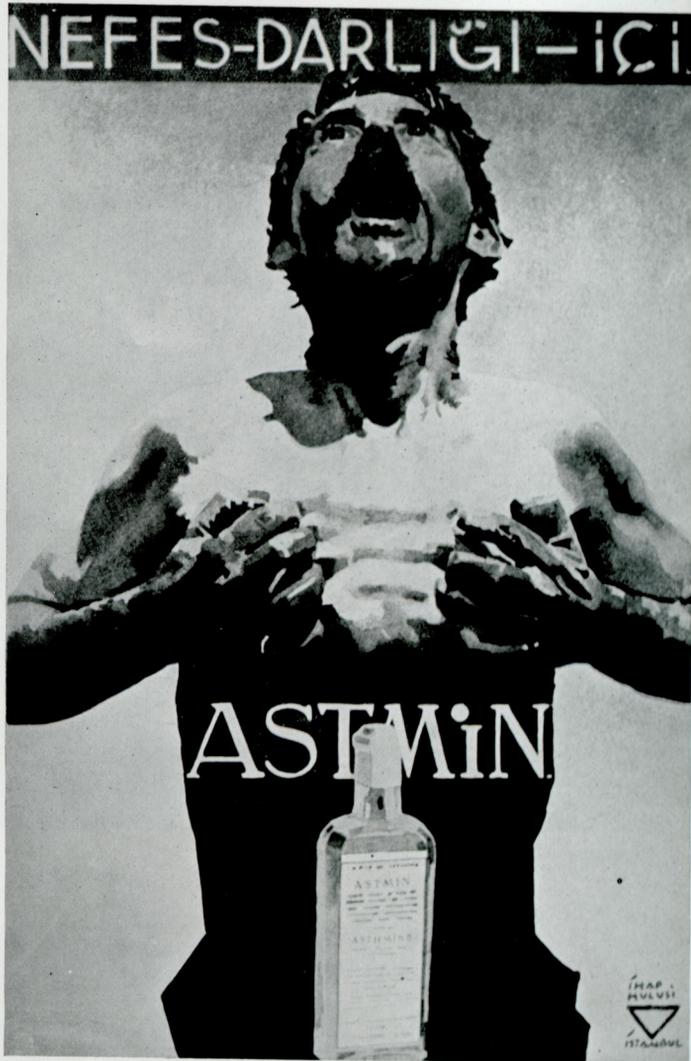
Ich möchte hier vor allem einen nennen, dessen Arbeiten, bisher im ganzen Lande unerreicht, den oben skizzierten Anforderungen in restlos befriedigender Weise gerecht

- 1.) Es muss in der Komposition so einfach wie nur möglich sein, in dieser Einfachheit aber packende, ja faszinierende Wirkung haben. Nichts schlimmer als überlandene Plakate, Flaschenetiketten usw.
- 2.) Der Maueranschlag muss Blickfang sein. Er soll die Aufmerksamkeit von weither erregen, den Vorübergehenden so neugierig machen, dass er ganz von selbst nähertritt. Dann prägt sich die Anreizung automatisch dem Gedächtnis ein, sie ist für die Erinnerung unlösbar mit der schönen Plakatierung verbunden, was als letzte Wirkung ja angestrebt wird.
- 3.) Das Plakat muss auf einen Blick verständlich sein, und zwar ohne lange erklärende Texte. Im bildmässigen Anschlag ist daher die Schrift möglichst sparsam zu verwenden. Am besten beschränkt sie sich auf einfache Nennung der zu propagierenden Idee, des anzupreisenden Gegenstandes. In einem Plakat für Fremdenverkehrswerbung wirken die Worte "Die Türkei erwartet Sie!" unter einer gut gesehenen stilisierten Darstellung eines prominenten Bauwerkes oder einer markanten Küstenpartie sehr viel eindringlicher als etwa: "Die



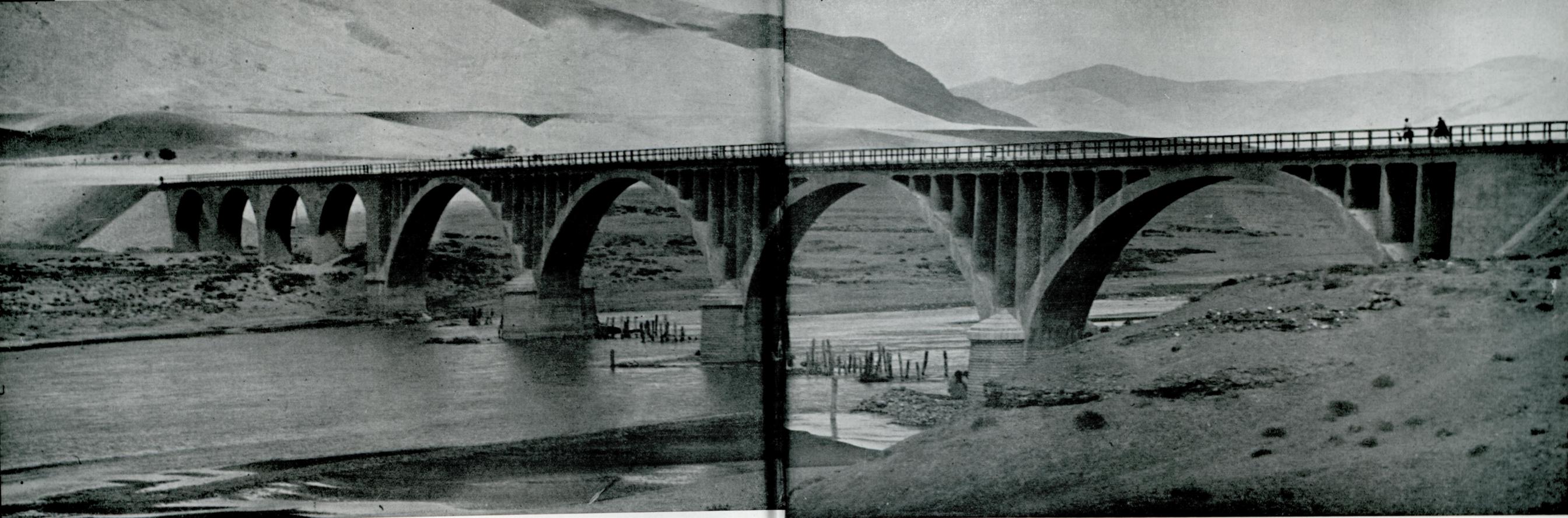
werden: Ihab Hulussi. Wer seine Arbeiten als Kenner sieht, ist erstaunt über die Prägnanz des Ausdrucks, die vorzügliche, eng geschlossene Komposition, die Sicherheit in der Auffassung der gut gesehenen natürlichen Bewegung seiner nie erstarrt wirkenden Gestalten und die hervorragende, flächige Wirkung. Und man ist endlich frappiert von der Ähnlichkeit seiner Arbeit mit der des deutschen, Weltruf genießenden Plakatkünstlers Professor Hohlwein. Trotzdem ist Ihab Hulussi nicht von Hohlwein beeinflusst, er stand zwar mit ihm während seiner fünf jährigen Münchener Lehrzeit in Gedankenaustausch, verdankt seine Ausbildung aber der Kunstgewerbeschule und dem Atelier Heymann in München. Es handelt sich bei Ihab Hulussi also um eine Art Parallelentwicklung zur Hohlweinschen Auffassung. Bei näherer Analyse seiner Arbeiten sieht man auch sofort das eigentümliche, nicht kopierbare und nicht "abgelehene".

Alle seine vielen hundert Plakate leben aus sich heraus. Einfach und eindringlich z. B. die Reklame des türkischen Tabakmonopols für den Verkauf in Ägypten. Bekommt man nicht direkt Lust, dem Jungen eine Schachtel Zigaretten abzukaufen? Von geradezu monumentaler Wirkung ist das Plakat für Fremdenverkehrswerbung, und könnte der Schrecken des Luftkrieges eindringlicher zum Ausdruck gebracht werden als durch den von Flugzeugen umkreisten Totenkopf? Diese andere Arbeit wiederum bringt den Zusammenhang zwischen dem Kurban Bairam Opfer und die für die nationale Sicherheit unentbehrliche Luftflotte auf den kürzesten Nenner.



Wir bringen noch einige andere Plakate, die, jedem ohne Weiteres verständlich, für sich sprechen.

Die Türkei kann und soll stolz sein auf die starke Begabung, welche sie in Ihab Hulussi besitzt, und es wäre nur zu wünschen, dass seine grossen Fähigkeiten auch für die Ausbildung der kommenden Generation türkischer Gebrauchsgraphiker nutzbar gemacht wird. Zehn begabte Schüler von Ihab Hulussi könnten dem türkischen Werbungswesen einen unerhörten Auftrieb geben und gleichzeitig die Druckereien so fördern, dass nicht (wie heute noch zuweilen) ein allzu grosser Unterschied zwischen Original und Druck entsteht. Die kommenden Zeiten wachsender Industrialisierung verlangen eine derartige Initiative, denn gute Reklame ist halber Verkauf, hier wie anderswo in der Welt! Schlechte Werbung aber bedeutet vergeudetes Nationalvermögen.



