

**T.C.  
TÜRKISCH-DEUTSCHE UNIVERSITÄT  
INSTITUT FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN  
INTERKULTURELLES MANAGEMENT**

**AUTOMOBILISIERUNG IN DER TÜRKEI AB DEM  
ERSTEN WELTKRIEG**



**MASTERARBEIT**

**Asena ARSLANOĞLU**

**BETREUER  
Dr. Malte FUHRMANN**

**DEGGENDORF, Mai 2019**

**T.C.  
TÜRKISCH-DEUTSCHE UNIVERSITÄT  
INSTITUT FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN  
INTERKULTURELLES MANAGEMENT**

**AUTOMOBILISIERUNG IN DER TÜRKEI AB DEM  
ERSTEN WELTKRIEG**

**MASTERARBEIT**

**Asena ARSLANOĞLU  
(1481021121)**

**BETREUER**

**Dr. Malte FUHRMANN**

**Abgabedatum:**

**Datum der Masterprüfung:**

**Betreuer: Dr. Malte FUHRMANN**

**Mitglieder der Kommission:**

**DEGGENDORF, Mai 2019**

**T.C.  
TÜRKISCH-DEUTSCHE UNIVERSITÄT  
INSTITUT FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN  
INTERKULTURELLES MANAGEMENT**

**AUTOMOBILISIERUNG IN DER TÜRKEI AB DEM  
ERSTEN WELTKRIEG**

**MASTERARBEIT**

**Asena ARSLANOĞLU**

**BETREUER  
Dr. Malte FUHRMANN**

**DEGGENDORF, Mai 2019**



*Für meinen Ehemann*  
*Cemal Ahmet Arslanođlu*

# INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS .....	v
ÖZET .....	vii
ABSTRACT.....	ix
ZUSAMMENFASSUNG .....	xi
ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....	xiii
TABELLENVERZEICHNIS.....	xiv
1 EINLEITUNG UND FRAGESTELLUNG.....	2
2 LITERATURÜBERBLICK .....	4
2.1 AUTOMOBILHISTORIE - DEUTSCHLAND UND USA .....	6
2.2 TRUMAN-DOKTRIN UND MARSHALL-PLAN .....	9
2.3 AUTOMOBILISIERUNG IN DER TÜRKEI.....	12
2.3.1 ENTWICKLUNG DER AUTOMOBIL-INDUSTRIALISIERUNG.....	14
2.3.2 AUTOMOBIL-SUB-INDUSTRIALISIERUNG .....	19
3 METHODIK UND IHRE THEORIE.....	22
3.1 GEBRAUCHSANWEISUNG ZUR METHODIK .....	26
4 EREIGNISORIENTIERUNG .....	33
4.1 HISTORIK DER FIRMEN .....	33
4.1.1 FORD IN KARAKÖY (1925 - 1944).....	33
4.1.2 FORD'S WERDEGANG NACH KARAKÖY .....	39
4.1.3 MERCEDES BENZ TÜRK A.Ş.....	39
5 QUELLENARBEIT .....	43
5.1 GESCHICHTE DER CUMHURIYET GAZETESI .....	43
5.2 LEITFRAGEN DER QUELLENARBEIT.....	45
5.3 INHALTLICHE UND METHODISCHE VORAUSSETZUNGEN .....	45
5.4 STRUKTURANALYSE - FORD .....	49
5.5 STRUKTURANALYSE - OTOMARSAN / MERCEDES .....	58
5.5.1 STRUKTURANALYSE - OTOMARSAN .....	59
5.5.2 STRUKTURANALYSE - MERCEDES.....	62
5.6 VERGLEICH VON FORD UND OTOMARSAN .....	64
6 FAZIT UND AUSBLICK .....	67

LITERATURVERZEICHNIS .....	I
VERZEICHNIS DER ANALYSIERTEN ARTIKEL.....	IV
VERSICHERUNG DER EINGENSTÄNDIGEN ARBEIT .....	XII
ANHANG .....	XIII
LEBENS LAUF (CURRICULUM VITAE).....	XXXVIII



## ÖZET

### BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞ'INDAN SONRA TÜRKİYE'DE OTOMOBİLLEŞME

Söz konusu yüksek lisans tez çalışmasının genel amacı, Türkiye'nin otomobilleşme sürecinde kültürlerarası etkileşim yönlerini incelemektir. Araştırma kapsamında Ford ve Mercedes gibi tanınmış ve sektörde söz sahibi olan iki şirketin yanı sıra ABD ve Almanya'nın Türkiye üzerindeki otomobilleşme etkisi incelenmiştir. Dolayısıyla araştırmanın temel amacı Türkiye'nin otomobilleşme sürecinde her iki ülkenin hakimiyetini ve aynı zamanda Ford ve Mercedes'in etkisinin farklılığını ortaya koymaktır. İlgili çalışmada bilimsel yöntem olarak Siegfried Jäger'in Kritik Söylem Analizi kullanılmıştır. Seçilen metodoloji'nin amacı, belirli bir zaman aralığında egemen olan gerçekliği tanımlamaktır. Açıklamalarda kullanılan dil ve ifade türü söylem analizinin temelini oluşturmaktadır. Kritik Söylem Analizi, söz konusu ifadeleri yapısal bir analiz ile belirlemektedir. Dönem olarak I. Dünya Savaşı'ndan 1980'lere kadar olan süreç araştırma olarak ele alınmıştır. Araştırma kapsamında Karaköy'deki Ford fabrikasının kuruluşu ve Davutpaşa'daki Otomarsan otobüs fabrikasının kuruluşu örnek olay olarak incelenmiştir. Araştırma verisi olarak kullanılan tüm kaynaklar Cumhuriyet gazetesinden elde edilmiştir. Ford ile ilgili veriler fabrikanın kuruluşundan sonra 1930 yılında yayınlanmış 78 adet haber, Mercedes ile ilgili ise 1976 yılında yayınlanmış 7 adet haber ve Otomarsan ile ilgili 1976-1979 yılları arasında yayınlanmış 5 haber incelenmiştir. Verilerin içerik ve söylem analizi ile elde edilen bulgular, otomobilin Türkiye için önemini ve toplumun otomobile olan ilgisinin yüksek olduğunu göstermektedir. Sadece Ford ve Mercedes'in yol gösterici fikirleri ve vizyonları değil aynı zamanda ABD ve Almanya'nın ideolojileri de Türkiye'nin otomobilleşme sürecinde etkili olmuştur. Ford firması ile ilgili olarak; Ford'un çalışma kültürünün (8 saatlik gün ve asgari ücret ... gibi) Türkiye'deki üretim sistemine entegre oluşu Türk toplumu tarafından

çok olumlu algılandığı görülmüştür. Aynı zamanda, bu süreçte Türkiye’de çıkan haberlere göre ABD’nin ve bir işveren olarak Henry Ford’un ilgi odağı olduğu görülmektedir. Ancak, Mercedes ve Otomarsan ile ilgili haberlerin Ford ile ilgili haberlerin yoğunluğuna kıyasla çok zayıf olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca, Otomarsan ile ilgili ilk haberlerin şirket kurulduktan çok sonra gerçekleştiği görülmüştür. Gazete haberleri Mercedes’in o dönem Türkiye’de önemli bir Alman markası olarak tanındığını göstermektedir. Her ne kadar, Mercedes ile Otomarsan arasında açık bir ayrım olmasa da Otomarsanın kendisini Türkiye menşeli bir otobüs fabrikası olarak konumlandığı gözlemlenmektedir.

**Anahtar kelimeler:** otomobil, otomobilleşme, kritik söylem analizi

**Tarih:** 26.05.2019



# **ABSTRACT**

## **AUTOMOBILIZATION IN TURKEY SINCE THE WORLD WAR I**

The aim of this master's thesis was to examine the intercultural aspects of Turkey's automobilization. The focus here was on two important rulers, in particular the idea and influence of the USA and Germany, including the well-known companies Ford and Mercedes, on Turkish automobilization. It is important because it shows us the dominance of both nations in Turkey, but also the difference of the influence of Ford and Mercedes in the automotive process of Turkey. Siegfried Jäger's Critical Discourse Analysis was used as a prevalent method. The aim of the methodology is to identify the truth that has been governed by certain power relations. The language is the construction system which presents the statements. Critical Discourse Analysis determines these statements on the basis of a structural analysis. The time from the World War I to the 1980s was investigated. Two important events were examined in the source analysis: The foundation of the Ford factory in Karaköy and the foundation of the Otomarsan bus factory in Davutpaşa. All sources come from the Cumhuriyet newspaper; 78 Ford articles from 1930, seven Mercedes articles from 1976 and five Otomarsan articles from 1976 to 1979 were examined. The source analysis has proven the importance of the automobile for Turkey and the interest of society in the automobile. Not only the guiding ideas and visions of Ford and Mercedes influence Turkish automobilization, but also the ideologies of the USA and Germany. On the part of Ford, we see an integration of Ford's work culture (e.g. 8-hour day and minimum wage) into Turkish production, which is perceived very positively by Turkish society. At the same time, Turkey is interested in the USA and in Henry Ford as an employer. Despite Ford's intensive reporting, Mercedes and Otomarsan's reporting was very low. In addition, Otomarsan's first reporting took place long after the company was founded. The newspaper articles prove that Mercedes was very present in Turkey as a German brand. Nevertheless, there is a clear separation

between Mercedes and Otomarsan. Thus, Otomarsan positioned itself as a bus factory of Turkish origin.

**Key Words:** Automotive, Automobiliation, Critical Discourse Analysis

**Date:** 26.05.201



# **ZUSAMMENFASSUNG**

## **AUTOMOBILISIERUNG IN DER TÜRKEI AB DEM ERSTEN WELTKRIEG**

Ziel dieser Masterarbeit war es, die Automobilisierung der Türkei in ihrer Interkulturalität zu untersuchen. Hierbei lag der Fokus auf zwei wichtigen Machthabern, insbesondere welche Vorstellung und welchen Einfluss die USA und Deutschland darunter die namhaften Unternehmen Ford und Mercedes auf die türkische Automobilisierung hatten. Sie ist von Bedeutung, da sie uns die Dominanz beider Nationen in der Türkei, aber auch den Unterschied des Einflusses im Automobilisierungsprozess der Türkei zwischen Ford und Mercedes zeigt. Als Methode wurde die Kritische Diskursanalyse von Siegfried Jäger angewandt. Das Ziel der Methodik ist es, die Wahrheit, die zu gewissen Machtverhältnissen beherrscht wurde, zu identifizieren. Dabei ist die Sprache das Konstruktionssystem, welche die Aussagen präsentiert. Die Kritische Diskursanalyse ermittelt diese Aussagen anhand einer Strukturanalyse. Zeitlich wurde die Zeit nach dem ersten Weltkrieg bis in die 80er Jahre untersucht. In der Quellenanalyse wurden zwei wichtige Ereignisse untersucht: Die Gründung der Ford Fabrik in Karaköy und die Gründung der Busfabrik Otomarsan in Davutpaşa. Alle Quellen stammen aus der Cumhuriyet Zeitung, dabei wurden 78 Ford-Artikel aus dem Jahr 1930, sieben Mercedes-Artikel aus dem Jahr 1976 und fünf Otomarsan-Artikel zwischen 1976 bis 1979 untersucht. Die Quellenanalyse hat die Wichtigkeit des Automobils für die Türkei und das Interesse der Gesellschaft am Automobil belegt. Nicht nur die Leitideen und die Visionen von Ford und Mercedes beeinflussen die türkische Automobilisierung, sondern auch die Ideologien von USA und Deutschland. Seitens Ford sehen wir eine Integration der fordischen Arbeitskultur (e.g. 8-Stunden-Tag und Mindestlohn) in die türkische Produktion, die von der türkischen Gesellschaft sehr positiv empfunden wird. Gleichzeitig besteht das Interesse der Türkei an der USA und an Henry Ford als Arbeitgeber. Trotz der intensiven Berichterstattung

von Ford war die Berichterstattung seitens Mercedes und Otomarsan sehr geringgehalten. Hinzu kommt, dass die ersten Berichterstattungen von Otomarsan lange Zeit nach der Gründung stattgefunden haben. Die Zeitungsartikel belegen, dass Mercedes als deutsche Marke in der Türkei sehr präsent war. Dennoch ist eine klare Trennung hinsichtlich der gesellschaftlichen Auffassung zwischen Mercedes und Otomarsan zu sehen. So platzierte sich Otomarsan als eine Busfabrik mit türkischem Ursprung.

**Schlüsselwörter:** Automobil, Automobilisierung, Kritische Diskursanalyse

**Datum:** 26.05.2019

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

<b>Abbildung 1:</b> Ford Automobil Montage Fabrik in Tophane Istanbul.....	36
<b>Abbildung 2:</b> Otomarsan in Istanbul, Davutpaşa (Foto aus dem Jahr 1967) .....	41



## TABELLENVERZEICHNIS

<b>Tabelle 1:</b> Weltweite Automobileproduktion nach Jahren.....	5
<b>Tabelle 2:</b> Weltweite Verteilung von Automobilen nach Ländern (prozentuale Verteilung).....	6
<b>Tabelle 3:</b> ERP Zuteilungen vom 3. April 1948 bis 31. Dezember 1952 in Millionen Dollar.....	11
<b>Tabelle 4:</b> Abbildung über die Häufigkeit der Ford-Artikel gemäß der Seitenzahl.....	51
<b>Tabelle 5:</b> Abbildung über die Häufigkeit der Ford-Artikel verteilt auf Monate im Jahr 1930.....	56

*„Ich glaube an das Pferd, das Automobil  
ist eine vorübergehende Erscheinung.“*

Wilhelm II.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Sueddeutsche, „Wilhelm über die Zukunft der Mobilität“, Zugang am 19.04.2019, <https://www.sueddeutsche.de/politik/die-bizarren-zitate-von-kaiser-wilhelm-ii-blut-muss-fliesen-viel-blut-1.470594-14>.

# 1 EINLEITUNG UND FRAGESTELLUNG

„Die Türkei will nach Angaben von Staatspräsident Recep Tayyip Erdoğan im Jahr 2021 ein im Land produziertes Auto auf den Markt bringen. Für die Produktion sei ein Zusammenschluss von fünf Firmen verantwortlich, sagte der türkische Staatspräsident am Donnerstag in Ankara. Dabei handele es sich um die Anadolu-Gruppe, türkisch-katarisches Unternehmen BMC, die Kiraca Holding, die Turkcell-Gruppe und die Zorlu Holding.“<sup>2</sup>

Ein in der Türkei produziertes Auto? Das ist die Euphorie, die versucht wird aktuell in der Türkei auszulösen. Die Frage ist aber, warum kam es in der Historie nicht zu dem türkischen Auto? Oder anders gefragt: Wann ist ein Auto türkisch? Eine Frage, über die man vielleicht lange diskutieren kann. Wir aber möchten uns in dieser Masterarbeit aus einer anderen Perspektive dem Ganzen nähern indem wir folgende Fragen genauer unter die Lupe nehmen und die Fragen stellen: Wie hat sich die Automobilisierungsgeschichte in der Türkei entwickelt? Welchen Einfluss hatte die Automobilisierung auf die Türkei?

Eins ist klar: Die Automobilisierung ist definitiv ein Prozess, die der Modernisierung beigetragen hat. Dieser Prozess hat viele unterschiedliche Ausprägungen gehabt. Die Mobilisierung der Gesellschaft, die Vereinfachung der menschlichen Arbeit, die weitere Ausprägung des Transports und vieles mehr. Oftmals denkt man vielleicht an die Automobilisierung nur aus technischer Sicht, die Vermehrung des Automobils an Anzahl im Land. Allerdings sind beispielsweise Länder, die eine stark ausgeprägte Automobilindustrie haben, finanziell stark. Die Menschen sind mobil und können damit ihren gewünschten Lebensstil viel besser ausleben. Diese Denkart lässt uns verstehen, warum viele Länder die Automobilisierung in ihrem Lande anstreben. Als

---

<sup>2</sup> mhe/dpa in Spiegel Online, „Erdoğan will türkische Auto bauen lassen.“ Zugang am 06. Dezember 2017. <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/erdogan-praesident-will-tuerkisches-auto-bauen-lassen-a-1176191.html>.