TRAVAUX DE CONSTRUCTION

COMMENCÉS en 1924 et poursuivis sans discontinuer avec une ardeur toujours croissante, les travaux de construction du réseau ferroviaire destiné à couvrir tout le pays ont abouti à l'achèvement et à la mise en exploitation des lignes :

d'Ankara - Sivas en 1930,

de Samsun - Sivas en 1932,

de Kütahya - Balıkesir en 1932 et

d'Ulukışla - Kayseri en 1933.

La longueur totale des voies ferrées achevées et exploitées par l'Etat était de 1.955 Km. au 10^{ème} anniversaire et de 2.012 Km. au 11^{ème} anniversaire de la République. Mais c'est surtout la 12^{ème} année de l'ère républicaine qui compte comme l'une des meilleures au point de vue du rendement et de l'achèvement des travaux de construction ferroviaire en cours ; car c'est durant cette période que l'Etat vit se terminer ses plus grandes et ses plus importantes voies ferrées.

Voies ferrées terminées et voies ferrées en construction de cette année :

ROUTE DU CUIVRE :

Les travaux de construction ou de la pose des rails concernant la partie — longue de 160 Km. — qui se trouve entre Diyarbekir et la station de Yolçatı sise au point de divergence de la ligne annexe d'Elaziz et de la voie ferrée (346^{ème} Km.) de Fevzipaşa - Diyarbekir ont été terminés cette année ; la station des mines d'Ergani située sur le 421^{ème} Km. de la voie dénommée « route du cuivre » durant tout le cours des travaux fut inaugurée le 30 Août 1935 et cette voie, prolongée jusqu'à Diyarbekir, important centre de nos vilayets de l'Est, le jour même du 12^{ème} anniversaire de la République.

La prolongation de cette voie principale longue de 505 Km. jusqu'à Diyarbekir était, en fait, un premier but à atteindre ; mais Diyarbekir qui, jusqu'à ce jour, constituait le terminus de cette voie, espère maintenant être, non plus l'aboutissement, mais bien le point de départ d'autres lignes qui se prolongeront jusqu'aux frontières mêmes du pays, animant toutes les villes sur leur passage.

FERROVIAIRE EN 1935.

La partie, terminée cette année même, de la ligne de Diyarbekir longeant des passages fort abrupts et difficiles à pratiquer tels que les rives de Gölcük et la plaine de Dicle, il s'ensuit que les travaux de construction qu'elle nécessita demandèrent beaucoup de soins, de temps et de frais.

Sur ces 160 Km. en question, furent creusés 33 tunnels formant une longueur totale de 7.761 mètres ; en outre, d'importants ponts en pierre et des viaducs furent construits sur le Dicle.

Les seuls frais de construction — les frais d'entretien étant exclus — de ces 160 Km. s'élevant à 12.766.800 Ltqs., l'on voit que le montant de la dépense moyenne faite pour chaque kilomètre est de 80.000 Ltqs.

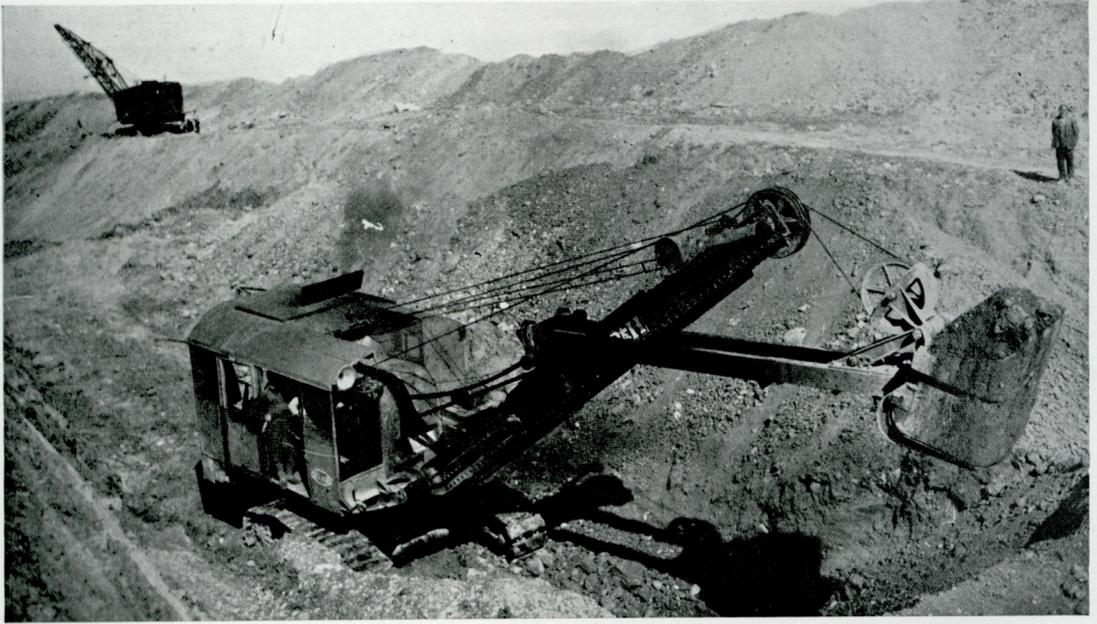
Maintenant étudions de plus près la situation générale de cette voie :

La ligne de Fevzipaşa - Diyarbekir qui est l'une des principales voies ferrées du pays, commencée en Avril 1927, se poursuit jusqu'à la fin de l'année 1935 et coûta, comme construction, 60.000.000 de Ltqs., parce que dans sa plus

grande partie elle devait traverser des endroits fort accidentés. La partie la plus basse de la voie est, par rapport au niveau de la mer, la station d'Eloğlu située dans les environs du 50^{ème} Km., à une altitude de 496 mètres ; s'élevant ensuite par degrés, cette voie atteint 1.208 mètres d'altitude à la station de Doğanşehir pour s'abaisser ensuite à 630 mètres dans la plaine du Firat. Cependant la même voie atteint encore une altitude de 1.400 mètres dans les environs de la station de Şefkat et y constitue un des points culminants de tout le réseau ferroviaire du pays. Ladite voie s'allongeant ensuite par la vallée du Dicle qui est fortement accidentée, passant par une assez longue plaine et, plus loin, par le col de Devegeçidi, finit par aboutir à Diyarbekir.

Afin de donner une idée sur l'importance des travaux de construction rendus plus difficiles encore à cause de la nature accidentée des terrains traversés, reportons - nous à quelques chiffres :

64 tunnels, d'une longueur totale de 13.609 mètres, ont été creusés sur le parcours de cette voie qui compte plus



Excavateurs utilisés sur la ligne d'Afyon-Karakuyu

de 500 Km. La longueur du plus considérable de ces tunnels est de 670 mètres.

Un volume de 476.000 mètres cubes de terre a été traité pour la construction de ces tunnels dont l'intérieur fut tapissé de 136.000 mètres cubes de murs en pierre.

Pour le ballast employé à assujettir les traverses de la voie, il fut dépensé plus de 750.000 mètres cubes de gravier et de pierres concassées.

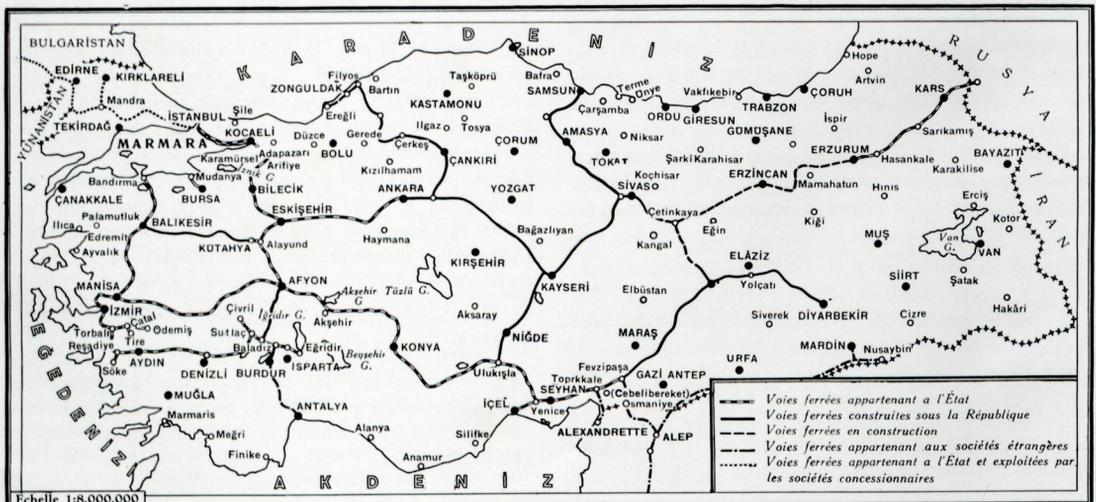
On compte encore d'importantes œuvres d'art et techniques parmi les ponts, grands ou petits, construits sur le parcours

de cette voie. Parmi ces ponts, l'on peut citer ceux de Gökusu et de Firat dont les frais de construction dépassèrent 1.950.000 Ltqs.

2 — ROUTE DE LA HOUILLE

Les parties de cette ligne d'Irmak - Filyos dite Kömür yolu qui comprennent d'une part la ligne d'Irmak - Çankırı, longue de 104 Km., et d'autre part, celle de Filyos-Eskipazar, longue de 135.6 Km., bien que terminées et exploitées depuis déjà quelques années, comportaient sur leur parcours une partie inachevée, de 151 Km. de longueur, qui empê-

CARTE DU RESEAU FERROVIAIRE DE LA TURQUIE



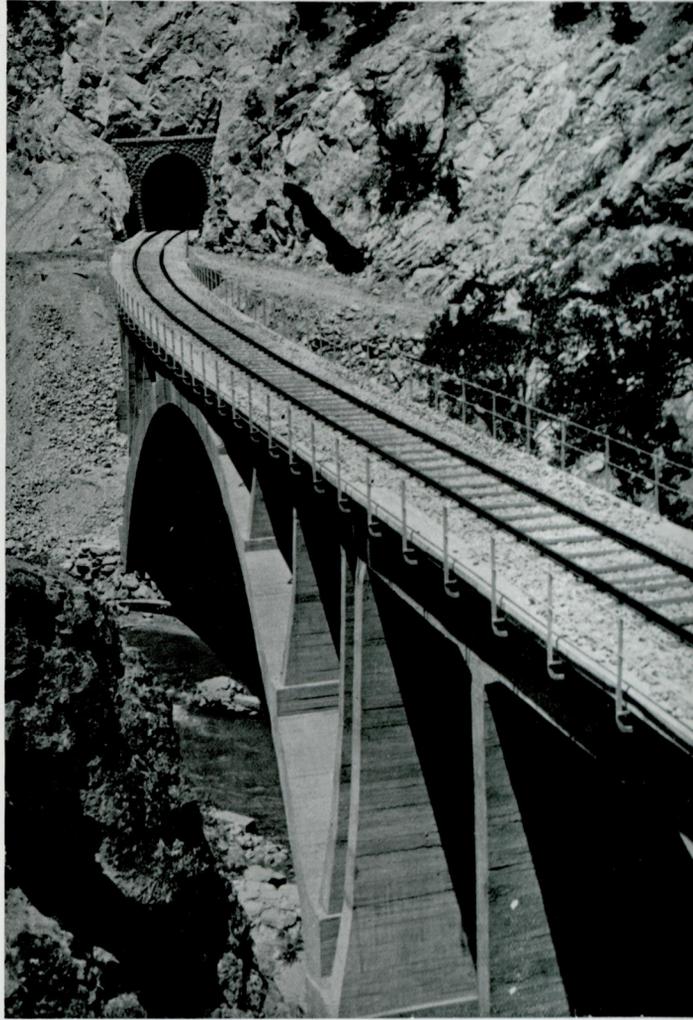
chaient l'exploitation totale de la voie et l'obtention de son rendement maximum. On remédia à cet inconvénient en comblant cette importante lacune; les travaux de construction, y compris la pose de rails, auxquels on se livra cette année, entre Çankırı et Eskipazar se terminèrent heureusement, de sorte que les communications ferroviaires purent s'étendre jusqu'à Filyos; des régions telles que Apsarı-Ildızın, Göllüce, Sumucak, Kurşunlu, Atkaracalar, Çerkeş, Kurt Hüseyin, İsmetpaşa et Ortaköy purent être régulièrement desservies par des voies ferrées et à partir du 12^{ème} anniversaire de la République, des communications suivies purent être établies entre la Méditerranée et la Mer Noire.

Les travaux de construction de la ligne de Çankırı-Eskipazar qui compte 151 Km. s'élevèrent à 11.490.000 Ltqs. Cette ligne aussi comporta des parties fort difficiles à travailler à cause des accidents de terrain de la région et partant fort coûteuses à édifier. Le plus long de nos nouveaux tunnels construits sur les voies ferrées, c'est-à-dire celui de Batıbeli, — 3.440 mètres — se trouve dans cette région. Le nombre de tunnels existant ici est de 6; ceux-ci possèdent une longueur totale de 4.062 mètres. Dans cette région encore, l'on observe des ponts, des viaducs et autres constructions industrielles de grande importance technique.

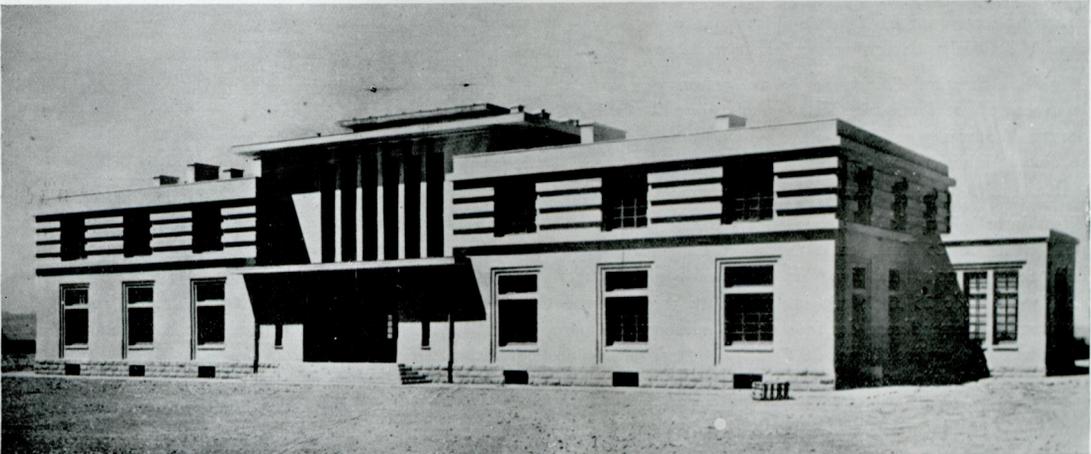
Sur l'ensemble de la ligne Irmak - Filyos, l'on peut considérer les points suivants:

Cette ligne qui diverge à partir de la station d'Irmak sur la ligne d'Ankara - Kayseri pour aboutir, à Filyos, jusqu'au littoral de la Mer Noire et que l'on a prolongée maintenant jusqu'au bassin houiller de Zonguldak, a plus de 390 Km. de longueur. Les frais de construction occasionnés par cette voie durent s'élever à 45 millions de Ltqs. à cause de la difficulté qu'engendraient les accidents du sol de ces départements traversés. Sur le parcours de la même voie on compte encore 37 tunnels dont la longueur réunie est de 8.689 mètres.

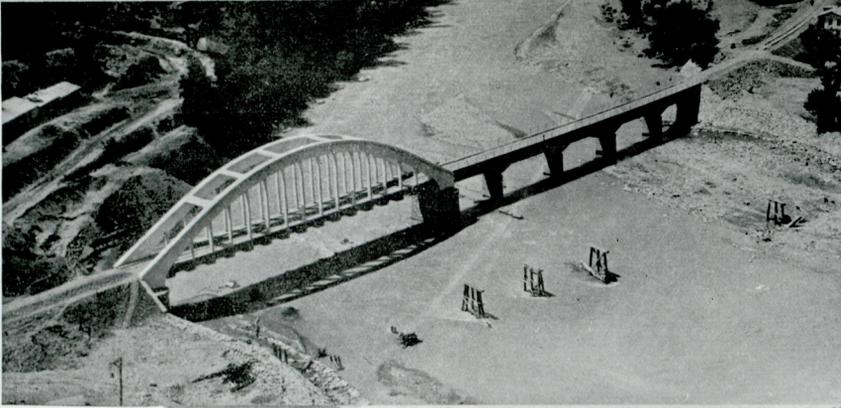
La même voie débutant à zéro (niveau de la mer) se prolonge assez longuement et, après avoir suivi la vallée de Filyos à une altitude relativement basse, s'élève par degrés et finit par atteindre 1.200 mètres; cependant à la



Sur la ligne de Fevzipaşa-Diyarbakir

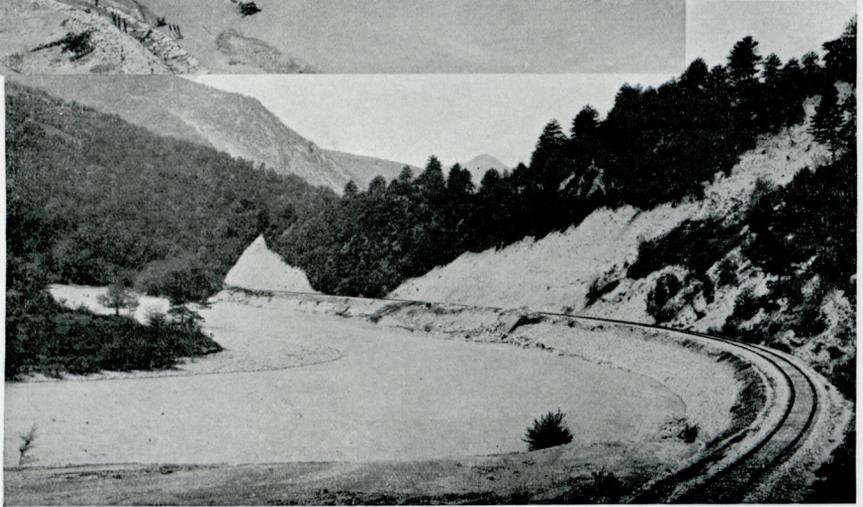


Gare de Malatya sur la ligne de Fevzipaşa-Diyarbakir



Cours d'eau sur la ligne d'Irmak-Filyos

Pont sur la ligne d'Irmak-Filyos



station d'Irmak elle n'atteint encore que 680 mètres d'altitude. La voie en question qui est extrêmement importante en ce qu'elle relie entre elles quelques-unes des régions les plus prospères du pays et qu'elle réunit encore une fois la Méditerranée et la Mer Noire possède une particularité: c'est celle de traverser à Filyos, une région richement boisée et largement pourvue d'eaux courantes.