Beispiel könnte definitiv Deutschland genannt werden. Frage man einen Nicht-Deutschen was ihm einfallt, wenn er an Deutschland denkt, sind dies erstmals Begriffe wie Autos oder spezielle Auto-Marken, die in Deutschland produziert werden. Die Assoziierung mit dem Auto ruft natürlich auch andere Assoziation wie wirtschaftliche Kraft und das wohlhabende Leben der Deutschen hervor. Ob das für jeden gilt, kann man natürlich oftmals bestreiten, allerdings ist das eine typische Denklogik die hervorgerufen wird.

Doch gibt es auch leider negative Assoziationen, die auch in ihrer Logik oftmals falsch interpretiert werden. So denkt man bei der Türkei nie an türkische Automobile. Allerdings wird bei dieser Assoziation eine wichtige Tatsache vernachlässigt. Viele Automobile, die heute in der Türkei gefahren werden und die nicht-türkische Marken sind bestehen fast zu 90% aus in der Türkei produzierten Teilen. So muss die Türkei, obwohl sie so viele Autoteile produziert, die Autos importieren, wodurch viele Steuern auf das Auto gesetzt werden.

Diese politischen Brizansen führen dementsprechend auch zu Problemen, wodurch leider auch das interkulturelle Leben zu leiden kommt. Diese Brizansen müssen demnach näher analysiert und erforscht werden, denn nur so können diese Machtwirkungen aus ihrer Komplexität entschlüsselt werden.

Ziel ist es, die Automobilisierung der Türkei in ihrer Interkulturalität zu untersuchen. Hierbei auf zwei wichtige Machthaber fokussieren, d.h. welche Vorstellung und welchen Einfluss die USA und Deutschland, darunter die namhaften Unternehmen Ford und Daimler auf die türkische Automobilisierung hatten.

## 2 LITERATURÜBERBLICK

Aus den bisherigen Forschungen und veröffentlichten Literaturen kann man nicht den direkten Einfluss der USA und Deutschland herauslesen. Es ist markant zu erkennen, dass die Automobilisierung in diesen beiden Staaten begonnen hat (jedoch mit unterschiedlichen Interessen) und erst viel später in der Türkei das Interesse an Automobilen geweckt hat. Jedoch hat sich in der Türkei, ein *türkisches Auto*, zu produzieren, erst viel später entwickelt. Insgesamt werden wir in dieser Masterarbeit nur dezent auf dieses Thema eingehen, da das Ziel dieser Masterarbeit ist, die konkreten Einflüsse von den USA und Deutschland und unternehmensseitig von Ford und Daimler auf die Türkei zu analysieren.

Beide Nationen haben zeitlich nicht weit entfernt mit der Entwicklung des ersten Autos begonnen. Im Folgenden werde ich kurz die Historie zur Automobilisierung in den beiden Nationen skizzieren. Trotz der zeitlichen Nähe gibt es in der türkischen Literatur folgende Auffassung:

„Otomotiv sanayii, Almanya ve Fransa öncülüğünde Avrupa’da doğmuş, Amerika Birleşik Devletleri (ABD)’nde gelişip, güçlenmiştir. [...] İçten yanmalı motorlu, bugünkü anlamda modern bir otomobilin ilk olarak üretimi ise 1886 yılında Karl Benz ve Gottlieb Daimler tarafından gerçekleştirilmiş ve otomobil kullanımı bu yıllardan sonra hızlı bir şekilde Avrupa’da yayılmıştır. Ayrıca, 1893 yılında Amerika’da da içten yanmalı motorlu otomobil üretimi başlamış ve gittikçe de üretim ve kullanımı artmıştır. [...] Otomotiv sanayii öncülüğünde geliştirilen ve tüm sanayileri derinden etkileyen standart ölçülerde ve büyük miktarlarda üretime Henry Ford’un Model T otomobili üretimi ile başlanmıştır. Geniş pazar imkanlarının iyi analiz edilerek gerçekleştirilen büyük miktarlarda araç üretimiyle, düşük maliyette bir üretim sağlanmıştır. Seri üretim tekniğiyle üretilen bu otomobiller, 1920’de ABD’deki ara araçların yüzde 65-70’ini, Dünya’da ise yüzde

yüzde 50'sini oluşturmuşlardır.“<sup>3</sup>

Um die weltweite Produktion von Automobilen in Zahlen darzustellen lässt sich folgende Abbildung finden:

( 1000 Adet)

	Almanya	Fransa	İtalya	İngiltere	ABD	Japonya	Diğer	Toplam
1900	2	3	0	0	4	0	0	9
1905	16	22	0	0	25	0	0	63
1910	13	38	0	14	187	0	3	255
1915	0	0	15	0	970	0	30	1.015
1920	0	40	21	0	2.227	0	94	2.383
1930	71	230	46	237	3.363	1	186	4.133
1940	72	0	0	134	4.513	51	172	4.942
1950	306	358	128	784	8.006	82	914	10.577
1960	2.055	1.370	645	1.811	7.905	814	1.889	16.488
1970	3.842	2.750	1.854	2.099	8.284	5.289	5.301	29.419
1980	3.879	3.378	1.612	1.313	8.010	11.043	9.330	38.565
1990	4.977	3.769	2.121	1.566	9.783	13.487	12.852	48.554
1991	5.035	3.611	1.878	1.454	8.811	13.245	12.895	46.928
1992	5.194	3.768	1.687	1.540	9.702	12.499	13.699	48.088
1993	4.032	3.156	1.277	1.569	10.898	11.228	14.626	46.785
1994	4.356	3.558	1.535	1.695	12.263	10.554	15.540	49.500
1995	4.667	3.475	1.667	1.765	11.986	10.196	16.227	49.983
1996	4.843	3.589	1.545	1.924	11.799	10.346	17.286	51.332
1997	5.023	2.577	1.815	1.940	12.131	10.975	20.544	55.005
1998	5.727	2.954	1.693	1.981	12.003	10.050	19.191	53.599
1999	5.688	3.180	1.701	1.976	13.019	9.985	20.986	56.535
2000	5.198	3.351	1.738	1.817	12.810	10.145	22.479	57.539
2001	5.692	3.629	1.580	1.685	11.425	9.777	22.602	56.390

**Tabelle 1:** Weltweite Automobileproduktion nach Jahren<sup>4</sup>

Analysiert man die weltweite Produktion prozentual, dann ergibt sich folgende Tabelle:

<sup>3</sup> BEDİR Atilla, TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİİ GELİŞME PERSPEKTİFİ, Zugang am 09. Mai 2019, [www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/Download/3310/gelisme.pdf](http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/Download/3310/gelisme.pdf).

<sup>4</sup> BEDİR Atilla, Ebda nach AAMA, 1998 World Motor Vehicle Data; CCFA-Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, [www.ccfa.fr](http://www.ccfa.fr) ve OSD-Otomotiv Sanayii Derneği, Türk Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistiki Bilgiler Bülteni, 2002.

	Almanya	Fransa	İtalya	İngiltere	ABD	Japonya	Diğer	Toplam
1900	24,2	31,6	0,0	0,0	44,2	0,0	0,0	100,0
1905	24,8	35,0	0,0	0,0	39,8	0,0	0,3	100,0
1910	5,1	14,9	0,0	5,5	73,4	0,0	1,1	100,0
1915	0,0	0,0	1,5	0,0	95,6	0,0	2,9	100,0
1920	0,0	1,7	0,9	0,0	93,5	0,0	4,0	100,0
1930	1,7	5,6	1,1	5,7	81,4	0,0	4,5	100,0
1940	1,5	0,0	0,0	2,7	91,3	1,0	3,5	100,0
1950	2,9	3,4	1,2	7,4	75,7	0,8	8,6	100,0
1960	12,5	8,3	3,9	11,0	47,9	4,9	11,5	100,0
1970	13,1	9,3	6,3	7,1	28,2	18,0	18,0	100,0
1980	10,1	8,8	4,2	3,4	20,8	28,6	24,2	100,0
1990	10,2	7,8	4,4	3,2	20,1	27,8	26,5	100,0
1991	10,7	7,7	4,0	3,1	18,8	28,2	27,5	100,0
1992	10,8	7,8	3,5	3,2	20,2	26,0	28,5	100,0
1993	8,6	6,7	2,7	3,4	23,3	24,0	31,3	100,0
1994	8,8	7,2	3,1	3,4	24,8	21,3	31,4	100,0
1995	9,3	7,0	3,3	3,5	24,0	20,4	32,5	100,0
1996	9,4	7,0	3,0	3,7	23,0	20,2	33,7	100,0
1997	9,1	4,7	3,3	3,5	22,1	20,0	37,3	100,0
1998	10,7	5,5	3,2	3,7	22,4	18,8	35,8	100,0
1999	10,1	5,6	3,0	3,5	23,0	17,7	37,1	100,0
2000	9,0	5,8	3,0	3,2	22,2	17,6	39,1	100,0
2001	10,1	6,4	2,8	3,0	20,3	17,3	40,1	100,0

**Tabelle 2:** Weltweite Verteilung von Automobilen nach Ländern (prozentuale Verteilung)<sup>5</sup>

## 2.1 AUTOMOBILHISTORIE - DEUTSCHLAND UND USA

In Deutschland begann die Geschichte in 1885 mit der Erfindung des ersten Verbrennungsmotors durch Wilhelm Maibach und Gottlieb Daimler; ein Jahr später mit der ersten Patentanmeldung eines Fahrzeuges mit Gasmotorenbetrieb von Karl Benz. Die Entwicklung hat erstmals Gelächter ausgelöst, denn eigentlich handelte es sich bei dieser Entwicklung um eine Kutsche ohne Pferd. Der Grund war, dass das Auto keine Erfindung auf ein Bedürfnis war, d.h. das Auto war einfach da und man musste erstmal eine Nutzungsform für dieses finden. Die erste Fernfahrt durch Bertha Benz von Pforzheim nach Mannheim, welche eine Strecke von 100 km umfasste und in 13 Stunden zurückgelegt wurde, hat vielleicht zum Durchbruch des Automobils in Deutschland geführt. Im Jahr 1900 befanden sich ca. 8000 Autos auf den deutschen Straßen. Der erste Weltkrieg in den Jahren 1914-1918 hatte in der Entwicklung des Autos eine kurze Pause eingelegt, jedoch in den 20/30er Jahren, konkret ausgedrückt in der Ära der Silberpfeiler, auch bekannt als Konkurrenzkampf zwischen Mercedes und der damaligen Autounion,

<sup>5</sup> BEDIR Atilla, Ebda.

hat in den Zeiten der Automobilindustrie erneut zu einer Begeisterung des Volkes auf Automobile geführt. Paar Jahre später, also 1934, schaffte es Ferdinand Porsche mit dem Volkswagen ein Massenauto für das deutsche Volk herzustellen. Und zwar den KDF-Wagen im VW-Werk in Wolfsburg. Jedoch musste die Produktion aufgrund des Zweiten Weltkrieges in den Jahren 1939-1945 eine Pause einlegen. Das Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg in Trümmern lag, stoppte auch damals die Auto-Lust des deutschen Volkes. Trotzdem hat VW auch in der Nachkriegszeit weiter gebaut und 1948 den deutschen Käfer präsentiert. Was vielleicht den deutschen Käfer so besonders gemacht hat, war, dass der Käfer als Symbol der Massenmotorisierung auch für Geringverdiener galt. Mit dem Käfer wurde erst 1963 die Fließbandtechnik perfektioniert, die in den USA mit Ford bereits 1908 vorzufinden war. Ab den 60er Jahren ist stark zu erkennen, dass der Einheitslook des Autos geendet ist, d.h die soziale Differenzierung der Gesellschaft hat auch zu einer sozialen Differenzierung des Autos geführt. So war Mercedes für ihre Luxusautos bekannt.<sup>6</sup>

In den USA begann die Historie mit der Gründung von Ford im Jahre 1903. Bereits 5 Jahre später wurde mit der Produktion des hochbekannten Massenautos Ford Model T begonnen, welches sich innerhalb von 20 Jahren 15 Millionen Mal verkauft hat. Mit der Produktion von Ford-Autos hat nicht nur die Produktion von Autos, sondern auch eine Arbeitskultur mit konkreten Regelungen, die vielleicht die heutige Arbeits- bzw. Unternehmenskulturen stark geprägt haben, begonnen. Der 8-Stunden-Tag mit 5 Dollar Mindestlohn und die Serien-Fließbandtechnik waren einer der wichtigsten Kennzeichen dafür. Bewusst oder unbewusst hatte in dieser Zeit eine Arbeitsrevolution stattgefunden. Die Historien in den USA und Deutschland sind damals separat abgelaufen, so dass Dodge und General Motors als Konkurrenz zu Ford genannt werden können. Ähnlich wie in den beiden Weltkriegen hatte in den USA 1929 der New Yorker Börsencrash zu großen Krisen in der Automobilindustrie geführt, der auch für die türkische Ford Produktion eine wesentliche Rolle gespielt hat. Gleichwohl lässt sich auch für die USA sagen, dass in den Nachkriegszeiten ein neues Gefühl der Amerikanisierung begonnen hat, das Gefühl des Rock 'n Rolls und die neue Generation haben auch in den USA, ähnlich wie in

---

<sup>6</sup> FREISS Micha, „125 Jahre Automobil - Mythos, Macher und Motoren Teil 1“, Zugang am 15. Juni, 2017. <https://www.youtube.com/watch?v=6oPGnZRy-o>.

Deutschland, zu unterschiedlichen Differenzierungen der Gesellschaft bzw. Autos geführt.<sup>7</sup>

Aus beiden Historien ist zu entnehmen, dass beide Nationen unterschiedliche Herangehensweisen an das Auto hatten. So wollte man in Deutschland bereits von Anfang an ein perfektes Auto produzieren, die Innovation des technisch hochwertigen Autos vollkommen ausschöpfen. Dagegen richtete sich der US-amerikanische Ford an der Mobilität des Volkes. Ford wollte zwar ein technisch-mobiles Auto herstellen, aber gleichzeitig wollte er auch alle Teilnehmer an der Idee bzw. Teilhabe des Autos mitwirken lassen und dem Volk ein günstiges amerikanisches Auto anbieten.

Folgender Ausschnitt aus Anne-Kathrin Eberts' Interview bestätigen die unterschiedliche Herangehensweise von den USA und Europa an das Auto:

„Wenn wir von Automobilisierung sprechen, dann klingt das so, als ob klar wäre, wo und wofür das Auto überall eingesetzt wird. Aber tatsächlich ist auch die lange Zeit völlig undeutlich gewesen. Doch wie hat sich diese Entwicklung auf die Türkei ausgeprägt? Welche Informationen geben uns die Literatur hierzu? [...] Im Mittelwesten der USA kauften in den 1920er-Jahren Farmer ein Auto, in erster Linie das Modell T von Ford, und setzten es für alles Mögliche ein, für den Transport von Kleinvieh oder Heu oder als Antrieb für die Säge und dergleichen. Was in Amerika geschah, war eine ländliche Automobilisierung, während es in Europa, in Österreich ein Phänomen aus den Städten heraus war.“<sup>8</sup>

Doch eins darf nicht vergessen werden. Obwohl das Auto noch heute als ein Wirtschaftswunder gesehen wird, rief es auch damals natürlicherweise auch negative Aspekte hervor. „[S]ondern auch negative Begleiterscheinungen wie Staus, Abgase,

---

<sup>7</sup> History Tube HD, „Henry Ford - Automobil Pionier und Auto-Tycoon [HD][DOKU].“ Zugang am 15. Juni 2017, <https://www.youtube.com/watch?v=888rSQksSAg>.

<sup>8</sup> VÖLKER Timo, Verkehrsgeschichte: Der holprige Siegeszug des Autos, Zugang am 21. Januar 2018, [https://diepresse.com/home/zeitgeschichte/4914250/Verkehrsgeschichte\\_Der-holprige-Siegeszug-des-Autos](https://diepresse.com/home/zeitgeschichte/4914250/Verkehrsgeschichte_Der-holprige-Siegeszug-des-Autos).