Un voyage en train fait dans cette partie du pays constitue, en été, une excellente distraction pour le corps et l'esprit; en outre, le beau gravier du littoral et la fraîcheur des vents septentrionaux font de Filyos une plage estivale capable de rivaliser avec toutes celles de notre pays.

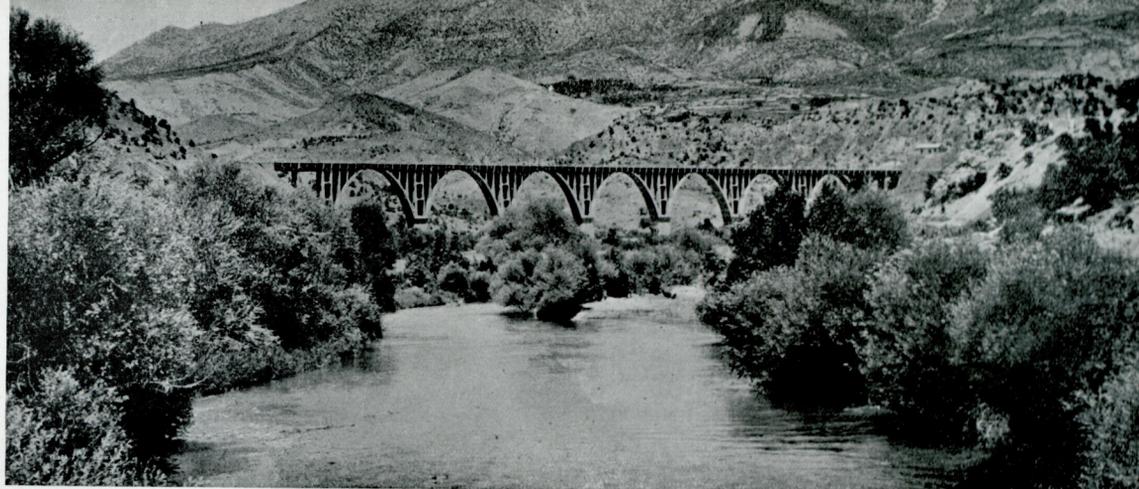
Ainsi la population d'Ankara et de ses environs qui, durant les vacances, se contentait de se rendre jusqu'à Çankırı, pourra désormais pousser jusqu'à Filyos pour se reposer et se divertir à loisir dans ces coins favorisés de la Nature.

Les travaux nécessaires pour la prolongation de la ligne de Filyos jusqu'à Zonguldak et pour la construction de la partie, longue de 25 Km., entre Filyos et Zonguldak, sont déjà assez avancés. La ligne de Filyos-Zonguldak dont une longueur de 25 Km.; très importante au point de vue construction, demandèrent des frais de 4,5 millions de Ltqs. atteindra sa première étape de Çatalağzi, dans le bassin houiller, le 15 Juin 1936 et sa seconde étape de Zonguldak, le centre même de tout le bassin houiller, vers le 10 Mai 1937. D'après ces dates, l'on voit que l'entrée de nos voies ferrées dans la région houillère n'est plus qu'une question de mois.

Mais ce que l'on peut présumer dès maintenant, c'est que l'importance réelle de notre Réforme ne ressortira dans toute sa netteté que lorsque nos bassins houillers pourront être pleinement desservis par nos voies ferrées, pourvoyant enfin nos fabriques de tout le charbon qu'elles nécessitent et c'est à cette époque que la ligne Irmak-Çatalağzi-Zonguldak sera probablement la plus active de nos lignes.

La ligne Filyos - Zonguldak que l'on continue encore à travailler, passera, sans plus s'arrêter à son terminus actuel, Zonguldak, par le bassin houiller sis entre Zonguldak et Ereğli et se prolongera jusqu'au port d'Ereğli que l'on projette de construire. Après la réalisation de ce projet et l'achèvement de la ligne Zonguldak - Ereğli, la ligne de Çatalağzi-Ereğli sera actionnée à l'électricité, car le mode de transport à vapeur du charbon expédié au port en grandes quantités s'avère insuffisant.

L'on se rappelle que, durant la Grande Guerre, il avait fallu - faute de voies ferrées reliant nos bassins houillers à la mer - pourvoir au besoin de charbon du pays par la voie de mer qui se trouvait alors sous la menace de l'ennemi, chose dont il est aisé de deviner les difficultés et les dommages. Evidente et indéniable est donc, pour le pays, l'utilité de nos voies ferrées desservant enfin nos bassins houillers. Cet état de choses sert et servira non seulement à diminuer le prix du charbon et à en augmenter la consommation mais encore à prévenir le déboisement et la destruction de nos belles forêts en permettant d'utiliser du charbon au lieu et place du bois.



Viaduc de Köksu

3 — LA LIGNE D'AFYON - KARAKUYU - ISPARTA :

Cette ligne de 151 Km. qui constitue le commencement de celle d'Afyon - Antalya jouit d'une importance spéciale d'une part en reliant les lignes d'Anadolu et d'Aydın et d'autre part, en aboutissant directement au port d'Antalya, important débouché sur la Méditerranée.

Cette voie coûta 3,5 millions de Ltqs.; elle put être terminée jusqu'au 12^{ème} anniversaire de la République, constituant ainsi l'exemple le plus réussi de l'activité de construction ferroviaire de 1935. Cette voie détient encore le record sous le rapport de la rapidité de construction qui vient en tête de toutes les lignes construites durant onze années; elle fut, en effet, terminée en douze mois. Surtout si l'on veut se rappeler que quelques-unes des plus importantes parties de cette voie coûtèrent, en moyenne, 100.000 Ltqs. par kilomètre et que la construction de ces parties fut achevée en douze mois.

Nous pouvons résumer comme suit l'activité de la construction ferroviaire de l'année 1935 :

Lignes	Kilomètres
Yolçatı - Diyarbekir (Sur celle de Diyarbekir).	160
Irmak - Filyos, Çankırı - Eskipazar	151
Filyos - Zonguldak	25
Malatya - Çetinkaya	90
Sivas - Erzurum	177
Afyon - Karakuyu - Isparta	151
	754

Ainsi les travaux de construction de 1935 couvrirent un parcours de 754 kilomètres.

Les nouvelles voies ferrées qui seront ajoutées au réseau existant à la fin de l'année financière (1935) sont :

Lignes	Kilomètres
Sur la ligne de Diyarbekir	
une ligne de	160
Irmak - Filyos	151
Sivas - Erzurum	112
Malatya - Çetinkaya	43
Afyon - Karakuyu, Burdur - Isparta.	149 (113 + 23 + 13)
	615

L'on voit que la longueur des voies qui purent être achevées cette année est de 615 Km. La moyenne approximative de Km. de voies ferrées achevées et mises en exploi-

tation revenant à chaque année, durant ces 11 ans de construction ferroviaire ininterrompue, était, jusqu'à présent, de 200 Km. Cette moyenne est, pour 1935, de 615 Km.; proportion qui, comparativement, dénote un nouvel et indéniab le record d'augmentation.

L'activité ferroviaire considérable déployée depuis 1924 a valu d'immenses sacrifices d'argent au pays. Une des principales raisons de cet état de choses tient à ce que notre pays présente des étendues de terrain très accidentées au point que, sous ce rapport, il ne peut guère être comparé à beaucoup de contrées européennes. Considérons quelques chiffres qui éclaireront mieux la situation :

Voici le nombre et la longueur des tunnels creusés sur le parcours de nos nouvelles lignes ferroviaires :

Voies ferrées	Nombre de Tunnels	Longueur des Tunnels
Samsun - Sivas	37	4.914 mètres
Ankara - Sivas	26	4.128 »
Kütahya - Balıkesir	37	6.162 »
Irmak - Filyos	37	8.689 »
Fevzipaşa - Diyarbekir	64	13.609 »
Afyon - Karakuyu	6	649 »
Sivas - Erzurum	5	700 »
Malatya - Çetinkaya	10	2.318 »
	222	41.169 »

Ainsi il fut creusé jusqu'à présent un nombre de 222 tunnels dont la longueur totale dépasse 41 Kilomètres. La seule construction de ces tunnels coûta $500 \times 41.000 = 20.500.000$ Ltqs. à raison de 500 Ltqs. comptées pour frais de forage et de maçonnerie intérieure de ces tunnels et autres frais par mètre de longueur. D'autre part chaque mètre d'une voie ferrée de 2.628 Km. de longueur demandant, au bas mot, 1,5 mètre cube de ballast, le volume total requis pour le ballastage général est donc de 3.942.000 mètres cubes de matériaux, lesquels mètres cubes, à raison de 1,5 Ltq. chacun, ne coûtent pas moins de 6 millions de Ltqs.

La préparation et la pose de rails, traverses, aiguilles etc. pour 1 kilomètre de voie ferrée s'élèvent à 20.000 Ltqs. C'est pourquoi si l'on calcule que les seuls frais de matériaux employés pour les nouvelles voies ferrées furent de $20.000 \times 2.628 = 52.560.000$ Ltqs., l'on aura un compte exact de l'emploi des sommes dépensées.