Verkehrsinfarkte in den Städten und hohe Unfall- und Unfallopferzahlen“<sup>9</sup> verbanden sich mit der automobilisierten Gesellschaft.

Um die Möglichkeiten der ausländischen Einflüsse auf die türkische Automobilisierung zu verstehen müsste man auch die politischen Hintergründe der damaligen Zeit verstehen. Denn mit dieser Logik wird es uns auch einfacher fallen, die Hintergründe auf die Einflüsse bzw. die Resultate der Einflüsse zu verstehen.

## 2.2 TRUMAN-DOKTRIN UND MARSHALL-PLAN

Wohl die wichtigste Unterstützung, die aus US-amerikanischen Seite Richtung Europa darunter Türkei kam, war die Truman-Doktrin und der Marshall-Plan.

„Die *Truman-Doktrin* ist eine Bezeichnung für die in einer Erklärung des US-amerikanischen Präsidenten Harry S. *Truman* vom 12.3.1947 verkündete Bereitschaft der USA, den durch kommunistische Bewegungen und Staaten bedrohten europäischen Ländern wirtschaftliche, finanzielle und militärische Hilfe zu gewähren. Der *Marshall-Plan*, offiziell European Recovery Program (ERP), war ein Hilfsprogramm zum Wiederaufbau der europäischen Länder nach dem Zweiten Weltkrieg. Das Wiederaufbau-Programm bestand aus Krediten, Rohstoffen, Lebensmitteln und Waren und fußte auf der Truman-Doktrin.“<sup>10</sup>

Obwohl die USA sich nach dem Ersten Weltkrieg in ihr Land zurückgezogen haben, haben sie versucht Europa während des Wiederaufbaus zu unterstützen. Jedoch war die Strategie nicht erfolgreich, was sich an den Resultaten des Zweiten Weltkriegs zeigen lies. Dies durfte sich allerdings nicht erneut wiederholen. Jedoch spiegelte sich die Nachkriegszeit in Europa durch eine Konfrontation zwischen den USA und der Sowjetunion wieder. „Auch kam es zu Spannungen im Iran, der Türkei, und im Mittelmeerraum, wo sich die Interessen der USA und Sowjetunion diametral

---

<sup>9</sup> MÜLLER Armin, Der Traum der kontrollierten Automobilisierung, Zugang am 06. Dezember 2017, <https://www.heise.de/tp/features/Der-Traum-der-kontrollierten-Automobilisierung-3398077.html>.

<sup>10</sup> WOYKE Wichard, Weltpolitik im Wandel (Wiesbaden: Springer VS, 2016), S.132.

gegenüberstanden.“<sup>11</sup> Insbesondere die Verbreitung des Kommunismus bereitete der USA große Angst, weshalb die Außenpolitik der USA korrigiert werden musste.

„Auslöser war die sich dramatisch entwickelnde Lage in Griechenland und der Türkei. Hier operierten nach amerikanischer Auffassung von Moskau gesteuerte Untergrundbewegungen und planten einen kommunistischen Umsturz. So verkündete Präsident *Truman* deshalb am 12. März 1947 vor dem amerikanischen Kongress den Grundsatz, dass Griechenland, der Türkei und allen „freien Völkern“, die vom Kommunismus bedroht seien, amerikanische Unterstützung zugesichert werde (Truman-Doktrin). Jede Nation, so der US-Präsident, müsse in Zukunft zwischen westlicher Demokratie und Kommunismus wählen - also zwischen einer Lebensweise, die sich auf den Willen der Mehrheit, freie Wahlen und Freiheit vor politischer Unterstützung gründe, und einer Lebensweise, die auf den Willen einer Minderheit beruhe, welcher der Mehrheit durch Terror und Unterdrückung aufgezwungen werden.“<sup>12</sup>

Die Zweiteilung der Welt in Westen und Osten bzw. in Demokratie und Kommunismus war somit der Anfang eines *kalten Krieges*.<sup>13</sup>

### ***Marshall Plan***

„Wenige Monate nach der Truman Doktrin kam es am 06. Juni 1947 zur Verkündung des *Marshall-Plans*, als US-Außenminister *George Marshall* an der Harvard-Universität eine Rede hielt, in der ein „Europäisches Wiederaufbauprogramm“ (European Recovery Program = ERP) vorschlug. Den wirtschaftlich am Boden liegenden Staaten Europas sollte finanziell geholfen werden, um die Demokratien unauffälliger gegen sowjetische Einflussnahme zu machen. Solche Maßnahmen waren dringend erforderlich, weil das wirtschaftliche Überleben Westeuropas nach dem Streben Kriegswinter1946/1947 ernsthaft in Frage gestellt schien.“<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> WOYKE Wichard, Ebda, S.133.

<sup>12</sup> WOYKE Wichard, Ebda, S.135.

<sup>13</sup> WOYKE Wichard, Ebda, S.136.

<sup>14</sup> WOYKE Wichard, Ebda, S.136.



Für das Programm wurden immer folgende drei Gründe offenbart<sup>15</sup>:

1. Hilfe für das verhungernde Europa, welches nach den Kriegen zerstört war
2. Eindämmung der Sowjetunion
3. Absatzmarkt für die amerikanische Überproduktion

„Im Rahmen des Marshallplans erhielten von 1948 bis 1952 sechzehn europäische Länder insgesamt etwa 12,4 Milliarden US-Dollar“.<sup>16</sup> Unten finden Sie eine Übersicht der Zuteilungen vom 3. April 1948 bis zum 31. Dezember 1952 in Millionen Dollar<sup>17</sup>. Diese Zuteilung zeigt uns auch eine Übersicht der Länder, die sich für westlich-demokratische USA und ihrer Ideologien entschieden haben.

Land	kumulativ bis 31. 12. 1952	davon entfallen auf die Rechnungsjahre <sup>1)</sup>				
		1948/49 (15 Monate)	1949/50	1950/51 <sup>a)</sup>	1951/52 <sup>a)</sup>	1952/53 (bis 31. 12. 52)
Insgesamt	13 908,9	5 953,0	3 523,0	2 405,9	1 486,2	540,8
davon:						
Großbritannien	3 442,8	1 619,7	907,9	298,4	350,0	266,9
Frankreich	2 806,3	1 313,4	698,3	433,1	261,5	100,0
Italien	1 515,0	668,0	403,7	244,0	159,3	40,0
Bundesrepublik Deutschland	1 412,8	613,5	284,7	399,1	91,7	23,8
Niederlande (o. Indonesien)	977,3	507,0	268,3	101,9	100,0	—
Osterreich	711,8	280,0	166,5	114,3	116,0	35,0
Griechenland	693,9	191,7	156,3	167,1	178,8	—
Belgien-Luxemburg	555,5	261,4	210,9	74,3	8,9	—
Dänemark	275,9	126,2	86,1	45,1	14,0	4,5
Norwegen	253,5	101,1	89,5	46,1	16,8	—
Türkei	242,5	49,0	58,5	45,0	70,0	20,0
Jugoslawien	159,3	—	—	29,0	80,3	50,0
Irland	146,2	86,3	44,9	15,0	—	—
Schweden	107,1	45,4	51,9	21,2	-11,4 <sup>b)</sup>	—
Indonesien	101,4	64,1	37,3	—	—	—
Portugal	50,5	—	38,8	11,7	—	—
Triest	32,6	17,9	12,5	2,1	—	—
Island	29,8	8,3	7,0	8,4	5,5	0,6
Allgem. Fracht- vorauszahlungen	33,5	—	—	—	33,5	—
EZU-Kapitalfonds	361,4	—	—	350,0	11,4	—

**Tabelle 3:** ERP Zuteilungen vom 3. April 1948 bis 31. Dezember 1952 in Millionen Dollar

Für die Türkei lässt sich sagen, dass sie innerhalb dieser Jahre insgesamt 242 Millionen Dollar erhalten haben. Die Entscheidung, wie die Türkei ein Teil des Marshallplans wird, haben die türkischen Mächte während des Ausbaus des türkischen Verkehrs (siehe Kapitel Automobilisierung in der Türkei) aus folgendem Grund entschieden: „[...]“

<sup>15</sup> WOYKE Wichard, Ebda, S.137.

<sup>16</sup> WOYKE Wichard, Ebda, S.137.

<sup>17</sup> SCHRÖDER Hans-Jürgen, Marshallplan und westdeutscher Wiederaufstieg: Positionen, Kontroversen (Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 1990), S.75.

1947 yılında makina teçhizat konusunda yardıma ihtiyaç duydukları gerekçesiyle Türkiye'nin Marshall planına alınmasını istemişlerdir.<sup>18</sup> Der Einfluss der USA in der Hinsicht war dermaßen bedeutsam, dass 1950 *Karayolları Genel Müdürlüğü* unter *Bayındırlık Bakanlığı* gegründet worden ist.<sup>19</sup> USA betrachtete das Bedürfnis der Unterstützung aus einer anderen Perspektive: Die Türkei müsste sich auf Landwirtschaft spezialisieren. Dementsprechend müsste auch die Industrialisierung basierend auf die Landwirtschaft konkretisiert werden. Dies bedeutete, dass die Landstraßen hinsichtlich der Landwirtschaft ausgebaut werden müssen und den Landwirten Transportfahrzeuge wie Traktoren und Lastwagen zur Verfügung gestellt werden müssen. Dabei sollten die USA, welche in diesem Bereich ein Vorbild sind, der Türkei den Wegweiser spielen.<sup>20</sup>

### **2.3 AUTOMOBILISIERUNG IN DER TÜRKEI**

Auch wenn wir heute nicht viel von türkischen Automobilen reden können, ist die Automobilindustrie heute in der Türkei eine wichtige Komponente, welche die heutige türkische Wirtschaft stark beeinflusst. Insbesondere die Bedeutung der Mobilität der Menschen und die Größe der türkischen Städte und des Landes deuten bereits auf die Bedeutung des Automobils auf dem türkischen Lande. Aus heutiger Sicht können wir, insbesondere ab den 80er Jahren, einen bedeutsamen wirtschaftlichen Zuwachs an Automobilisierung in der Türkei erkennen. Ungefähr 80% der industriellen Automobil-Produkten in der Türkei werden von Automobilen eingenommen.<sup>21</sup>

Nach der Gründung der türkischen Republik musste natürlich auch die industrielle Entwicklung des türkischen Landes zu Beweis gestellt werden. Die Industrialisierung zeigte sich in der Türkei vielleicht mit einem anderen Ausmaß als in manch europäischen Ländern. So konzentrierte man sich in der Türkei erstmal auf (Nah-)Verkehr. Gleichzeitig konzentrierte man sich auf den Ausbau von Landstraßen und Fährverbindungen. Die

---

<sup>18</sup> KARABULUT Tahsin, *Türk Otomotiv Sanayii'nin Ekonomik Yapısı ve Otomobil Talep Analizi (1980-2000)* (Konya: Doktorarbeit, 2002), S.28.

<sup>19</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.28 nach T.C. Başbakanlık DPT "KarayollarıTaşıt İmalat Sanayii" IV.BYKP, S.1.

<sup>20</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.28 nach Güven, S. 1982, *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaşım Kooperatifleri*, TODAİE yayını Yayın No:199, Sevinç Mat., Ankara, S.109.

<sup>21</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.2.

Eisenbahnschienen hat man versucht so zu konzipieren, dass sie mit den Landstraßen eine Einheit darstellen konnten.<sup>22</sup>

Insgesamt konnte man den Schwerpunkt im Ausbau der Landstraßen beobachten. Folgende Gründe waren dafür entscheidend:

1. „Özel kesimin denetiminde olan taşıt arzı, diğer ulaşım sistemlerine göre talebi daha yakından izleyebilmiştir.
2. Karayollarının bakım-onarım harcamaları devlet tarafından karşılanıp otomotiv sanayiine yansıtılmaması karayolu yapılan ulaşımı daha kârlı duruma getirmiştir.
3. Ülkemizin dağlık ve yerleşim bölgelerinin dağlık olması nedeniyle karayolu ulaşımında daha elverişli görülmüştür.“<sup>23</sup>

Die oben genannten Punkte und die Teilnahme der Türkei am Marshall-Plan zeigen uns, dass sie die damalige Auto-Industrialisierung in der Türkei stark beeinflusst haben. So erweckten der Ausbau der Landstraßen, Eisenbahnschienen und Fährverbindungen auch das Bedürfnis Fahrzeuge für diese Straßen zu verlangen. Zeitlich behauptet man, dass offiziell ab den 50er Jahren die türkische Industrialisierung konkret begonnen hat.

„1960’lı yıllarda temeli atılan Türk Otomotiv Sanayii pek çok açıdan Türk ekonomisi içinde lokomotif sektör durumundadır. Sektör, gerek yarattığı katma değer gerek doğrudan ve dolaylı olarak istihdam katkısı ve ithalata yönelik döviz tasarruf gücü oranında dış ödemeler dengesi üzerinde sağladığı pozitif katkılar, gerekse sektörün içinde yer alan üretici işletmelerin ödedikleri ve sektör ürünlerinin satışlarında elde edilen vergi gelirleri ile devlet bütçesi içinde önemli bir yer tutmaktadır.“<sup>24</sup>

Die Auto-Industrialisierung hat sich jedoch nicht hinsichtlich der Innovation von verschiedenen Automodellen entwickelt, vielmehr wurden Automobilteile als Teil wichtiger bekannter Automobile entwickelt.

---

<sup>22</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.28.

<sup>23</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.28f.

<sup>24</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.29 nach Alkan, S. 1996, Otomotiv Sektörü, T. Vakıflar Bankası T.A.O. Planlama ve Organizasyon Müdürlüğü, Sektör İncelemesi: 9, S.4.

„1964’lerde yüzde 15 olan yerli parça oranını, 1980’li yıllarda bazı araçlarda yüzde 90 seviyelerine ulaştırmıştır. [...] Özellikle 1990’lı yıllardan itibaren dünyanın sayılı otomotiv firmaları ile yapılan ortak yatırımlar sonucunda, otomotiv sektörü ülkenin en büyük beş sektörü arasında yerini almış ve çok hızlı bir gelişme göstermiştir.“<sup>25</sup>

Wie konkret die Entwicklung der Automobilisierung in der Türkei stattgefunden hat, werden wir im Folgenden näher erläutern.

### **2.3.1 ENTWICKLUNG DER AUTOMOBIL-INDUSTRIALISIERUNG**

Während des Ersten Weltkrieges sind diverse Automarken und Modelle ins Land eingetreten. In den 20er Jahren wurden unterschiedliche Unternehmen gegründet, die Automobile vertrieben haben. Ende der 20er Jahre wurden Gesetze veranlasst, die insbesondere den privaten Sektor unterstützten und die Strategie der Industrialisierung hinsichtlich bestimmten.

Genau in denselben Jahren wurde eingesehen, dass in der Türkei freie Handelsräume geschaffen werden müssen und die Industrialisierung durch Fremdwährungen ausgebaut werden sollte. Nach Analysen von Istanbul Ticaret und Sanayi Odası wurde festgestellt, dass der erste freie Handelsraum in Istanbul gegründet werden müsse. Am 22. Juni 1927 wurden Gesetze zum Erlaubnis von Istanbul als freien Handelsraum veranlasst, woraufhin 1928 die türkische Regierung und Ford Motor Company einen 25-jährigen Vertrag abgeschlossen haben.

„Bu uygulama ile monte edilecek taşıtların montajı ve parçalarının hazırlanması için tophane rıhtımında serbest bölge muafiyetlerinden faydalanma imkanı getirilmiştir. Montaj için getirilen parçalar gümrüksüz ithal edilerek, ihraç edilen ürünlerden vergi alınmayacak, karşılığında ise, yurt içinde satılacak otomobil, kamyon ve traktörler yürürlükte bulunan gümrük kanununa göre vergilendirilecektir.“<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.29.

<sup>26</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.31 nach Yerasimos S. 1992, Azgelişmişlik Sürecinde Türkiye, 3. Kitap (çv. Babür Kuzucu), Belge yayınları, 6. Baskı, İstanbul, S.135.

Weitere Details zum Werdegang und Ende zur Ford-Produktion in Istanbul werde ich genauer in den nächsten Kapiteln erläutern.

Nach dem Zweiten Weltkrieg zeigte sich der Einfluss des Marshall-Plans auf die Automobilisierung in der Türkei deutlich. Wie bereits im vorherigen Kapitel dargestellt worden ist kam der Zufluss der Zuteilungen im Ausbau von Landstraßen und Transportfahrzeugen. Hinzu kam in den 50er Jahren der Zuwachs in den Metropolen und die Erhöhung des Bevölkerungseinkommens, so dass auch die Begeisterung des türkischen Volkes gegenüber von Automobilen stieg. Der Ausbau der Landwirtschaft und die Benutzung von Fahrzeugen in der Landwirtschaft waren auch Symbole in den 50er Jahren.<sup>27</sup>

„1950 yılında Türkiye’deki toplam otomobil parkı 13.400 adet olup, yıllık ortalama yüzde 17 büyümeyle 1955 yılında 30.000 adete çıkmıştır. Ancak, söz konusu yıllarda araç sahipliği oldukça düşüktür. Örneğin, 1954 yılında otomobil başına nüfus (kişi) başı, ABD’de 3, Fransa’da 16, İtalya’da 64, Meksika’da 105, Brezilya’da 141, Türkiye’de ise 804’tür.“<sup>28</sup>

Im Jahr 1954 jedoch konnte die Türkei nicht genügend Fremdwährung nachweisen, so dass nicht genügend Traktoren und diverse Fahrzeuge importiert werden konnten. Diese negative Auswirkung veranlasste auch Fremdinvestoren in der Türkei keine Fahrzeuge zu produzieren. Sie haben sich dennoch entschieden mit den Montagen in der Türkei zu beginnen. Somit hat Mineapolis Moline im Namen von Türk Traktör mit der Traktoren Montage begonnen. „Nejat ve A. Ferruh Verdi Kardeşler ile Williys-Overland ortaklığı ile 1954 yılında Tuzla’da Williys Overland A.O. kurulmuş, buradan orduya jeep ve kamyonet montajı yapılmaya başlanmıştır.“<sup>29</sup> „The first commercial truck production was carried out by TOE (Turkish Automotive Industry) in 1955. In 1963, the

---

<sup>27</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.31.

<sup>28</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.31 nach Önalp T. 1970, Montaj Sanayiinin Tanımı ve Otomotiv Endüstrisi, Montaj Sanayi nach Nejdet Akyüz, (Makine Mühendisleri Odasıınca Düzenlenen Seminer Notları), İstanbul, 2-5 Februar 1970, S.66.

<sup>29</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.32 nach Azcanlı, A., Türk Otomotiv Sanayiinin Tarihsel Gelişimi, OSD yayını, S. 75-79.

first domestic bus assembly began with the production of Magirus buses by Otobüs Karoseri, Inc. “<sup>30</sup>

Das erste türkische Auto *Devrim* wurde im Jahr 1961 in Eskişehir Devlet Demiryolları entwickelt. Allerdings konnte die Produktion nach 4 Autos nicht mehr fortgeführt werden. Dies lag daran, dass die Produktion nicht nachhaltig genug war und die Produktion deswegen nicht fortgeführt werden konnte. <sup>31</sup>

„In 1966, the automotive industry got started with the production of Anadol, which is now a nostalgic car in Turkey. In the following three years, factories were set up to manufacture passenger cars (Tofaş-Fiat, Oyak-Renault). The large producers Tofaş and Oyak-Renault started production lines in 1971 with Italian and French licenses. In 1968, Otomarsan-Otobüs Karoseri ve Motorlu Araçlar, Inc. started producing [...] buses. Trucks the unique designs of which were developed in Turkey, continued to be exported to Spain, Portugal and England in 1999. “<sup>32</sup>

Die türkische Regierung sah damals die Möglichkeit der Automobil-Montage in der Türkei für sehr möglich. Folgende Gründe wurden damals genannt:

1. „Türk sanayiinin ilerisi ve harp gücü yönünden otomobil sanayiinin kurulması zorunludur.
2. Sanayiinin mevcut durumu böyle bir endüstriyi teknik ve ekonomik yönden geliştirmeye elverişlidir.
3. Mevcut ithalat ve ihracat rejimi yabancı mamulleri himaye ve teşvik edici ve yerli sanayiinin gelişmesini önleyici durumdadır.
4. Ülke şartlarına uygun tiplerin seçilmesi ve bundan başka motorlu taşıtlar imalatının önlenmesi gerekmektedir.“<sup>33</sup>

---

<sup>30</sup> KİRGİZ, Ayca Can, Green Marketing. A Case Study of the Sub-Industry in Turkey, (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2016), S.92.

<sup>31</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.33 nach Bedir, A.1999, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye’de Otomotiv Yan Sanayiinin Geleceği, DPT Yayını, Ankara, S.79.

<sup>32</sup> KİRGİZ, Ayca Can, Ebda, S.92.

<sup>33</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.33.

Ab 1963 geriet die Türkei in Phasen der Entwicklungsphasen die als *Planlı Kalkınma Dönemleri* bezeichnet werden. Davor agierte die türkische Wirtschaft unkontrolliert und der Zuwachs in der Wirtschaft musste dementsprechend kontrolliert geplant werden. Die 5-jährigen Phasen wurden ebenso vom Staat festgeschrieben. Diese Phasen waren nicht nur für die Automobilindustrie vorgesehen, hatten aber auch einen immensen Einfluss auf diesen. In folgenden Jahren haben diese Phasen stattgefunden<sup>34</sup>:

1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1963-1967)
2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1968-1972)
3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1973-1977)
4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1979-1983)
5. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1985-1989)

Da wir uns zeitlich in der Masterarbeit eingrenzen werden, habe ich oben nur die ersten fünf Phasen genannt. Darunter hat das Jahr 1976 einen erwähnenswerten Höhepunkt und Einfluss erreicht:

„Otomotiv sanayii 1976 yılında en parlak dönemini yaşamıştır. Otomotiv ana sanayii firmalarının üretim artışlarına paralel olarak yan sanayii ürünlerine olan talepte artış göstermiştir. Bu talebi karşılamak üzere pek çok yan sanayii firması kurulmuştur. Bu gelişme aynı zamanda yabancı sermaye açısından da cazip görülmüş ve yabancı sermaye çekilmiştir. Nitekim, 1976 yılında Türkiye’de faaliyet gösteren en büyük yabancı sermayeli 20 şirketin 10’u otomotiv ana ve yan sanayii şirketlerinden oluşmaktadır. Bunlarında adları ve sıralaması şu şekildedir: Oyak-Renault (1), Tofaş-Fiat (2), Türk-Traktör (3), Chrysler (4), Pirelli (5), Otomarsan (7), Uniroyal (8), TOE (9), MAN (13), ve Goodyear (14) ’dir.“<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda.

<sup>35</sup> KARABULUT Tahsin, Ebda, S.47 nach OSD 1985, 10. Yılıımızda Otomotiv Sanayiine Genel Bakış, İstanbul: OSD Yayını, S.8 und ALPAR C. 1978, Çok Uluslu Şirketler ve Ekonomik Kalkınma, Ankara: Ankara İTİA yayını, Yayın No:124, S.249.

Einer der oben genannten Firmen, Otomarsan, später in der Türkei auch bekannt als Mercedes Benz Türk A.Ş. als Teil der Daimler AG, spielt in der heutigen Türkei eine wichtige Rolle, da sie in Istanbul eine große Bus Montagefabrik und in Aksaray eine LKW Montagefabrik betreibt. Diese trägt in der Geschichte der Automatisierung einen wichtigen Beitrag und wird als Teil dieser Masterarbeit im Rahmen der Einflussnahme auf die Türkei näher geforscht.

In August 1976 beschreibt die Cumhuriyet Zeitung die Bedeutung des Automobil-Sektors und die starke Einflussnahme der USA und Deutschland in der Türkei mit folgenden Sätzen:

„Türkiye sanayiinde içinde en fazla yabancı sermaye olan kesmin taşıt araçları kesimi olduğu, Türkiye’de yatırılan özel yabancı sermaye konusunda ise, Birleşik Amerika’nın 306 milyon lira ile başta geldiği hesaplanmıştır. [...] Broşürde yer alan bilgilere göre, 31 aralık 1975 tarihine kadar Türkiye’deki yabancı sermaye ortaklığı ile kurulmuş 109 firmanın 24’ü Federal Alman, 20’si Birleşik Amerika, 13’ü İsviçre, 6’sı ise Fransız sermayesi ile ortaklık halinde kurulmuşlardır.“<sup>36</sup>

Jedoch hat die Einflussnahme noch bis heute stattgefunden, weswegen die Einflussnahme 2016 mit folgenden Worten hervorgebracht wird:

„Today [2016], 13 companies are involved in producing variety of vehicles such as passenger cars, buses, trucks, pickup trucks, vans and midibuses. The capacity of aforementioned 13 companies is approximately 1,5 million pieces per year. There are five companies which are producing passenger cars (Renault, Tofaş [Fiat], Toyota, Hyundai, Honda). Ten companies are producing trucks and pickup trucks (Anadolu Isuzu, BMC, [Chrysler], Hyundai Karsan M.A.N., Mercedes-Benz, Ford Otosan, Otokar, Temsa). Nine companies are manufacturing buses and vans (Isuzu, BMC, Karsan, Mercedes-Benz, Hyundai, Otokar, Ford Otosan, Temsa, M.A.N.)“<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> „Türkiye’de en büyük yabancı sermaye, taşıt araçları sanayiinde”, Cumhuriyet, 11. Ağustos 1976, Zugang am 16. Juni 2017, <http://www.cumhuriyetarsivi.com/reader/reader2.xhtml>.

<sup>37</sup> KİRGİZ, Ayca Can, Ebda, S.92f.



Die haupt- und nebenindustriellen Unternehmen, die in diesem Sektor tätig sind befinden sich heute hauptsächlich in der Marmara-Region. Grund hierfür ist, dass sich zwei große Automobilfabriken in dieser Industriezone angesiedelt haben. So sind viele Automobilindustriehersteller in Istanbul, Kocaeli, Bursa, Sakarya und welche in Ankara, Eskişehir und Adana. Hier einige Zahlen, wie viele Automobile heute produziert werden:

„Oyak-Renault is the company which is producing the most vehicles in Turkey, with 330,994 vehicle production in 2011. The second largest vehicle producer Tofas produced 307,788 vehicles in 2011. And the third largest vehicle producer Ford Otosan produced 295,850 vehicles in 2011. In Turkey, the total engine vehicles park reached to 16,090 million units including 8.1 million pieces passenger cars in 2011“<sup>38</sup>

### **2.3.2 AUTOMOBIL-SUB-INDUSTRIALISIERUNG**

Bisher haben wir uns die Produktion bzw. Montagearbeit unterschiedlicher Automobilarten angeschaut. Es ist auch aus der Geschichte bekannt, dass Automobile, die heute in der Türkei produziert werden, unter ausländischen Marken vertrieben werden. Zurückblickend und zusätzlich auch die heutige Automobilindustrie zeigen uns, dass wir nicht wirklich von *türkischen Automobilen* reden können. Allerdings möchten wir uns in dieser Masterarbeit nicht dieser Frage widmen. Dennoch möchte ich auch die Nebenindustrie der Automobilisierung eingehen und zeigen, dass die Türkei sich insbesondere in diesem Sektor sehr weit entwickelt hat, so dass wir behaupten können, dass viele Automobile, die wir heute als ausländische Automobile bezeichnen hauptsächlich aus türkischen Teilen bestehen. Vielleicht werden wir nach diesem Abschnitt in der Lage sein, indirekt von türkischen Automobilen zu reden.

Unternehmen, die in der türkischen Automobilindustrie tätig sind, arbeiten direkt mit 1120 Auto-Sub-Industrie-Unternehmen und ca. 4000 Sub-Industrie-Unternehmen sind heute in der Türkei verfügbar. Die Automobil-Sub-Industrie hat heute ein Niveau erreicht, welche mindestens 85% der benötigten Ersatzteile für Fahrzeuge, die in der

---

<sup>38</sup> KİRGİZ, Ayca Can, Ebda, S.95.

Türkei produziert werden, erfüllen kann. Diese Ersatzteile entfalten sich in der Produktherstellung, Kapazität, Produktvielfalt und Standards wie komplette Motor- und Motorenteile, Antriebe, Bremssysteme, hydraulische und pneumatische Komponente, Sicherheitsausrüstung, Gummi- und Reifenteile, elektrische Ausrüstungen und Beleuchtungssysteme, Batterien, Sitze etc.. Ähnlich wie Automobile, die in der Türkei produziert werden, haben sich ebenso die Sub-Unternehmen um die Automobilfabriken angesammelt, insbesondere in der Marmara-Region, aber auch in Izmir und Manisa sind diese intensiv vertreten. Die intensive Vertretung, zeigt sich auch in Ausbreitung der Erfahrung in diesem Sektor.

„Turkish auto sub-industry manufacturer has become the pioneers of Turkish firms in European Quality Award. [...] In 2003, Bosch San. Tic. Inc. Bursa factory belonging Bosch Group, which is one of the most prestigious awards in the field of world's corporate excellence. Bosch an. ve Tic. Inc. produces injector, injector body and injector for rail systems.“<sup>39</sup>

Die Bedeutung und der Erfolg der Sub-Industrie in der Automobilbranche wird ebenso in TÜBİTAK's 2023-Vision-Bericht konkret geschildert:

„Türkiye, bulunduğu coğrafyada ileri düzeyde bir otomotiv sanayiini kurmuş olan tek ülkedir. Bu nedenle otomotiv yan sanayii hem Türkiye hem de Türkiye'de yatırım yapacak firmalar açısından stratejik önem taşımaktadır. Otomotiv yan sanayii'nin diğer bir önemi de bağımsız bir savunma sanayii için güvenilir ve vazgeçilmez bir altyapı oluşturmasıdır. [...] Otomotiv yan sanayii'nin geri bırakılması, diğer birçok sektörün ve dolayısı ile ekonominin geri kalmasına neden olacaktır.“<sup>40</sup>

Nichtsdestotrotz wissen wir, dass die Türkei heute ein wichtiges Produktionsland für Automobile/Automobilteilen ist, die auf gar keinen Fall unterschätzt werden darf:

---

<sup>39</sup> KİRGİZ, Ayca Can, Ebda, S.97.

<sup>40</sup> TÜBİTAK, Parça Sektörü, (Otomotiv Yan Sanayi), 2023 Vizyonu, Zugang am 16. Juni 2017, [http://www.tubitak.gov.tr/tubitak\\_content\\_files/vizyon2023/mm/Ek6a.pdf](http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/mm/Ek6a.pdf).

„The low cost and high skilled labor force, the central location of the country in Europe, the production quality of international standards, and the high-quality components of suppliers trading at competitive prices, have been the main factors that have attracted the attention of global players, most of whom consider Turkey as a production center for their new models. The Turkish automotive industry is highly international; around 67 % of domestic production was exported (790,966), mainly to Europe, in 2011. Meanwhile around 56 % of motor vehicle sales in Turkey during 2009, and 59.1 % in 2011, were of imported vehicles.“<sup>41</sup>



---

<sup>41</sup> DEVECI Ali D. et al., „Intermodal Transport-Based Supply Chain Developments in Turkish Automotive Industry: The Case of Ford Otosan“. S.234 in: PIOTROWICZ Wojciech and CUTHBERTSON Richard, Supply Chain Design and Management for Emerging Markets (Schweiz: Springer International Publishing), S.225-256.