QUELQUES ESSAIS D'AHMED HAŞİM

ATATÜRK

Je me trouvais, parmi les personnes invitées la semaine dernière au palais de Dolmabahçe pour un échange de vues autour de la nouvelle écriture, un de ceux qui allaient voir Atatürk pour la première fois.

Mon émotion était grande. Je n'ai aucune confiance en la lentille photographique. Il est difficile de donner raison à ceux qui trouvent que la tâche des portraitistes a pris fin après l'invention de la photographie. La forme et la matière changent d'instant en instant selon les reflets de la lumière. C'est pourquoi aucun visage n'a une expression unique. L'artiste du pinceau, en épiait longuement sur le visage qu'il a dessiné le flux et le reflux de la vie, et en en fixant les multiples variations, réussit à découvrir, à voir les lignes secrètes de sa véritable identité.

Alors que, me fiant aux images photographiques, je m'attendais à me trouver en présence d'un corps un peu las, ayant pris un peu d'embonpoint, et dont les lignes se sont un peu épaissies, mes yeux furent éblouis par la vue d'une force, d'une vie intenses, pénétrant par la porte comme une vague de lumière: un visage nerveux, que deux yeux dont les pupilles sont faites de la matière la plus étrange et la plus mystérieuses illuminent d'éclats bleus, jaunes, verts; sur ce visage, sur ce front, ces mains, une couleur de santé et de printemps; des cheveux régulièrement peignés, entiers, jeunes et blonds; un organisme tout frais, tendu, ordonné, souple, gracieux, dont les ressorts sont d'acier...

Le visage de l'Homme qui a fait vieillir une ère longue de siècles, tout comme ceux des dieux anciens ne porte aucune trace de l'âge. Cette tête, qui comme un fleuve impétueux de flammes a balayé toutes les ruines de la vieille Histoire et qui est la source des idées ayant abouti à la création d'un monde nouveau, demeure, comme la cime d'un volcan, indifférente au feu qu'il porte, silencieux et souriant sous le ciel bleu. C'était donc sa tête à lui que seule n'impressionnaient point les nuages chargés d'éclairs, ces tempêtes, ces torrents féconds qu'elle faisait tomber autour d'elle!

Le grand bienfait de ce jour pour moi fut de voir de près ce visage jeune et légendaire.

DE LA POESIE

... Tout en souhaitant que se réalise le rêve vain de ceux qui veulent que la poésie soit un langage commun, je souligne que le grand poète n'est compris que par un millièrne de ceux qui le lisent. La célébrité naît de ce que l'émotion qui déborde de deux ou trois esprits compréhensifs entraîne derrière elle les âmes faibles. Toute autre sorte de célébrité est honteuse pour les âmes généreuses et fières.

On peut dire sans exagération qu'une poésie accessible à tous est le fait exclusif de poètes inférieurs. L'accès des grands poètes est fermé comme les portes de bronze des villes. Il n'est pas donné à toutes les mains de pousser ces portes, qui demeurent parfois fermées aux hommes pendant plusieurs siècles. C'est après qu'un de nos historiens eut entrebâillé les portes du fort que protégeait Nedim [1], que les nains purent entrer dans les jardins de sa poésie.

Le poète a, avant celui d'être compréhensible, d'autre soucis auprès desquels sens et clarté ne sont qu'une façade extérieure destinée aux non initiés.

Mais en admettant même la nécessité de la clarté en poésie, il conviendrait en premier lieu de s'entendre sur le sens de celle-ci. Quelle est la sorte d'intelligence qui constitue un critère pour cette clarté? Un poème qui paraît compréhensible à l'un ne l'est pas nécessairement pour l'autre. La "clarté" est un problème qui se rattache aussi bien à une œuvre qu'à l'intelligence et à l'esprit du lecteur. Il est des poèmes qui comme les eaux se colorent au soir tombant, s'estompent comme les arbres au clair de lune, et qui deviennent une vapeur irrespirable sous la lumière du soleil.

Une clarté parfaite dans le style ne laisse, comme le dit Ruskin, aucun rôle à l'imagination, et l'artiste perd ainsi l'aide qu'il attend de son plus précieux allié, le lecteur. L'objectif principal de l'œuvre d'art est de s'attacher l'imagination. Une œuvre n'y réussit-elle pas, toutes ses qualités ne sauraient en faire une œuvre d'art.

[1] Grand poète turc du XVIIIe siècle.

Enfin, la poésie doit, comme la parole des prophètes, avoir assez de portée et d'étendue pour permettre toutes les interprétations.

PROMENADE NOCTURNE

Vous est-il arrivé de faire une randonnée en automobile de Haydarpaşa à Beykoz par une nuit sombre, vers dix heures? Si vous ne l'avez pas faite, vous ignorez une des plus fortes joies du sport automobile.

Je ne connais pas de ténèbres nocturnes plus riches que l'obscurité de la grande chaussée qui longe tout le Bosphore, en suivant la mer, derrière les vieux *yalı*. Une obscurité riche, qui rappelle un paysage sous-marin peuplé de coraux, d'éponges, d'algues, de nacres et de mille sortes de poissons! Quand l'éclat puissant des phares de l'automobile, si rare sur cette route, balaie la nuit, vous êtes forcé de freiner sans cesse pour ne pas heurter les villageois poussant leurs ânes chargés de branches vertes, les mères attardées portant des victuailles, les groupes compacts de dames d'un autre âge allant faire visite à la voisine, les jeunes amoureux dont les baisers sont interrompus et qui s'efforcent de cacher leur visage sous leur chevelure. Mais les chats sont les voyageurs les plus étranges de cette obscurité vierge. Lorsque les cônes lumineux des phares se mettent en mouvement, vous voyez partout dans l'espace nocturne des points phosphorescents scintiller deux par deux. En passant parmi ces créatures étranges qui semblent verser par leurs yeux, sous forme de rayons, le feu fondu qui emplit leur ventre, on se prend à craindre d'avoir commis un péché en dissipant le secret d'une obscurité sacrée. On dirait que vous marchez sur un morceau de ciel tombé sur la terre, et que ces yeux mystérieux de chats qui scintillent sont les étoiles courroucées, effrayantes de ce ciel.

L'EVOLUTION DU GOÛT DANS NOTRE LITTÉRATURE

Quelles sont les modifications survenues dans le goût littéraire en Turquie, parallèlement à l'évolution qui se poursuit dans la société turque? Il n'est pas inutile de les rechercher et de les découvrir. La génération présente n'a pas produit de ces poètes comme Fuzulî, Bakî, Ruhî et Nedim et comme Abdülhak-Hâmid, qui encore que vivant, appartient au passé. Le grand poète est un phénomène isolé, plutôt qu'un fait social, sur lequel il n'est pas nécessaire de s'arrêter en analysant l'évolution générale du goût littéraire.

Le goût a commencé en 1839 à se soustraire graduellement à l'influence de cette mystique orientale

dont les brumes couvraient encore nos paysages littéraires. Pareille à l'architecture, la poésie jusqu'à cette époque a des particularités d'ordre religieux: l'art de la diction et de l'éloquence, la musique et le chant s'enseignaient dans les médressés. De même qu'avant les réformes du sultan Mahmud, les plus grands musiciens turcs auront été des religieux, de même les meilleurs poètes appartenaient à la classe des grands prélats profondément versés dans les sciences islamiques. D'où peut-être, dans le goût littéraire de ce temps-là, cette sorte de gêne et ce manque d'aisance qui embarrassent dans la vie courante quiconque porte le turban et la robe des prêtres; d'où encore cette odeur d'encens qui l'entourait, et ce symbolisme mystique dont il faisait son langage.

Lorsque la littérature turque eut rompu avec la tradition orientale, les étapes de son évolution ont chacune été très brève et se sont succédé rapidement. Les principaux écrivains d'il y a quatre-vingts ou quatre-vingt dix ans se sont essayés à traduire en turc les œuvres classiques des littératures française et allemande. Mais la langue qu'ils ont employée témoigne d'une ignorance absolue de ce qui est convenu d'appeler l'esthétique classique. *Télémaque*, traduit en français du texte turc, serait méconnaissable, si profonde est la déformation subie par l'ouvrage au point de vue précisément de l'esthétique classique.

A partir de 1839, le ciel d'Istanbul s'emplit de soupirs et de lamentations lamartiniennes, de cris de nostalgie à la manière de Chateaubriand, tandis que plus tard, la manie du classicisme sera remplacée par une sorte de naturalisme mélangé d'un symbolisme douteux à la manière de Maupassant et de Zola. Il n'y a pas, en Occident, de mouvement littéraire qui n'ait eu son contre-coup à Istanbul.

Il est vrai qu'il ne reste plus rien aujourd'hui de cette période d'imitation. Mais, plus précieux que les œuvres qu'elle a pu nous laisser, nous en avons recueilli ce bénéfice d'une maturité plus prononcée de l'intelligence et d'un affinement du goût; ce goût, d'ailleurs, passant à travers ce sable comme à travers un tamis, est devenu d'année en année pareil à une eau toujours plus limpide et plus douce. Il a perdu son caractère oriental conventionnel, il s'est délivré de cette discipline classique où se fane la fraîcheur de l'âme humaine, de cette esthétique romantique contrefaite et puérile de ce symbolisme où il s'alanguissait; il a entrevu la beauté de ce qui est sain, humain et vrai.