### 3 METHODIK UND IHRE THEORIE

Während der Recherche geeigneter Methodik hinsichtlich meiner Quellenarbeit ist die Kritische Diskursanalyse von Siegfried Jäger, die sehr passend erschienen ist. Ursprünglich basierend auf die Diskursanalyse von Foucault, beschränkt sich die Kritische Diskursanalyse auf sprachlich performierte Diskurse. Die erweiterte Analyse mit Dispositivanalyse von Jäger, in der auch nicht-sprachliche performierte Diskurse analysiert werden, werden in diesem Kontext komplett ignoriert. Da meine Quellenarbeit sich auf Zeitungsartikel bestimmter Themen und Zeiträume beschränkt, würde hier die Kritische Diskursanalyse mit sprachlich performierte Diskurse genügen. Auch bezieht sich die Kritische Diskursanalyse auf kritische Themen bzw. Gegenstände, die nur in bestimmten Zeiten und Räumen stattgefunden haben.

„Die Kritische Diskursanalyse (KDA) versteht sich im Kern als ein Konzept qualitativer Sozial- und Kulturforschung, wobei sie sich zugleich *auch* auf linguistische Phänomene bzw. die Linguistik und weitere Disziplinen bezieht, zumindest auf eine Reihe interessanter Instrumente aus den Human- und Sozialwissenschaften. Diese sind immer, ob sie es zugeben oder nicht, politisch, auch wenn sie beanspruchen, rein deskriptiv vorzugehen. Reine Beschreibung verfestigt den Status quo und lässt ihn als selbstverständlich und kaum hinterfragbar erscheinen. Dem gegenüber ist davon auszugehen, dass Human- und Sozialwissenschaften immer schon gesellschaftliche Wirklichkeit *gedeutet* haben, und das geschah und geschieht immer auf dem Hintergrund eines *Wissens*, das das jeweilige, auch wissenschaftliche Subjekt Umlauf seines Lebens erworben hat, in das es sozusagen hineingeboren worden ist, das ihm vermittelt wurde, das aber auch während seines Lebens in bestimmten Zeiten und Räumen mancherlei Veränderungen erfahren hat. Dies zu reflektieren, wenn es um die Deutung von >>Wirklichkeit(en)<< geht, zu wissen, dass man auch als Wissenschaftler immer

*Position* bezieht, auch wenn man sich dessen vielleicht nicht bewusst ist, hat Leitlinie aller Wissenschaft (und nicht nur der Wissenschaft) zu sein.<sup>42</sup>

So wie wir aus der obigen Passage herauslesen können, wird in der Diskursanalyse dem Begriff der Wahrheit oder Wirklichkeit eine neue Bedeutung zugesprochen. Diese Annahme der Bedeutung ist ebenso aus Foucaults Schriften zu entnehmen:

>> Das Problem der Wahrheit dessen, was ich sage, ist für mich ein sehr schwieriges, ja sogar das zentrale Problem. Auf diese Frage habe ich bisher niemals geantwortet. Gleichzeitig<<, so fährt er fort, >>benutze ich jedoch ganz klassische Methoden: die Beweisführung oder zumindest das, was in historischen Zusammenhängen als Beweis gelten darf - Verweise auf Texte, Quellen, Autoritäten und die Herstellung von Bezügen zwischen Ideen und Tatsachen: Schemata, die ein Verständnis ermöglichen, oder Erklärungstypen. Nichts davon ist originell. Insoweit kann alles, was ich in meinen Büchern sage, verifiziert oder widerlegt werden, nicht anders als bei jedem anderen historischen Buch. <<<sup>43</sup>

Die bisherige Analyse zur Kritischen Diskursanalyse zeigen, dass diese ein Analyse-Verfahren ist, welches sich an Foucaults Diskurstheorie beruht, die sich hauptsächlich auf Analyse von sprachlich performierte Diskurse konzentriert.<sup>44</sup>

Die Frage, die hier eigentlich gestellt werden müsste, ist, wie diese Vernetzung der sprachlich performierte Diskurse überhaupt auseinander geflochten werden kann. Dazu gibt Siegfried Jäger (2015) eine gute Gliederung vor. Bevor wir uns aber in die Gliederung dessen stützen, möchte ich wichtige terminologische Begriffe erläutern, die uns bei späterer Analyse nützlich sein werden.

### ***Diskursfragmente und Themen***

---

<sup>42</sup> JÄGER Siegfried, *Kritische Diskursanalyse. Eine Einführung* (Münster: Unrast, 2015), S.10.

<sup>43</sup> JÄGER Siegfried, *Ebda*, S.77f. nach FOUCAULT Michel *Dits et Ecrits. Schriften 1- 4*, S. 55, Frankfurt/M.: Suhrkamp 2001-2005 [*Dits et Ecrits*, 4 Bände. Paris: Gallimard 1994].

<sup>44</sup> vgl. Methodik der Dispositivanalyse in JÄGER Siegfried, *Ebda*.

Als Diskursfragment bezeichnet Siegfried Jäger<sup>45</sup> „einen Text oder Textteil, der ein bestimmtes *Thema* behandelt“.

### ***Diskursstränge***

„Ein Diskursstrang besteht aus Diskursfragmenten gleichen Themas. Er hat eine synchrone und eine diachrone Dimension. Ein synchroner Schnitt durch einen Diskursstrang hat eine gewisse qualitative (endliche) Bandbreite. Ein solcher Schnitt ermittelt, was zu einem bestimmten gegenwärtigen oder früheren Zeitpunkt bzw. in jeweiligen Gegenwarten >>gesagt<< wurde bzw. sagbar ist bzw. war. In ihrer historischen Dimension sind Diskursstränge [...] Thematisch einheitliche Wissensflüsse durch Zeit und Raum.“<sup>46</sup>

### ***Diskursive Ereignisse und diskursiver Kontext***

„Als diskursive Ereignisse sind nur solche im Diskurs angesprochene Ereignisse zu fassen, die medial groß herausgestellt werden und als solche medial groß herausgestellten Ereignisse die Richtung und die Qualität des Diskursstrangs, zu dem sie gehören, beeinflussen oder wesentlich bestimmen. [...] Ob ein Diskursmoment zu einem diskursiven Ereignis wird oder nicht, das hängt von jeweiligen politischen Dominanzen und Konjunkturen ab, also von dem weiteren Kontext, in dem es auftaucht. Diskursanalysen können ermitteln, ob solche Diskursmomente zu diskursiven Ereignissen werden oder nicht. [...] Die Ermittlung diskursiver Ereignisse kann für die Analyse von Diskurssträngen auch deshalb sehr wichtig sein, weil ihre Nachzeichnung den *diskursiven Kontext* markiert bzw. konturiert, auf den sich ein aktueller Diskursstrang bezieht.“<sup>47</sup>

### ***Diskursposition***

Die Diskursposition ist im Grunde der Hintergrund, der durch den Wissenschaftler hervorgebracht wird. Mit diesem ist ein spezifischer politisch-ideologischer Standort

---

<sup>45</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.80.

<sup>46</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.80.

<sup>47</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.82f.

einer Person/Gruppe oder eines Mediums gemeint. So definiert Margret Jäger<sup>48</sup> den Begriff wie folgt:

„Unter einer Diskursposition verstehe ich den Ort, von dem aus einer Beteiligung am Diskurs und seine Bewertung für den Einzelnen und die Einzelne bzw. für Gruppen und Institutionen erfolgt. Sie produziert und reproduziert die besonderen diskursiven Verstrickungen, die sich aus den bisher durchlebten und aktuellen Lebenslagen der Diskursbeteiligten speisen. Die Diskursposition ist also das Resultat der Verstricktheit in diverse Diskurse, denen das Individuum ausgesetzt war und die es im Verlauf seines Lebens zu einer bestimmten ideologischen bzw. weltanschaulichen Position (...) verarbeitet hat.“

### ***Diskursebene***

Diskursebenen, genannt auch *soziale Orte*, sind im Grunde unterschiedliche Standpunkte aus denen gesprochen werden. Unterschiedliche Standpunkte bedeuten jedoch nicht, dass sie jeweils ihren eigenen Standpunkt besitzen bzw. keine Beziehung zu anderen Diskursebenen haben. Vielmehr ist es in der Diskursanalyse herauszufinden, inwiefern diese unterschiedlichen Diskursebenen zueinander wirken.<sup>49</sup> Als Beispiel für Diskursebenen könnte man die aktuellen Nachrichten zum Thema Produktion eines türkischen Autos nennen. Das Thema wird sowohl auf Diskursebene Politik, als auch auf Diskursebene Wirtschaft diskutiert. Hierbei ist die eine Diskursebene, nicht von der Anderen hervorzuheben. Ganz im Gegenteil; sie stehen in einem starken Zusammenhang und vervollständigen den Inhalt einer Diskursanalyse.

Fassen wir das Thema zusammen: „In einer gegebenen Gesellschaft in einer gegebenen Zeit an einem gegebenen Ort bilden die Diskursstränge zusammen den gesamtgesellschaftlichen Diskurs.“<sup>50</sup> Dabei ist die Diskursposition das Ergebnis der Diskursanalyse. Mit dem Diskurs wird sozusagen der soziale Sinn erzeugt. Nicht die

---

<sup>48</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.85 nach JÄGER M. 1996, Fatale Effekte. Die Kritik am Patriarchat im Einwanderungsdiskurs, S.47.

<sup>49</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.84.

<sup>50</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.86.

objektive Wahrheit, sondern die Wahrheit, die aus dem Sinn resultiert, die jedoch zu damaligen Machtverhältnissen beherrscht wird.

### **3.1 GEBRAUCHSANWEISUNG ZUR METHODIK**

„Diskursanalyse verfolgt das Ziel, dieses Netz zu entwirren, wobei in der Regel so verfahren wird, dass zunächst einzelne Diskursstränge auf einzelnen diskursiven Ebenen herausgearbeitet werden. Im Anschluss an solche Analysen stellt sich in aller Regel die Frage, in welcher Beziehung die diskursiven Ebenen des betreffenden gesamten Diskursstranges zueinanderstehen.“<sup>51</sup>

Siegfried Jäger (2015, S. 90ff.) fasst die Analyseschritte einer Diskursanalyse sprachlicher Performanzen wie folgt zusammen:

1. Benennung der Zielsetzung der Untersuchung
2. Benennung des Untersuchungsgegenstandes und ausführliche Begründung, dabei auf den kritischen und politischen Hintergrund verweisen
3. Bestimmung der Materialgrundlage und ihre Begründung
4. Strukturanalyse mit Zusammenfassung und erster Analyse plus Legende zu den Merkmalen der Strukturanalyse
5. Feinanalysen eines oder mehrerer typischer Artikel unter Verweis auf die Begründung durch die Strukturanalyse
6. Ermittlung des diskursiven Kontextes (Zeit, Raum, Herrschaftsform)
7. Zusammenfassende Diskursanalyse unter Bezug auf Struktur- und Feinanalysen.
8. Kritik
9. Vorschläge zur Bekämpfung und/oder Vermeidung der kritisierten Diskurse

Die oben genannten Punkte werden im Rahmen dieser Masterarbeit Punkt für Punkt erarbeitet, die eine zusammenhängende Diskursanalyse aufzeigen werden.

---

<sup>51</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.86.



In diesem Abschnitt werden wir die oben genannten Punkte, genauer gesagt die Punkte 1 bis 5, detaillierter erläutern und überlegen inwiefern diese Punkte aus unserer Quellenarbeit geforscht werden können.

***Zu 1 (Benennung der Zielsetzung der Untersuchung):***

In diesem Punkt handelt es sich um die Einleitung von der Forschungsarbeit. Hierbei wird der Gegenstand der Forschungsarbeit kurz und knapp erläutert. Dabei wird die Forschungsfrage, der Literaturstand des Forschungsthemas erläutert und die Methodik der Forschungsarbeit erklärt. Die Einleitung, den Gegenstand und den Literaturstand dieser Masterarbeit haben wir bereits in den ersten Kapiteln erläutert.

***Zu 2 (Benennung des Untersuchungsgegenstandes und ausführliche Begründung, dabei auf den kritischen und politischen Hintergrund verweisen):***

Da sich die Kritische Diskursanalyse als politisches, gesellschaftskritisches Projekt versteht, sollte man in der Forschungsarbeit unbedingt erwähnen, warum diese Forschungsarbeit so ein wichtiges Thema für die Gesellschaft ist. Denn nur brisante Themen, zeigen oftmals gesellschaftspolitische Relevanz. Dieser Punkt müsse nicht nur in einem gewissen Abschnitt der Forschungsarbeit erläutert werden, sondern kann auch im Strang der Forschungsarbeit immer wieder mal vorkommen. Dabei können auch Bezüge zu unterschiedlichen Zeiten hergestellt werden. So wie das Thema, was aktuell in der Diskussion steht bezüglich der Produktion eines türkischen Autos in der Türkei. So kann ein heute wichtig medial-groß herausgestelltes Thema auch das Interesse von vergangenen Themen hervorrufen und die gesellschaftspolitische Relevanz darstellen.

***Zu 3 (Bestimmung der Materialgrundlage und ihre Begründung):***

Die Materialgrundlage ist ein Punkt, wo auch Foucault sich viele Gedanken gemacht hat und dennoch keine endgültige Antwort gefunden hat. Klar ist jedoch: „[O]bwohl die KDA beansprucht, ein Verfahren qualitativer Forschung bereitzustellen, kann dies nicht bedeuten, dass man sich mit ein paar Stichproben oder einzelnen Diskursfragmenten begnügt. Es geht ja darum, ganze Diskurse qualitativ *vollständig* zu erfassen und zu analysieren [...]“<sup>52</sup> Aber klar ist auch, dass die gesamte Analyse aller

---

<sup>52</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.92.

Diskursfragmente auch nicht möglich ist. „Das Archiv ist in seiner Totalität nicht beschreibbar; und es ist in seiner Aktualität nicht zu umreißen.“<sup>53</sup> Dennoch reichen diese zwei komplementären Aussagen nicht aus die Materialgrundlage einer Diskursanalyse zu beschreiben. Die Breite einer Diskursanalyse muss dennoch rausfinden, inwiefern sich die Materialgrundlage eingrenzt. „Analysen haben gezeigt, dass die Anzahl der Themen, die zusammen zu einem abgrenzbaren Gegenstand gehören, in der Regel sehr klein ist.“<sup>54</sup> Der Gegenstand lässt sich dabei mit Raum und Zeit abgrenzen. Beide Komponenten, Raum und Zeitraum, sind nicht beliebig, sondern müssen sehr detailliert begründet werden. „Eine weitere Möglichkeit der Reduktion des Materials besteht darin, dass man sich mit Abschnitten eines Diskursstrangs (also ein Dossier) begnügt, z.B. in dem man sich auf bestimmte diskursive Ereignisse beschränkt, wenn diese den Verlauf des jeweiligen Diskurses in verdichteter Form enthalten.“<sup>55</sup> Aus diesen Aussagen heraus, muss unser Forschungsthema hinsichtlich der Aspekte Raum und Zeit eingegrenzt werden. Da sich unser Forschungsthema auf die Einflüsse von Ford/USA und Daimler/Deutschland auf die türkische Automobilisierung stützt, allerdings auch im bisherigen Teil zu sehen ist, dass die ersten Einflüsse beider Unternehmen zu unterschiedlichen Zeiten stattgefunden haben, werden wir uns bei diesen zwei Unternehmen zwei unterschiedliche Zeiträume anschauen, jedoch uns auf dasselbe Medium bzw. Raum beziehen. Dabei werden wir bei der Auswahl der Fragmente bereits eine Vorselektion machen, die sich nach Kernaussagen einschränken lässt (für nähere Informationen siehe Punkt 4). Wichtig ist zu nennen, dass wir die Beziehung Staat und Unternehmen hinsichtlich Materialgrundlage nicht trennen werden. D.h. wir werden keine Fragmente nur über die Einflussnahme der USA oder Deutschland analysieren, sondern nur Fragmente, die sich auf die Einflussnahme von Ford und Daimler beschränken, welche sich dabei auf ihr Herkunftsstaat beziehen oder auch nicht beziehen.

***Zu 4 (Strukturanalyse mit Zusammenfassung und erster Analyse plus Legende zu den Merkmalen der Strukturanalyse):***

---

<sup>53</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.92 nach Archäologie des Wissens, übers v. Ulrich Koppen, Frankfurt/M. 1973: Suhrkamp, Nachauflagen unverändert [Archelogie du savoir. Paris: Gallimard 1969], S. 189.

<sup>54</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.93.

<sup>55</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.94.

Aussagen sind nicht nur Sätze, sondern Inhalte. Nach Foucault auch Kerne der Diskursanalyse. Die Sprache ist dabei das Konstruktionssystem, welche diese Aussagen präsentiert. Die Diskursanalyse ermittelt also Aussagen. Diese Aussagen lassen sich mit Hilfe eine Strukturanalyse sehr gut ermitteln, d.h. jedes Diskursfragment sollte hinsichtlich einer Strukturanalyse in folgende Punkte eingeordnet werden:<sup>56</sup>

- Datum
- Zeitungstitel
- Textsorte
- Rubrik Autoren
- Überschrift des Artikels
- Untertitel
- Lead
- Anlass des Artikels
- Grafische Gestaltung wie Schrift, Hervorhebungen und Zwischentitel
- Bebilderung wie Fotos und Karikaturen
- (Knappe) Inhaltsangabe
- Themen und Unterthemen
- Aussagen
- Quellen des Wissens wie Wissenschaft oder Politik
- (tatsächliche) Diskursposition
- Kollektivsymbolik<sup>57</sup>Normalismen<sup>58</sup>

---

<sup>56</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.96.

<sup>57</sup> „Unter >Kollektivsymbolik< ist nach Link die Gesamtheit der sogenannten >Bildlichkeit< einer Kultur zu verstehen, die Gesamtheit ihrer am weitesten verbreiteten Allegorien und Embleme, Metaphern, Exempelfälle, anschaulichen Modelle und orientierenden Topiken, Vergleiche und Analogien. Sie enthält in symbolisch-verdichteter und vereinfachter Form das heute gängige und gültige Bild unserer Gesellschaft und bildet ein System.“ (S. Jäger Siegfried, Ebda, S.55)

<sup>58</sup> „Unter Normalismus wird nach Jürgen Link die Gesamtheit aller diskursiven Verfahren, Dispositive, Instanzen, und Institutionen verstanden, >> durch die modernen Gesellschaften >Normalitäten< produziert und reproduziert werden.<<“ (Jäger Siegfried, Ebda, S.53 nach Link, Jürgen 2006a: Versuch über den Normalismus. Wie Normalität produziert wird, 3., ergänzte überarbeitete und neu gestaltete Aufl., Göttingen: Vadenhoeck & Ruprecht) „Normalismus kann als vorherrschender Kulturtyp westlicher Industriegesellschaften angesehen werden. Die im Normalismus angestrebte Normalität ist allerdings zu unterscheiden von Normativität. Letztere bezeichnet Regulative, die den Gesellschaftsmitgliedern oder bestimmten Personengruppen ein bestimmtes Handeln *vorschreiben*. Insofern sind die aus der Normativität entstehenden Normen dem Handeln der Subjekte vorgeschaltet und prä-existent. Dies gilt nicht für die Normalität. Sie ist post-existent, da sie sich auf statische Durchschnitte bezieht. Die

- besondere Auffälligkeiten
- vorläufige Anmerkungen zur Analyse
- ist der Artikel ein Kandidat für Feinanalyse?

„Die Ergebnisse der Strukturanalyse sind in einem ersten Schritt in Gestalt einer *Materialaufbereitung* festzuhalten, die äußerst sorgfältig durchzuführen ist, da sie sozusagen das Herzstück der Diskursanalyse darstellt. [...] Abschließend erfolgt die Analyse des sortierten Materials und die Auswahl des Artikels/der Artikel für die folgende(n) Feinanalyse(n). (Mehrere Artikel sind feinzuanalysieren, wenn es den einzelnen typischen Artikel nicht gibt, z.B. wenn ein Artikel zwar (nahezu) alle Aussagen enthält, aber völlig auf Kollektivsymbolik verzichtet.)“<sup>59</sup>

***Zu 5 (Feinanalysen eines oder mehrerer typischer Artikel unter Verweis auf die Begründung durch die Strukturanalyse):***

Welche Analyseschritte müssen bei der Feinanalyse beachtet werden? Siegfried Jäger<sup>60</sup> fasst die nötigen Analyseschritte wie folgt zusammen:

1. Institutioneller Kontext: „Jedes Diskursfragment steht in einem (engeren) institutionellen Kontext. Dazu gehören Medium, Rubrik, AutorIn, eventuelle Ereignisse, denen sich das Fragment zuordnen lässt; bestimmte Anlässe für den betreffenden Artikel etc.“<sup>61</sup> Da es sich in unserer Quellenarbeit nur um eine Zeitung handeln wird, werden wir diesen Punkt in der Quellenarbeit nur zusammenfassend für alle Diskursfragmente vornehmen. Dabei wird der Charakter der Zeitung genauer erläutert. Es wird versucht die Leserschaft der Zeitung zu beschreiben. Auch aber Aspekte der technischen Qualität werden hier näher beschrieben. Fragen wie: „Was steht sonst noch an Artikeln in der [...] Zeitung? Gibt es ein Editorial und was steht

---

Herausbildung einer normalistischen Gesellschaft setzt deshalb die Verdichtung und statische Erschließung wesentlicher gesellschaftlicher Bereiche *voraus*: Ob etwas normal ist bzw. als normal gilt, oder nicht ist erst im Nachhinein mit Sicherheit feststellbar. [...] Dynamische Wachstumsprozesse können dadurch kontrolliert und reguliert werden. Das macht die *Potenz* des Normalismus aus. [...] Link geht davon aus, dass sich in Deutschland vor 1914 flexibel-normalistische Tendenzen verstärkten, die dann im Vorfeld des Faschismus und im Faschismus selbst zum Protonormalismus wurden, der bis etwa 1945 andauert. Insgesamt habe sich die flexibel-normalistische Strategie in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in den USA und nach 1945 in allen okzidental-kulturellen Kulturen als *dominante* Strategie durchgesetzt.“ (Jäger Siegfried, Ebda, S.53ff.)

<sup>59</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.97.

<sup>60</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.98ff.

<sup>61</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.98.

darin? Wird hier auf den zu analysierenden Artikel Bezug genommen? [...] Wie verhält sich das Thema des Artikels zu den anderen angeschlagenen im Heft? [...] Ist die Wichtigkeit des Artikels in irgendeiner Weise besonders betont?“<sup>62</sup>

2. Text-Oberfläche: Dazu gehört jegliche grafische Gestaltung bzw. welche Gestaltungen hier benutzt worden sind. Dazu gehören Fotos, Grafiken, Überschriften. Auch Sinneinheiten wie die Hervorhebung bestimmter Begrifflichkeiten oder deren Markierungen können dazu gehören.
3. Sprachlich rhetorische Mittel: Hier gehören alle Aspekte einer sprachlichen Mikro-Analyse. Strategien der Argumentationen, Logik und Komposition, Anspielungen, Implikationen, Kollektivsymbolik, Bildlichkeit, Redewendungen, Sprichwörter, Wortschatz, Stil, Akteure, Referenzbezüge usw..
4. Inhaltlich-ideologische Aussagen: „Menschenbild, Gesellschaftsverständnis, Technikverständnis, Zukunftsvorstellung u.ä.“<sup>63</sup>

In den ersten Analyseschritten „geht es nicht in erster Linie um das vom Autor/der Autorin Gemeinte, sondern auch um das, was beim Leser/Hörer des Textes >>ankommt<<, also um die Wirkung. Dabei muss das Diskursfragment immer als Teilelement eines Diskurses gesehen werden.

5. Analyse: Nach den oben genannten Vorarbeiten und zusammenhängend zu den Punkten von Struktur- und Feinanalyse kann die Analyse des Diskursfragmentes stattfinden. Dabei werden Struktur- und Feinanalyse nicht voneinander getrennt, sondern im Grunde zusammengefasst, d.h. die Zusammenfassung beider bildet die Basis der Analyse des Diskursstrangs. Eine klare Definition der Fragen, die bei der Analyse des Diskursfragmentes gibt es leider nicht. Aber eine Menge an Grundfragen, an die man sich stützen oder Gedanken machen könnte, schildert Jäger<sup>64</sup> wie folgt:

- Was ist der Anlass und das Ziel des Diskursfragmentes? Also was ist die Botschaft.

---

<sup>62</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.100.

<sup>63</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.98.

<sup>64</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.109.

- Mit welchen Mitteln bedient sich der Autor? Dazu gehören sprachliche, als auch andere Mittel, die als Wirkungsmittel dienen könnten.
- Welche konkrete Gruppe an Menschen versucht der Autor anzusprechen?
- Welche Ideologie unterstützt der Autor? Welche politischen und sozioökonomischen Ansichten kommen hier zustande.
- Ist dieses Diskursfragment ein Teil eines diskursiven Kontexts? „Auch wenn man zunächst nur ein Diskursfragment analysiert hat, ist es doch möglich, für eine Einzelanalyse eine Art Rahmenskizze des gesamten Diskursstrangs und des Gesamtdiskurses zu erstellen, auf deren Vorläufigkeit selbstverständlich verwiesen werden muss.“<sup>65</sup>

An der Stelle ist es von Wichtigkeit die einzelnen Gliederungsschritte nicht so zu übernehmen, wie es hier aufgelistet ist. Angewandt auf die eigene Analyse müsste man hier die überflüssigen Fragen herausnehmen, eventuell neue Frage passend zu analysierter Fragestellung hinzuholen.

---

<sup>65</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.109.

## **4 EREIGNISORIENTIERUNG**

Mit der Ereignisorientierung deuten wir auf die Bedeutung und den Einfluss gewisser Ereignisse, die die Historik der Firmen geprägt haben. Natürlich werden wir in diesem Abschnitt nicht auf die zusammenfassende bzw. komplette Geschichtsentwicklung der Firmen Ford und Daimler eingehen. Da wir uns aber in dieser Masterarbeit auf zwei unterschiedliche Zeiträume konzentrieren werden, werden wir die bestimmten Zeiträume genauer beschreiben und diskutieren. Die historischen Entwicklungen sollten in ihrem Inhalt nicht gleichgestellt oder gegenübergestellt werden. Es geht darum, die Ereignisse in ihrer Wirklichkeit zu verstehen. Sowie in der Methodik der kritischen Diskursanalyse beschrieben, geht es hier darum die Sachverhalte der damaligen Realität, die damals von der Gesellschaft akzeptiert worden sind, zu entschlüsseln. Deswegen werden in diesem Abschnitt wichtige Ereignisse, die sowohl zeitlich, als auch prägend in der damaligen Realität waren herausgesucht und erarbeitet.

### **4.1 HISTORIK DER FIRMEN**

Die Bekanntheit beider Firmen beruht natürlich nicht auf den unten genannten Ereignissen. Beide Firmen tragen ihre Wurzel aus einer langen Geschichte, die heute immer noch ganz ausgelebt werden. Obwohl die Geschichte des Automobils bereits Ende des 19. Jahrhunderts einen Start gefunden hat, jedoch die produktive Ausprägung dieser Firmen in der Türkei zu unterschiedlichen Zeitpunkten stattgefunden hat, haben wir, was in der Quellenarbeit zu sehen ist, gewisse Zeiträume näher analysiert. Als Startpunkt haben wir nicht den Import des ersten Autos der Firma Ford oder Daimler genommen, sondern den Startpunkt einer Autoproduktion der jeweiligen Firmen näher betrachtet.

#### **4.1.1 FORD IN KARAKÖY (1925 - 1944)**

Man könnte aus heutiger Sicht fast behaupten, dass es in der Vergangenheit (Anfänge der Republik) der Türkei keine 100% türkische Autoproduktion gegeben hat. Zu mindestens aus heutiger Sicht gab es diese Anzeichen an Bestrebungen nicht. Doch

die Bestrebungen gab es, die heute leider teils nicht bekannt sind. Vermutlich einer der wichtigsten Schritte zum möglichen Beitrag zur Autoproduktion auf dem türkischen Lande kam vom US-amerikanischen Automobilunternehmen Ford, welches bereits in den Anfangszeiten der türkischen Republik versucht haben, dort eine wichtige Produktionsstätte aufzubauen. Trotz des großen gewagten Schrittes ist die Bekanntheit auf wissenschaftlicher Ebene sehr geringgehalten worden.<sup>66</sup>

Auch die geografischen Anzeichen sind heute nicht mehr von der alten türkischen Ford Montagefabrik zu erkennen. Mit diesen Worten beschreibt Aslı Odman die Lage und die Bedeutung der damaligen Montagefabrik:

„Did you know that the first “free zone“ of the Republic was in today’s Tophane beginning in the water pipers’ (nargile) and jeans sellers’ district that is next to the Nusretiye Mosque, continuing all along the north of the mosque, an area as big as 25.617m<sup>2</sup> (6.33 ha)? And that the law, which designated the area as a “free zone“ - in other words, an “extraterritorial territory“ - was concluded “between the Government of the Turkish Republic and the Ford Motor Export Inc. Company“ on the 2nd of February 1929? Also, the first assembly-based automobile plant in the Republic was built by the Ford Motor Company in this “extraterritorial territory“?

Die Geschichte der Gründung geht bis in die 1925 Jahre zurück. „Henry Ford, applying personally to the Finance Ministry of the Turkish Republic, declared his Intention to open a plant in Istanbul.“<sup>67</sup>

Was waren eigentlich die Gründe aus welchen Ford sich damals überhaupt für Istanbul entschieden hat?

---

<sup>66</sup> vgl. ODMAN Aslı, “Modern Times” at the Galata Docks. Ford’s Automobile Plant in Tophane 1925-1944 (Istanbul: ÇEKÜL Vakfı Yayınları, 2011), S.107 und die erste akademische Monografie von Genç, H. 2001, “Özel Girişimle Sanayileşme Döneminde Sanayide Yabancı Sermayenin Boyutu“ (1923-1932), (Ford’un Montaj Fabrikası), TMMOB Sanayi Kongresi 2001, Küreselleşme ve Sanayileşme, Bildiriler Kitabı, Istanbul: TMMOB Yayınları, S.35-59.

<sup>67</sup> ODMAN Aslı, Ebda, S.108 nach Los Angeles Times, 01.08.1925, Plant in Turkey said to be Plan of Ford.



Die unzureichende Produktionskapazität der Triester Produktionsstätte war für den damaligen Ford Markt eine gute Alternative zur Produktion. Ford plante damals die Produktion für viele Länder außer Italien, Jugoslawien, Tschechoslowakei, Österreich, Ungarn, Albanien und italienische Kolonien. Diese wollten sie weiterhin aufgrund der Lage in Triest produzieren lassen. Ford Inspektor Harrington

„conveyed to Detroit that they expected the delivery of 14.000 motor vehicles annually from the “prospective Istanbul Free Port “ when the Istanbul plant would begin production, in addition to the delivery of yearly 7.000 motor vehicles from the Trieste free port. [...] With our limited information on this topic, which unfortunately has not been thoroughly researched yet, it is possible to understand Ford Motor Company’s attempt from Ford Trieste to define Istanbul as the new regional centre intent to receive more than Trieste.“<sup>68</sup>

Die Pläne und Aussagen zeigen, dass die neue Montagefabrik als Transitbrücke zu Sowjet Russland, zum Nahen Osten und den Balkan-Staaten dienen sollen: „Because we want to establish this plant for the various needs of the Near East and Russia. The Istanbul port, with its significant position in transition trade, is very suitable for this“.<sup>69</sup>

Folgende Worte zeigen, warum das damalige sowjetische Russland ein sehr guter Markt für Ford war:

„Ford’s system, which “organized labour with a significant approach“ inspired Stalinist Russia for its social engineering project and, through that, the rapid urbanization meant a large expansion in the automobile market. The most important reason for choosing Istanbul as a location for assembly and centre of assembly was its geographical proximity to Soviet Russia, which constituted a promising market to Ford. Also, Istanbul formed a politically and economically friendly relationship with Bolshevik Russia, as the old imperial capital, it played

---

<sup>68</sup> ODMAN Aslı, Ebda, S.108.