Cette métamorphose du goût littéraire en Turquie a été profonde au point de rendre méconnaissables les écrivains même d'il y a dix ans. Les princes littéraires d'hier se promènent aujourd'hui solitaires et inconnus. Si Madame Binti-Osman qui fit pâlir d'envie les bas-bleus d'il y a quarante ans et recueillit les suffrages des plus grands écrivains de son époque, si Nigâr Hanım se montrait, comme au

temps de sa jeunesse, assise au fond de sa barque à trois paires de rames, et remontait en cet appareil les Eaux Douces d'Asie, le peuple d'Istanbul frémissait de terreur comme s'il assistait à la résurrection d'un plésiosaure de l'époque secondaire. Le nombre des holocaustes sacrifiés depuis 90 ans au goût littéraire des Turcs témoigne du développement rapide de ce goût. Il y a trente ans, il suffisait, pour paraître un esprit cultivé et faire de la critique, de plagier des études parues dans des revues françaises sur tel ou tel écrivain occidental; la plus importante revue de ces trente dernières années, le *Serveti-Fünun*, est pleine d'articles de ce genre. Tandis que nul n'avait songé à traduire une seule page de *Madame Bovary*, cette revue a consacré à Flaubert des études d'une minutie et d'une richesse de détails qui eussent semblé superflus aux Français eux-mêmes.

L'érudition véritable et profonde d'un homme comme Ziya Gök Alp, dont la mort, survenue l'année dernière [1], est une perte irréparable pour la pensée turque. L'érudition et l'exemple de Ziya Gök Alp ont mis le lecteur turc en garde contre cette imposture intellectuelle à la manière du *Serveti-Fünun*.

La qualité dominante de l'intelligence turque est l'équilibre et le bon sens: elle se rapproche à cet égard de l'intelligence latine. Les anecdotes attribuées à Nasreddin Hodja, qui est le symbole de l'ironie et de la gaîté nationales, ces anecdotes donnent une idée exacte de l'essence même de l'esprit turc, par la finesse, la pénétration et l'équilibre mental qu'elles révèlent. Les chansons populaires turques montrent même en ce qu'elles ont de simple, combien le goût national est éloigné du fastueux romantisme persan et de la grandiloquence arabe, combien ce goût est simple, intime, sensible aux lignes pures et à la limpide harmonie des formes. Le goût turc revient aujourd'hui d'un long voyage séculaire parmi les formes et les images, et pénétré de cette vérité qu'il n'y a pas d'autre beauté à chercher que celle qui est en lui.



LA LUNE

Nous avons erré tout le long du jour dans la cam-

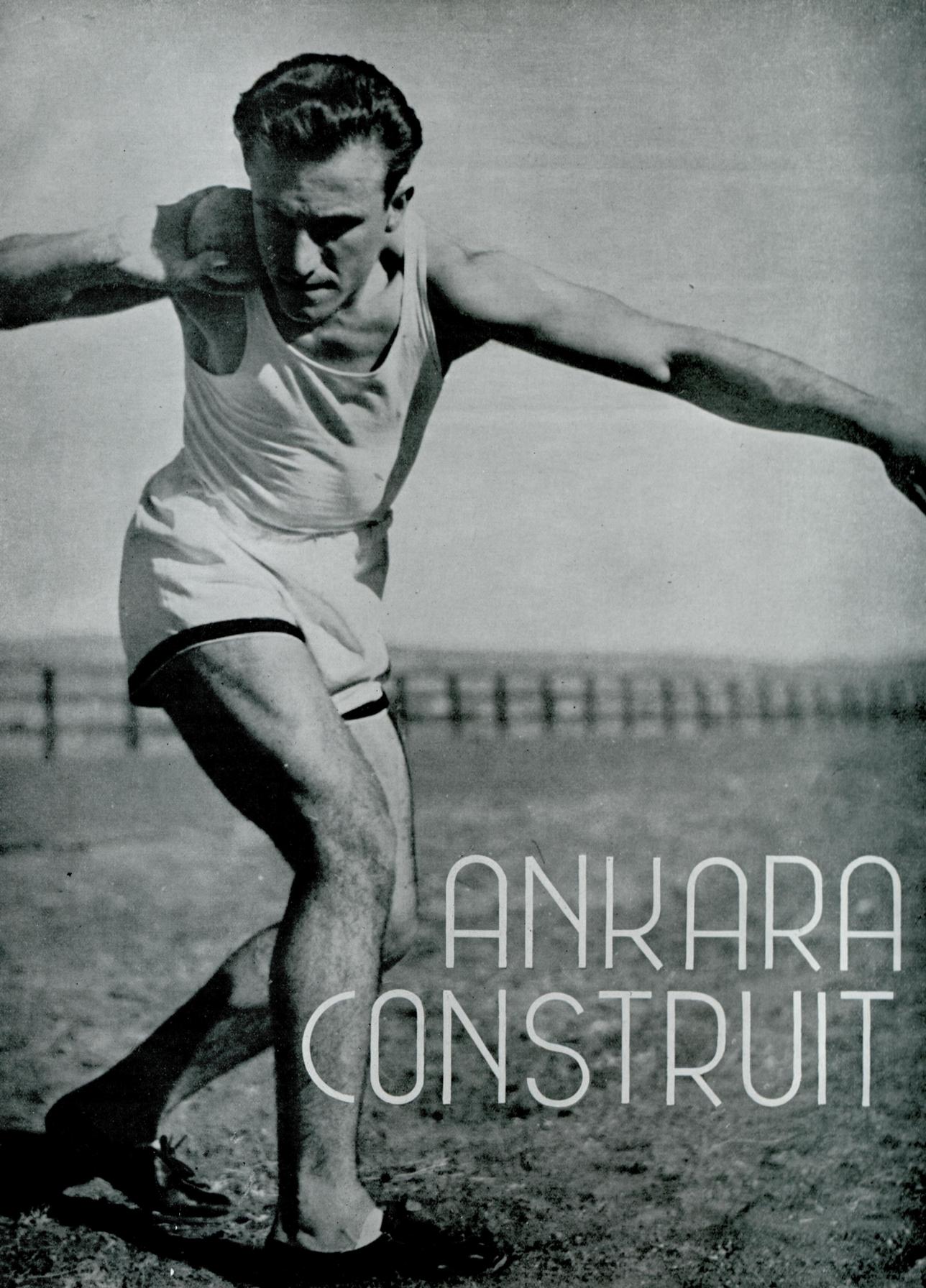
[1] En 1925 (N. D. T.)

pagne et au bord de la mer. Parce que le soleil éclaire les choses de façon à ne pas laisser place au rêve, nous avons vécu avec nos yeux, et n'avons eu aucun plaisir.

Qui ne sait combien vite l'âme est lassée du spectacle des feuilles poussiéreuses des arbres, des lézards qui respirent immobiles sur les rochers, des débris de bouteilles, de ferblanterie et de cordonnerie gisant au fond des eaux sales de la mer? Je sais par expérience qu'il est impossible de ne pas rentrer à la maison triste et désespéré après une journée de promenade dans les campagnes ensoleillées. Le soleil est pour l'homme, tout le long du jour, un ami qui lui parle franchement, mais amèrement. Est-il possible d'avoir quelque plaisir et d'être heureux sous la lumière?

Enfin le soir est venu, l'obscurité s'est répandue. Nous étions deux êtres assis face à face, qui s'entendaient sans se voir. Quelque chose qui ressemblait à un étrange murmure se produisit soudain derrière nous. Nous tournâmes la tête: de derrière deux grands pins une lune écarlate s'élevait comme frôlant les feuillages. L'aspect de l'univers se transforma d'un coup tout entier. On eût dit que nous étions au milieu d'un monde vague et incomplet dessiné à l'encre noire par un artiste japonais. Nous en avions fini avec la torture de voir les choses dans leur netteté parfaite. La griserie de voir trouble et d'imaginer se répandait dans nos corps comme les vapeurs de l'opium. Autour de nous une vaste et riche forêt s'était élevée à la place des arbres galeux de la journée. Les filles malpropres d'une famille d'indigents qui prenaient leur repas en face de nous étaient devenues des songes auréolés sous la clarté lunaire baignant leur visage. La mer avait été vidée de son eau trouble, et maintenant, à sa place, un liquide lumineux ondulait et chantait sur le sable du rivage. Nous commencions à nous effrayer de la beauté du monde. Car notre âme était pleine à éclater du bonheur de la magie que versait la lune.