<sup>69</sup> ODMAN Aslı, Ebda, S.109f.

an important role as a transit centre in the past. So, Soviet Russia joined the story of the Tophane docks as another actor.“<sup>70</sup>

Als interessant könnte man diesen Abschnitt bemerken oder schon mal für die Quellenarbeit vormerken, da er die unterschiedlichen Standpunkte der Ideologienstrategie bereits andeuten. Ford's Ziel in der Türkei bezüglich der Politik war es erstmal eine Brücke zum sowjetischen Russland und Nahen Osten aufzubauen. Die Quellenarbeit wird uns später erneut zeigen, inwiefern die Türkei die damalige Investition aufgefasst hat und ihren Medien dargestellt hat. Die Bedeutung der Istanbuler Produktionsstätte hat im Verlauf der Jahre, bis 1929, zugenommen, als die Produktionsstätte in Triest geschlossen werden musste. Die nationalistische Einstellung des damaligen Mussolini Regimes und der hohe Konkurrenzkampf mit Fiat hat dazu geführt, dass Triest geschlossen und die ganze Produktion nach Alexandria verschoben werden musste.



**Abbildung 1:** Ford Automobil Montage Fabrik in Tophane Istanbul<sup>71</sup>

<sup>70</sup> ODMAN Aslı, Ebda, S.110 nach SHOPTOV Boris M., Ford in Russia, from 1909 to World War II., Ford 1903-2003, Band 2, S.505-529.

<sup>71</sup> ODMAN Aslı, Ebda, S.117.

Nach vielen Verhandlungen mit dem türkischen Staat wurden 1929 konkrete Produktionsplanungen mit folgendem Inhalt abgeschlossen:

„According to the agreement, which became Law number 1391 on the 2nd of February 1929, Ford Motor Company Exports Inc., a branch of the main Ford Motor Company registered in the U.S., would not be liable for import-export customs and tax regulations for the manufacture of automobiles, trucks, tractors and airplanes in the free zone for a period of 25 years The loading and unloading of cargo ships filled with knocked-down products, e.g. the chassis, axle and motor etc., on the docks of the free zone would take place with its “own means of vehicles and Turkish workers “. The first two years, 60% of the “officials and the employees “ that would be employed in the free zone would consist of “Turkish subjects“ and the end of the sixth year, it would constitute 70%. A bonus of 30 dollars would be given for each vehicle that was imported in to Turkey because the automobiles manufactured by “local workers“ in the free zone considered as a know-how transfer.“<sup>72</sup>

Infolge dessen wird der Mietvertrag für die nächsten 10 Jahre offiziell unterschrieben, wobei die jährliche Miete zu damaligen Zeiten ca. 40.000 TL betrug. Vom Aufbau war die Istanbuler Fabrik identisch konstruiert wie die von Yokohama in Japan. Alle Maschinen und Werkzeuge wurden von Alexandria geliefert. Das Ziel war es auch einen guten Arbeitsplatz für die Arbeiter zu schaffen. So war der damalige Tagesgehalt auf ca. 4TL bestimmt, im Gegensatz zu anderen Arbeitgebern war es sehr hoch gesetzt und hat sich auch dementsprechend an der Anzahl der eingegangenen Bewerbungen widerspiegelt. Konnte die Produktionskapazität voll ausgeübt werden, so hätte man am Tag 150 Autos produziert können. Durch folgende Zahlen verdeutlichen die Dimension von damals:1930 waren in der Türkei ca. 5000 Autos und ca. 8000 Kraftfahrzeuge auf den Straßen. Unabhängig davon konnten in der Fabrik auch 1,5 Tonnen schwere LKWs produziert werden.<sup>73</sup>

---

<sup>72</sup> ODMAN Aslı, Ebda, S.111f.

<sup>73</sup> ODMAN Aslı, Ebda, S.112f.

Doch was ist dann mit dieser Montagefabrik passiert? Bereits 1932 konnten sie nur 10 Tage eines Monats produzieren und 1934 nur 6 Tage. Ein Jahr nach der Eröffnung wurden die Anzahl der Mitarbeiter auf 50% bzw. 200 Mitarbeiter geschrumpft und in den ersten 7 Jahren wurden Verluste von über eine Million Dollar gemacht. 1934 hatte die Istanbuler Produktionsstätte mit ihrer Produktion inoffiziell aufgehört und wurden im Anschluss nur als Lager und für Vertrieb von Ersatzteilen genutzt. Aus folgenden Gründen hatte die Produktion offiziell in 1944 aufgehört:

„As the projection of the was suited to a liberal capitalism with permeable economic border and a customs regime without restrictions, it stumbled upon series of arrangement in the post-1929 crisis such as: the protective currency regime, bilateral clearing und barter agreements, the state monopoly on imports, export quotas and documentation obligation of the attestation of origin. The shortage of foreign currency and the diminishing demand for automobiles and tractors deserted the territory“.<sup>74</sup>

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Ziele der Montagefabrik nicht rein wirtschaftlich vorzustellen waren. So versuchte Ford mit seiner Unternehmensstrategie ein Arbeitgeber zu werden, wo Menschen ein Teil der Ford-Familie werden. Nicht nur der hohe Tagesgehalt war hier die Bestrebung, sondern auch Bestrebungen türkische Mitarbeiter genauso auszubilden, wie sie in den anderen Ford Stätten vorzufinden waren. Vielleicht war die zeitliche Lage, insbesondere die 1929er mit der Weltwirtschaftskrise als ein schlechter Zeitpunkt gewählt, der genau die Anfangszeiten der Fabrik ausgemacht hat. Eine Frage, die sich hierbei auch noch stellen könnte, ist diese: Wäre Ford in der Türkei erfolgreich, wenn die türkische Bevölkerung mitten in der Automobilisierungsgeschichte mit involviert wäre und die Türkei die produzierten Autos selbst kaufen könnte? Warum hat sich Ford stark auf Russland und den Nahen Osten konzentriert und nicht versucht in der Türkei den Markt aufzubauen? Vielleicht eine Frage die sich in der Quellenarbeit beantworten lassen wird.

---

<sup>74</sup> ODMAN Aslı, Ebda, S.116.

#### 4.1.2 FORD'S WERDEGANG NACH KARAKÖY

Doch aus der heutigen Perspektive können wir definitiv behaupten, dass Ford nicht bei diesem Misserfolg geblieben ist. Doch wie ist es mit Ford weitergegangen? Dieser Abschnitt wird den Werdegang von Ford nach dem Versuch in Karaköy näher erläutern und auch zeigen wie sich der Misserfolg von Ford Richtung Erfolg umgekehrt hat.

„Ford Otosan San. A.Ş. 1959'da İstanbul'da, 1983'te Eskişehir'de, 2001'de Kocaeli'nde otomotiv üretim tesislerini kurmuş olup, sermayenin yüzde 41'i Ford Motor Company'ye, yüzde 41'i Koç Holding'e ve yüzde 18'i halka açık bir şekilde faaliyetlerini sürdürmektedir. Kocaeli ve Eskişehir'de iki üretim tesisi, İstanbul Kartal'da yedek parça dağıtım deposu ve TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi, Gebze Yerleşkesi Teknoloji Serbest Bölgesi'nde (“TEKSEB”) bir işyeri şubesi bulunmaktadır. Kocaeli fabrikasında “Transit Connect” hafif ticari araç ve “Transit” marka araç (minibüs, pick-up, van) üretilmektedir. Yılda 320.000 adet üretim kapasitesi ile 340.000 metre karesi kapalı olmak üzere toplam 1.600.000 metre kare alanda üretim yapmaktadır. ISO 9001 ve ISO 14001 Kalite Belgelerine sahiptir. Eskişehir İnönü fabrikası, Ford [K]argo kamyon ve bu araçların motorlarının üretimi ile yıllık 10.000 kamyon ve 66.000 aktarma organları kapasitesine sahiptir. Kartal Yedek Parça Dağıtım Merkezi 25.000 metre kare kapalı alanlı yedek parça merkezidir. 2007 yılında Gebze'de teknoloji merkezi kurulmuştur.“<sup>75</sup>

#### 4.1.3 MERCEDES BENZ TÜRK A.Ş.

Mercedes-Benz Türk A.Ş. (MBT), erstmal gegründet unter den Namen Otomarsan, wurde 1967, bestehend aus den Firmen Daimler AG (36%), Mengerler Ticaret T.A.Ş. (32%) und HAS Otomotiv (32%), gegründet. Die Produktion begann 1968 erstmal mit der Produktion des Bus-Modells O 132. Bereits 2 Jahre nach Produktionsbeginn, also in 1970, konnte MBT ihre ersten Busse ins Ausland

---

<sup>75</sup> DOĞAN Özlen, Otomotiv Endüstrisinde Üretim İlişkileri: ‘Ford Otosan Örneği’(İstanbul: Doktorarbeit, 2013), S. 97 nach <http://www.ford.com.tr>.

exportieren.1984 übernahm das Unternehmen offiziell die türkische Generalvertretung von Mercedes-Benz.<sup>76</sup>

„1986 yılında ise Türkiye'nin büyüme potansiyeline paralel olarak İç Anadolu ili Aksaray'da kamyon fabrikası üretime geçmiştir. Kasım 1990'da şirketin ticari ünvanı Mercedes-Benz Türk A.Ş. olarak değişmiştir. Daimler AG'nin Mercedes-Benz Türk sermayesindeki payı 67'dir. [...] [Y]atırım hacmiyle Mercedes-Benz Türk bugün Türkiye'nin en büyük yabancı sermaye yatırımlarından biridir ve 6.000'de fazla personel istihdam etmektedir. Bunun yanı sıra ülke çapındaki bayi ve satış sonrası hizmetler alanında yaklaşık 5.000 kişi çalışmaktadır.“<sup>77</sup>

Die Intensivierung der Export-Aktivitäten, führte dazu, dass zusätzlich zur Davutpaşa Fabrik die zweite Bus-Fabrik in Istanbul gegründet worden ist. So starteten am 12. Juni 1993 die Bauarbeiten der Hoşdere Fabrik, welche in Dezember 1994 mit der Produktion begonnen haben.<sup>78</sup>

---

<sup>76</sup> Mercedes-Benz Türk A.Ş., Hakkımızda, Zugang am 14. Juni, 2017. [http://www.mercedes-benz.com.tr/content/turkey/mpc/mpc\\_turkey\\_website/tr/home\\_mpc/passengercars/home/world/about.html](http://www.mercedes-benz.com.tr/content/turkey/mpc/mpc_turkey_website/tr/home_mpc/passengercars/home/world/about.html)

<sup>77</sup> Mercedes-Benz Türk A.Ş., Ebda.

<sup>78</sup> Mercedes-Benz Türk A.Ş., Ebda.



**Abbildung 2:** Otomarsan in Istanbul, Davutpaşa (Foto aus dem Jahr 1967)<sup>79</sup>

Heute weitet sich MBT mit ihren zwei Produktionsstandorten, einmal mit ihrer Bus-Produktion in Istanbul Hoşdere und einmal mit ihrer LKW-Produktion in Aksaray, über die Türkei aus.

„Ayrıca Mercedes-Benz marka hafif ticari araç ve Daimler AG çatısı altındaki tüm otomobil markalarının ithalatını ve satışını yapan Mercedes-Benz Türk, 2015 yılında yüksek ekip performansı ile ulaşılan toplam 63.055 araç satışı ile yine bir rekora imza attı.“<sup>80</sup>

Daimler betrachtet die Mercedes Benz Türk A.Ş. als eine Erfolgsgeschichte und beschreibt diese mit folgenden Worten:

„Mercedes-Benz Türk A.Ş., die älteste türkische Tochtergesellschaft der Daimler-Chrysler AG in der Türkei mit Sitz in Istanbul, produziert heute Lkw und Omnibusse an zwei Produktions-Standorten. Die beiden Werke Aksaray und Hoşdere sind wichtige Stützpunkte im Entwicklungs- und Produktionsverbund von

<sup>79</sup> Mercedes-Benz, Zaman Çizelgesi. Mercedes-Benz Türk dünyasını keşfetmeye hazır mısınız?, Zugang am 09. März 2019. <http://otobusunuyolculugu.com/>.

<sup>80</sup> Mercedes-Benz Türk A.Ş., Ebda.

DaimlerChrysler. [...] Begonnen hat die Erfolgsgeschichte der Mercedes-Benz Türk A.Ş. im Jahr 1967. Das Unternehmen wurde damals als eine Beteiligungsgesellschaft der Daimler-Benz AG unter dem Namen „Otomarsan“ gegründet. 1970, bereits zwei Jahre nach Aufnahme der Produktion, begann die Gesellschaft mit dem Export ihrer Fahrzeuge.“<sup>81</sup>

Die Umbenennung der Mercedes Benz Türk A.Ş. von der ehemaligen Otomarsan hatte erst 1990 stattgefunden:

„An der Mercedes-Benz Türk A.Ş. sind heute die Daimler Chrysler AG mit 67 %, die Overseas Lending Corporation mit 18 %, die Koluman Holding A.Ş. mit 7 %, Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı mit 5 % und Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu mit 3 % beteiligt.“<sup>82</sup>

Mit ihrem heutigen Prestige schafft die Mercedes Benz Türk A.Ş. die Menschen als Arbeitsgeber anzulocken:

„950 milyon Euro’yu aşan yatırım hacmiyle Mercedes-Benz Türk A.Ş. bugün Türkiye’nin en büyük yabancı sermaye yatırımlarından biridir ve 6.000’in üzerinde personel istihdam etmektedir. Mercedes-Benz Türk çalışanlarının %80’i üniversite mezunudur ve en az bir yabancı dil bilmektedir. Bunun yanı sıra ülke çapındaki bayi ve satış sonrası hizmetler alanında 3.800 kişi çalışmaktadır.“<sup>83</sup>

---

<sup>81</sup> Daimler, Die Erfolgsgeschichte der Mercedes-Benz Türk A.Ş., Zugang am 09. März 2019, <https://media.daimler.com/marsMediaSite/de/instance/ko/Die-Erfolgsgeschichte-der-Mercedes-Benz-Tuerk-A.xhtml?oid=9274301>.

<sup>82</sup> Daimler, Ebda.

<sup>83</sup> Mercedes Benz Türk A.Ş., 2015 Çevre Raporu, Zugang am 10. März 2019, [https://www.mercedes-benz.com.tr/passengercars/the-brand/hakkimizda/kurumsal-bilgi/cevre-ve-biz/\\_jcr\\_content/par/productinfotabnav/tabnav/productinfotabnavite/tabnavitem/interactions\\_1540956145.attachments.1.MercedesBenz-2015-CevreRaporu.pdf](https://www.mercedes-benz.com.tr/passengercars/the-brand/hakkimizda/kurumsal-bilgi/cevre-ve-biz/_jcr_content/par/productinfotabnav/tabnav/productinfotabnavite/tabnavitem/interactions_1540956145.attachments.1.MercedesBenz-2015-CevreRaporu.pdf).



## 5 QUELLENARBEIT

Meine Quellenarbeit wird die Einflüsse von Ford und Daimler aus der Perspektive der Cumhuriyet Zeitung widerspiegeln. Da seit der Gründung der Republik überzählige Artikel über beide Unternehmen erschienen sind, werden wir uns zeitlich nur auf die Anfangszeit beider Unternehmen konzentrieren. Wir haben uns bereits im ersten Teil der Masterarbeit die Historie beider Unternehmen und ihre zeitlichen Einflüsse angeschaut. Nun werden wir uns anhand der Quellenarbeit der Wahrheit widmen, wie sich die Einflüsse in der damaligen Gesellschaft kanalisiert haben.

### 5.1 GESCHICHTE DER CUMHURIYET GAZETESI

Während die Presse uns über jegliche Zustände informiert, bietet sie auch gleichzeitig Bilder aus ganzer Welt. Die Presse ist auch gleichzeitig diejenige Organisation, die unser Bild der Weltauffassung stark beeinflusst und den Leitfaden der Interessen der Gesellschaft mitbestimmt.