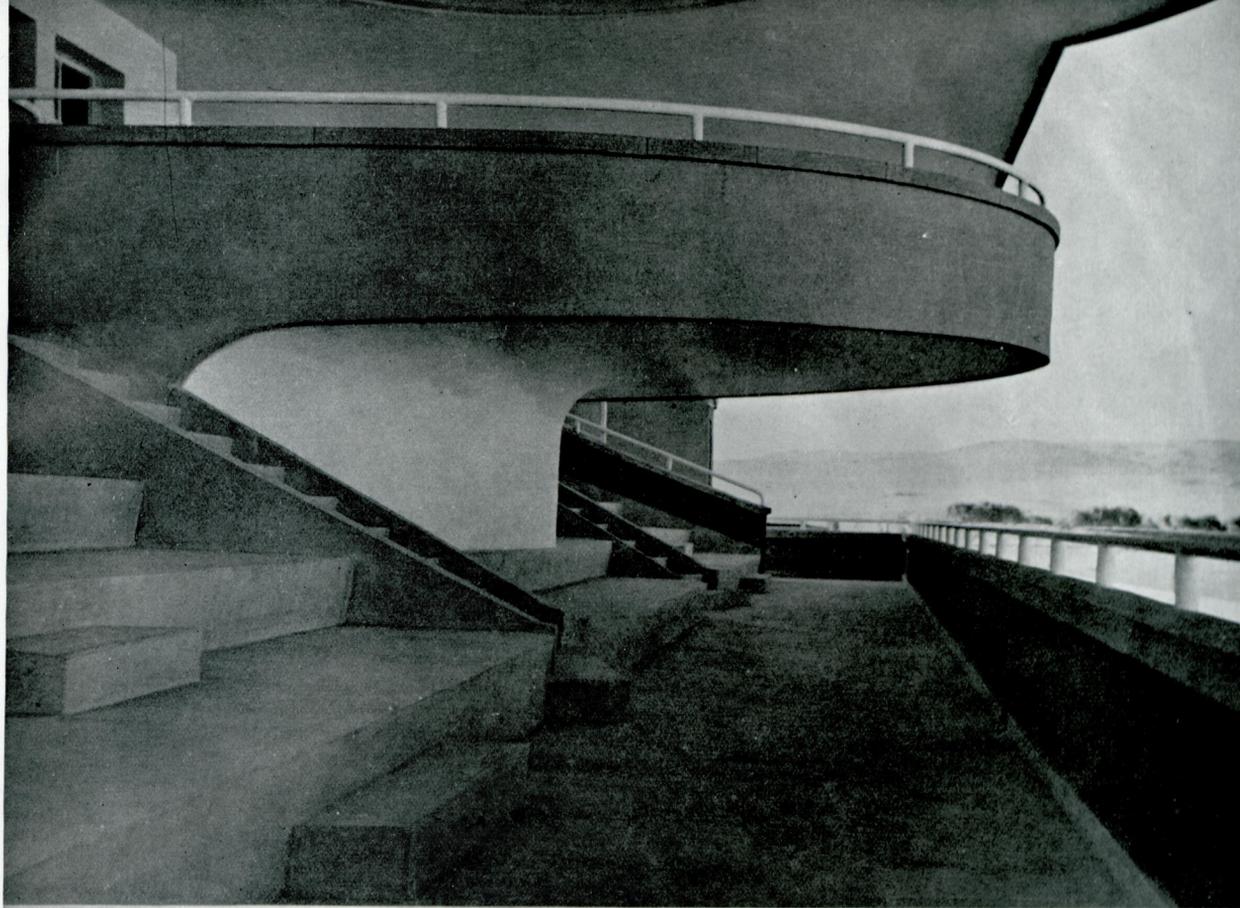
Lune, lune mensongère! Comme le rêve qui repose ceux que détruit l'intelligence, tu consoles ceux qu'abrutit le soleil.



ANKARA
CONSTRUIT



Quelques aspects du stade d'Ankara





LA TURQUIE: PAYS DE SOLEIL DE BEAUTE ET D'HISTOIRE.

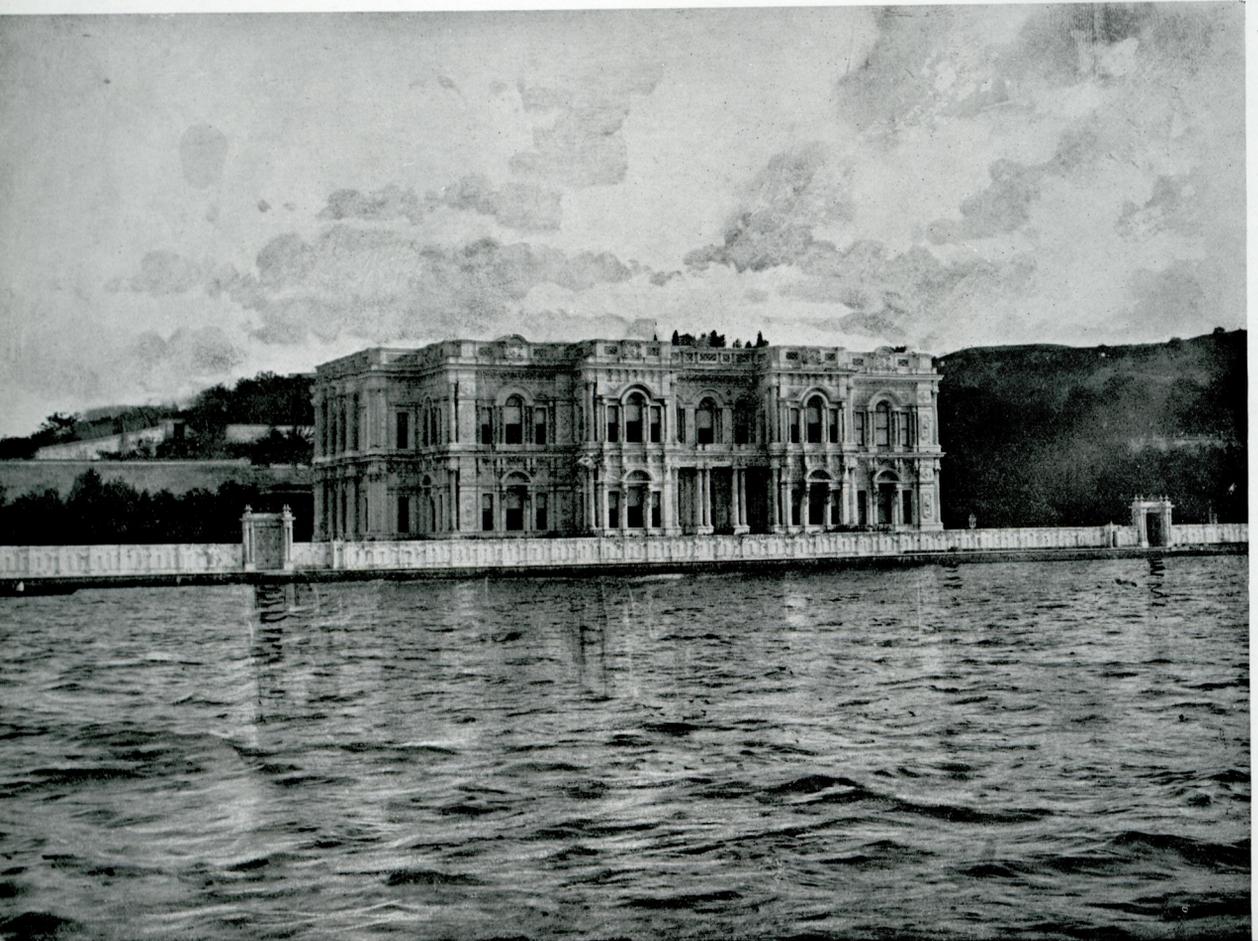


Vue nocturne
d'Istanbul



Paysage en hiver: mosquée de Sultan Ahmet

Palais de Beylerbey





Mont Erciyas

Régates à Modra





Capidere à Malatya

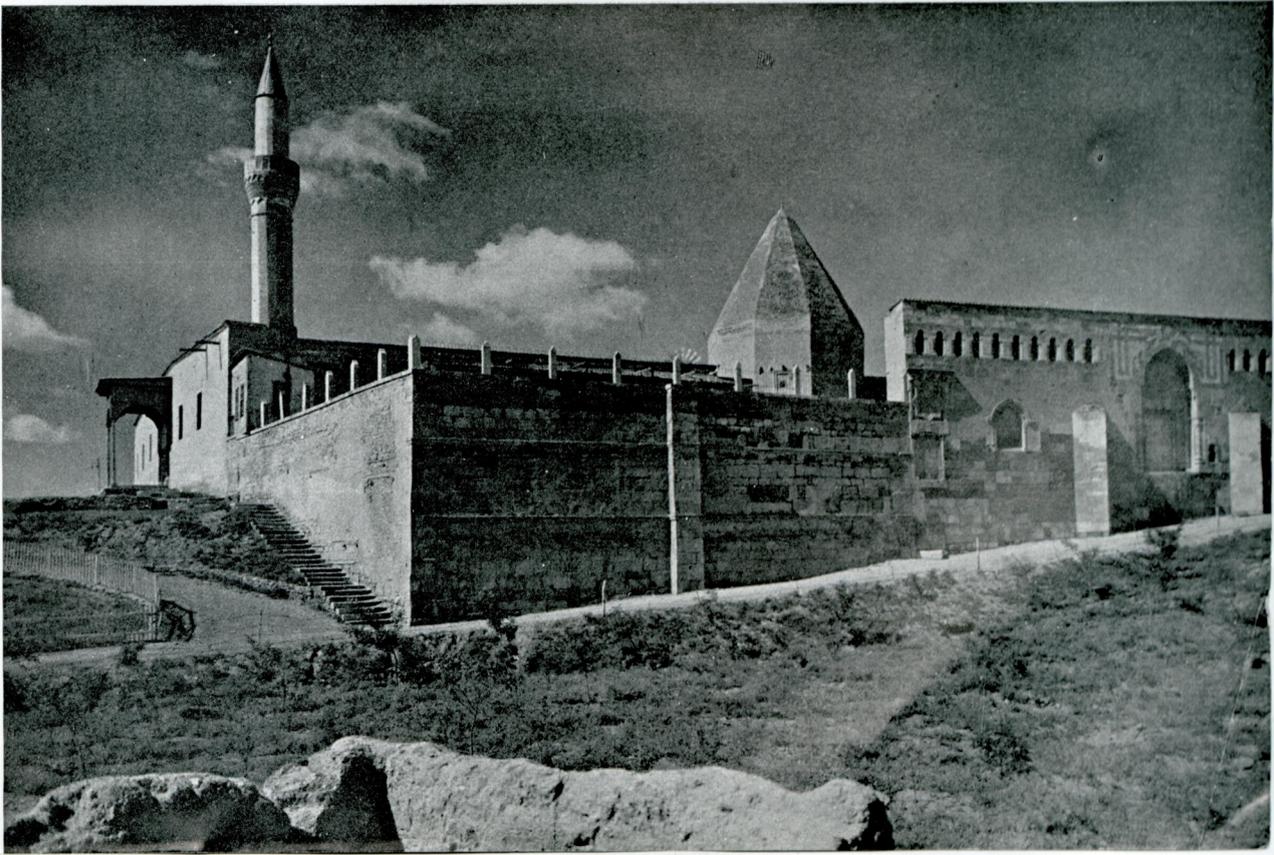
Citadelle d'Afyon

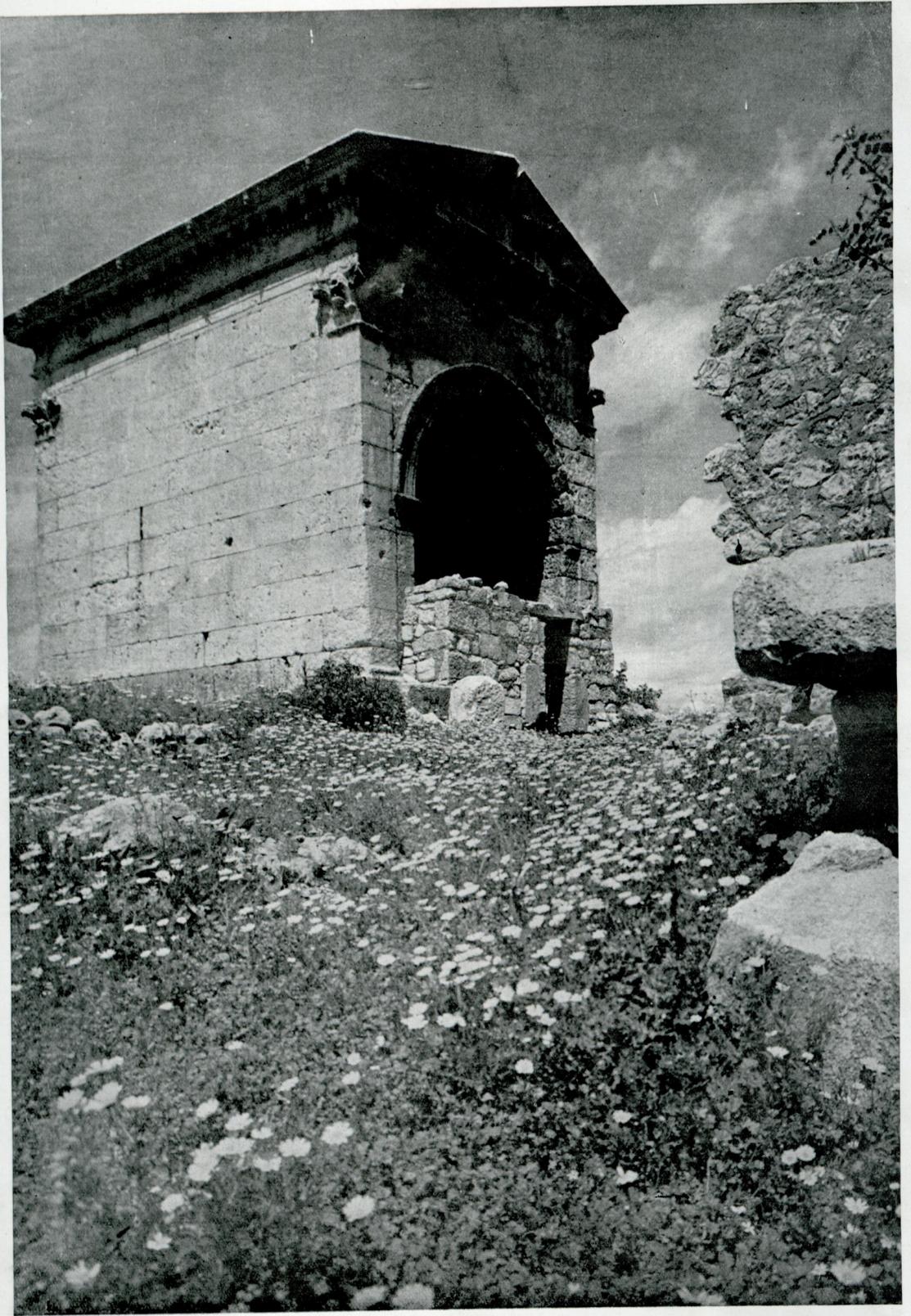




Cataracte de Tarsus

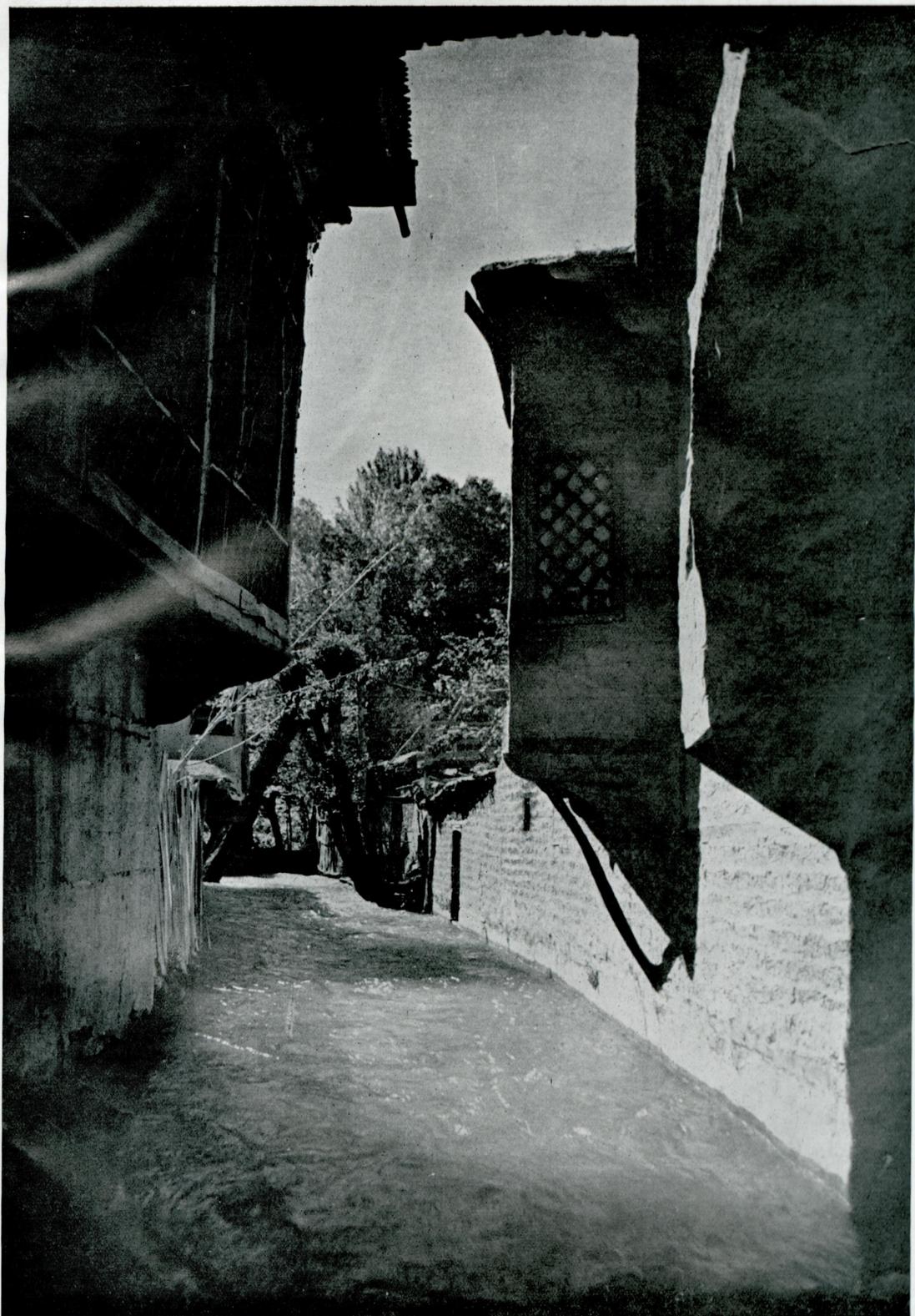
Mosquée Alaeddin à Konya





Ruines de Gördos (Gordium)





Gündüzbey, village anatolien à Malatya, évoquant Venise



Lac de Beyşehir

Barrage de Beyşehir