Blickt man in die Geschichte der türkischen Presse zurück, so könnte man sich wenige Organisationen notieren, die seit der Gründung der Republik bis heute die türkische Gesellschaft stark beeinflusst haben. Wohl einer der namhaftesten schriftlichen Pressen ist die *Cumhuriyet* Zeitung, die seit Anfängen der Republik für das türkische Volk berichtet. Da sie mit der Gründung der Republik auch gegründet worden ist, vertritt sie eine starke politische Meinung, die größtenteils bis zum heutigen Tag vertreten wird. So hat die Cumhuriyet als Zeitung ihren festen Platz in der türkischen Presse ergattert und zählt heute zum Meinungsgeber in bestimmten sozialen Gruppen, in den Anfängen der Republik sogar fast zur Volksmeinung:

„Gazete milli amaçların gerçekleşmesi için yoğun çaba sarf etmiş, bazı durumlarda millete önderlik etmiş. 1930’larda tasarruf ve yerli malı kullanımını özendiren yayınlar bu amaca hizmet etmiştir. Gazete türk toplumun sorunlarına da çok

duyarlı davranmış, özellikle nüfusunun yüzde sekseninin geçimini tarımdan sağladığı bir ülkede tarımın desteklenmesinin şart olduğunu savunmuştur.<sup>84</sup>

Um einfach die Einflussnahme und die Rolle als Wegweiser der Cumhuriyet zu hinterlegen, möchte ich mich auf die Jahre 1929/30 zurückstützen, die auch in der Entwicklung von Ford eine entscheidende Rolle gespielt haben.

Das Jahr 1929 wird heute noch als ein historisch bedeutsames Jahr für die Türkei gesehen, in welchem einige unglückliche Ereignisse aufeinandergetroffen sind. Die Weltwirtschaftskrise, die in den kapitalistischen Ländern damals ausgebrochen ist, musste leider auch die Türkei, die damals unter anderen wirtschaftlichen Problemen litt, treffen. Das Resultat der Krise: Die Preise der landwirtschaftlichen Erzeugnisse sind in der Türkei rapide zurückgegangen, so auch der Export, der so weit zurückgegangen ist, dass die Kennzahlen fast 10 Jahre zurückgegangen sind.<sup>85</sup> Auch die Spekulationen hinsichtlich der zu steigenden Importgebühren führte damals zu einem immensen Import in die Türkei, was natürlich die damalige Krise in der Türkei noch mehr gespitzt hat.<sup>86</sup>

„Gazetenin 8 Şubat 1930 tarihli sayısının “İktisadiyat” sütununda çıkan Orhan Galip’in makalesi, buhrana karşı ne yapılması gerektiğini konu almaktadır. Yazıda, iktisadi buhranın önüne geçmek için üretim artışının şart olduğu, ihracatta rekabet edilebilir fiyatlamaların yapılabilmesi için üretim masraflarının düşürülmesinin gerektiği anlatılmaktadır. Ayrıca yazıda, hükümetlerin bizzat iktisadi sahada çalışarak başarılı olduklarının pek görülmediği, devletin bizzat üretimin içinde bulunduğu durumlarda üretim masraflarının daha da çok arttığı, bu yüzden hükümetlerin görevinin buhranın olumsuzluklarını ortadan kaldırarak, özel teşebbüse faaliyet sahası açmak olduğu vurgulanmıştır.“<sup>87</sup>

---

<sup>84</sup> SAĞLAM Işıl, Cumhuriyet Gazetesi’ne Göre Türkiye’de Ekonomi-Politik (1930-1945) (Denizli: Masterarbeit, 2022), Özet.

<sup>85</sup> TOKGÖZ Erdinç, Uygur Ercan, Sekseninci Yılında Türkiye Ekonomi Kurumu (Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti) (Ankara: İmaj Yayınevi, 2009), S.2.

<sup>86</sup> SAĞLAM Işıl, Ebda, S.84 nach Cumhuriyet, 19.03.1930.

<sup>87</sup> SAĞLAM Işıl, Ebda, S.87.

Der letzte Abschnitt verdeutlicht nicht nur den Einfluss auf die Gesellschaft, sondern auch auf herrschende Regierungsorgane, die die Breite der Kanalisierung nochmal verdeutlicht.

## **5.2 LEITFRAGEN DER QUELLENARBEIT**

Unabhängig davon, wie die Analyse der Zeitungsartikel stattfinden wird habe ich bereits während der Zusammentragung der Historie folgende Leitfragen erstellt, die sich auch an die Forschungsfrage lehnen können.

- Wie werden das Auto bzw. die Automobilisierung in der türkischen Gesellschaft dargestellt? Wie wir bereits in der Methodik der kritischen Diskursanalyse erläutert haben, spiegelt sich die Wirklichkeit in der Gesellschaft in einer gewissen Zeit zu einem gewissen Raum wider. Da wir in dieser Arbeit keine qualitative Interviewanalyse durchführen können, sind die Zeitungsartikel aus dieser Hinsicht die gesellschaftsnächste Möglichkeit diese Wirklichkeit festzustellen und die Wirkungen, die auf diesen Einfluss nehmen, zu analysieren.
- Welche Faktoren beeinflussen die Automobilisierung im Lande? Wer trägt die Verantwortung für die Automobilisierung der Türkei? Wie wird dies in den Medien dargestellt?
- Wie wirkt der öffentliche Diskurs auf die Automobilisierung in der Türkei?
- Welche Rolle spielten staatliche oder unternehmerische Institutionen bei der Automobilisierung der Türkei? Hierbei wird unser Fokus als Staaten auf USA und Deutschland und als unternehmerische Institutionen auf Ford und Daimler sein.

Das sind erstmal Leitfragen, die wir uns notiert haben. In der Analyse werden die Fragen genauer konkretisiert bzw. die Themen strukturierter analysiert.

## **5.3 INHALTLICHE UND METHODISCHE VORAUSSETZUNGEN**

Der Umfang der zu analysierenden Zeitungsartikel (Diskursfragmente) und die Dauer dieser haben hier natürlich zu gewissen Einschränkungen der Untersuchung geführt. Doch wir werden diese Einschränkungen keinesfalls als Mangel dieser

Forschungsarbeit sehen. Sondern diese Forschungsarbeit soll als eine Pilotforschung dienen und die Tür für weitere Forschungen öffnen. Nun werden die inhaltlichen und methodischen Voraussetzungen zusammenfassend skizziert und genauer erläutert. Um den oben aufgeworfenen Leitfragen mit der nötigen Sorgfalt nachgehen zu können, ist ein theoretisches und methodisches Verfahren von Sozialforschung anzuwenden, das wenn möglich alle Äußerungen über die Einflussnahme von Ford und Daimler auf die türkische Automobilisierung von vornherein in den Kontext ihrer Sozialität stellt. Dabei sind all diese Äußerungen sowohl als individuelle als auch als überindividuelle, diskursive Phänomene zu sehen und zu bewerten. Eine diskursanalytische Betrachtung nimmt diesen Zusammenhang von Anfang an in den Fokus. „Unter Diskurs soll hier eine gesellschaftliche Redeweise verstanden werden, die institutionalisiert ist, gewissen (durchaus veränderbaren) Regeln unterliegt und die auch Machtwirkungen besitzt, weil und sofern sie das Handeln von Menschen bestimmt“<sup>88</sup>. Ausgedrückt heißt das Ganze eine Verkettung sozialer Komponenten.

„Diskursanalyse beantwortet, kurz gesagt, die Frage danach, was zu einem bestimmten Zeitpunkt von wem wie sagbar war bzw. sagbar ist. [...] Mit anderen Worten: Diskursanalyse ermittelt das Wissen, das zu einer gegebenen Zeit in einem bestimmten sozialen Zusammenhang Gültigkeit hat und für die Situation [...] maßgeblich ist.“<sup>89</sup>

Wir haben gesehen, dass ein Diskurs gewissen Machtwirkungen unterliegt. Vielmehr geht es auch in einer Diskursanalyse darum festzustellen, wie solche Machtwirkungen in Redeweisen einflussnehmen. Ein sehr wichtiges Merkmal bzw. eine wichtige Charaktereigenschaft von Diskursen ist, dass diese nicht nur Realitäten darstellen, sondern sie selbst sind die Realität und Vorbilder für die Gesellschaft sind.<sup>90</sup>

Wie wir bereits in der Gebrauchsanweisung der Methodik beschrieben haben, werden wir die von uns zu untersuchenden Artikel anhand einer kurzen Strukturanalyse

---

<sup>88</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.170 nach LINK, Jürgen, Die Analyse symbolischer Komponenten realer Ereignisse. Ein Beitrag der Diskurstheorie zur Analyse neorassistischer Äußerungen, in: Jäger/Janussek (Hg.)(1982), S.37-52.

<sup>89</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.170.

<sup>90</sup> JÄGER Siegfried, Ebda, S.171.

betrachten. Sich inhaltlich wiederholende Artikel wie z.B. Werbungen werden wir nicht einzeln analysieren, sondern als Duplikate betrachten. Jedoch werden diese Duplikate nicht ignoriert, sondern auch anhand ihrer Häufigkeit separat bewertet. So wird uns deutlich, wie oft z.B. ein Automodell präsent in der Zeitung war, was wiederum andere Wirkungen in der Gesellschaft bewirkt haben.

Zeitlich habe ich mich an den ersten veröffentlichten Artikeln orientiert. Es ist auf dem ersten Blick zu erkennen, dass die Presse mit ihren Veröffentlichungen nachgekommen ist und die ersten Zeitungsartikel zu Ford erst im Januar im Jahr 1930 veröffentlicht worden sind.

Bei der Analyse der Zeitungsartikel habe ich mir den Zugriff auf den Online Cumhuriyet Archiv verschafft. Unter der Webseite [www.cumhuriyetarsivi.com](http://www.cumhuriyetarsivi.com) kann man sich diesen Zugriff mit Kosten verschaffen. In diesem Archiv kann nach Schlüsselbegriffen selektiert werden. Als Ergebnis werden alle Zeitungsartikel im Archiv, in welchen der gesuchte Schlüsselbegriff vorkommt, wiedergegeben. Bei unserer Analyse wurden zwei Begriffe selektiert. Einmal Ford. Und zweitens Otomarsan. Die Zeitungsartikel können dabei nicht als Texte kopiert, sondern die Zeitungen können nur als PDFs heruntergeladen werden. Da das Herunterladen der Zeitungen mit separaten Kosten verbunden ist, wurden diese bei dieser Anzahl der zu analysierenden Zeitungsartikel nicht heruntergeladen. Die Einsicht der Zeitungsartikel hat nur im Online Archiv stattgefunden.

Bei der Quellenarbeit wurden Ford Zeitungsartikel im ersten Erscheinungsjahr auf Cumhuriyet untersucht. Genauer genannt vom 04. Januar 1930 bis zum 04. Januar 1931. Schon hier ist festzustellen, dass der erste Zeitungsartikel über Ford auf Cumhuriyet in einem Zeitverzug zur eigentlichen Geschichte war. Ob dies beabsichtigt war oder die Presse von solcher Nachricht im Allgemeinen später erfahren hat, das wird sich eventuell mit dem Abschluss der Quellenanalyse feststellen lassen.

Dagegen haben wir bei Daimler alle Zeitungsartikel mit den Schlüsselbegriffen Otomarsan bzw. zum Teil Mercedes selektiert. Um dies Zeitspanne genauer einzuschränken, haben wir uns auf 1976 bis 1979 eingeschränkt. Es ist im Online Archiv

zu sehen, dass bereits 1935 erste Artikel über Mercedes veröffentlicht wurden. Macht man ein Crosscheck über die alten Zeitungsartikel, dann sieht man, dass es Werbungsartikel über den Vertrieb von Mercedes Automobilen in der Türkei oder Verkaufsanzeigen von Mercedes Produkten aus dem Ausland sind. Wie:

„Dünyanın en tanınmış otomobil fabrikalarından MERCEDES-BENZ Fabrikasının Türkiye Umumi Vekilliği birkaç aydan beri şirketimize verilmiştir. Hernevi lüks binek otomobilleri, mazot yakan son sistem dizel motörü ile mücehhez kamyon, otobüs ve itfaiye arabaları, ararözler ve bunlara aid yedek malzeme siparişi kabul olunur.“<sup>91</sup>

Diese werden erstmal außen vorgelassen, da diese nicht die Produktion in der Türkei betreffen. Um einen vergleichenden diskursiven Rahmen darstellen zu können haben wir uns auf die erste Produktionszeit von Otomarsan/Mercedes in der Türkei konzentriert und können dabei wohlmöglich von einer türkischen Marke reden. D.h. zeitlich werden wir uns in der Analyse auf alle Zeitungsartikel im Jahr 1967 konzentrieren.

In der Analyse wurden alle Artikel ohne Ausschluss als Quelle herangezogen. Wie zum Beispiel Nachrichten, Werbungen, Stellenanzeigen und so weiter. Damit soll gezeigt werden, welche Art von Nachrichten mit Ford damals assoziiert wurde bzw. wie Ford in der Gesellschaft präsentiert worden ist. Diese Tatsache wird die Wichtigkeit von Ford für die Türkei in einer anderen Perspektive verdeutlichen.

Dennoch wurden bei der Selektion einige Artikel ausgeschlossen. So kamen in den Artikel beispielweise Vornamen wie Mercedes vor, die ausgelassen worden sind. Damit wurden Zeitungsartikel, in denen die Wörter Ford, Otomarsan und Mercedes vorkamen und für die Analyse irrelevant waren, ausgeschlossen.

Wichtig ist außerdem, dass das Verzeichnis der Zeitungsartikel und die Daten im Onlinearchiv gewisse Uneinigkeiten aufgewiesen haben. So sind in der Auflistung der

---

<sup>91</sup> Anzeige von Yaman Kollektiv Şirketi. In: Cumhuriyet vom 30. November 1935 und 03. Dezember 1935, S.11.

Selektionsergebnisse im Online Archiv die Tage und die Seitenzahlen falsch aufgelistet. In der Auflistung des Verzeichnisses in der Masterarbeit wurden die Daten und Seitenzahlen aus dem Zeitungsartikel selbst entnommen.

## 5.4 STRUKTURANALYSE - FORD

Bei der Ford Selektion wurden im ersten Erscheinungsjahr 78 Artikel selektiert. Im Verzeichnis der selektierten Artikel sind diese Zeitungsartikel mit ihrem Namen, Daten und Seitenzahlen aufgelistet. Nach Gliederungspunkt 3.1. Gebrauchsanweisung der Methodik werden wir für alle selektierten Zeitungsartikel eine Strukturanalyse durchführen. Das heißt, wir werden für jeden Zeitungsartikel diese Punkte einzeln durchgehen und analysieren. Da fast alle Zeitungsartikel in ihrem Umfang an Wörter sehr eingeschränkt sind und sich deswegen in ihren Punkten überschneiden haben, wurden einige Punkte der Strukturanalyse nach der Auswertung der Analyse ausgelassen. Diese sind *Themen und Unterthemen*, *vorläufige Anmerkungen zur Analyse* und *Bebilderung wie Fotos und Karikaturen*. Der Punkt *Bebilderung wie Fotos und Karikaturen* wird im Punkt *Grafische Gestaltung* mit aufgenommen. Der Punkt Zeitungstitel wird erwähnt, jedoch stürzen wir in dieser Forschung nur auf Cumhuriyet Artikel. Der Punkt Textsorte wird erwähnt, auch wenn es sich nur um Zeitungsartikel handelt. Dennoch werden wir in der Auswertung sehen, wie sich die Inhalte dieser Zeitungsartikel voneinander unterscheiden. Zusätzlich werden wir den Punkt Seitenzahl bzw. Seitentitel mit in die Strukturanalyse als zu analysierenden Punkt mitaufnehmen. Den Punkt *besondere Auffälligkeiten* wird mit *Priorisierung* erweitert. Dieser Punkt zeigt nochmal die Bedeutung ihres Inhaltes. Aufgrund der Kürze der Artikel werden wir die Artikel nicht feiner analysieren. Die Strukturanalyse listet bereits alle Artikel sehr detailliert auf.

Zur Erinnerung und zur Übersicht wurden alle 78 Artikel von Ford anhand folgender Kriterien in der Strukturanalyse untersucht:

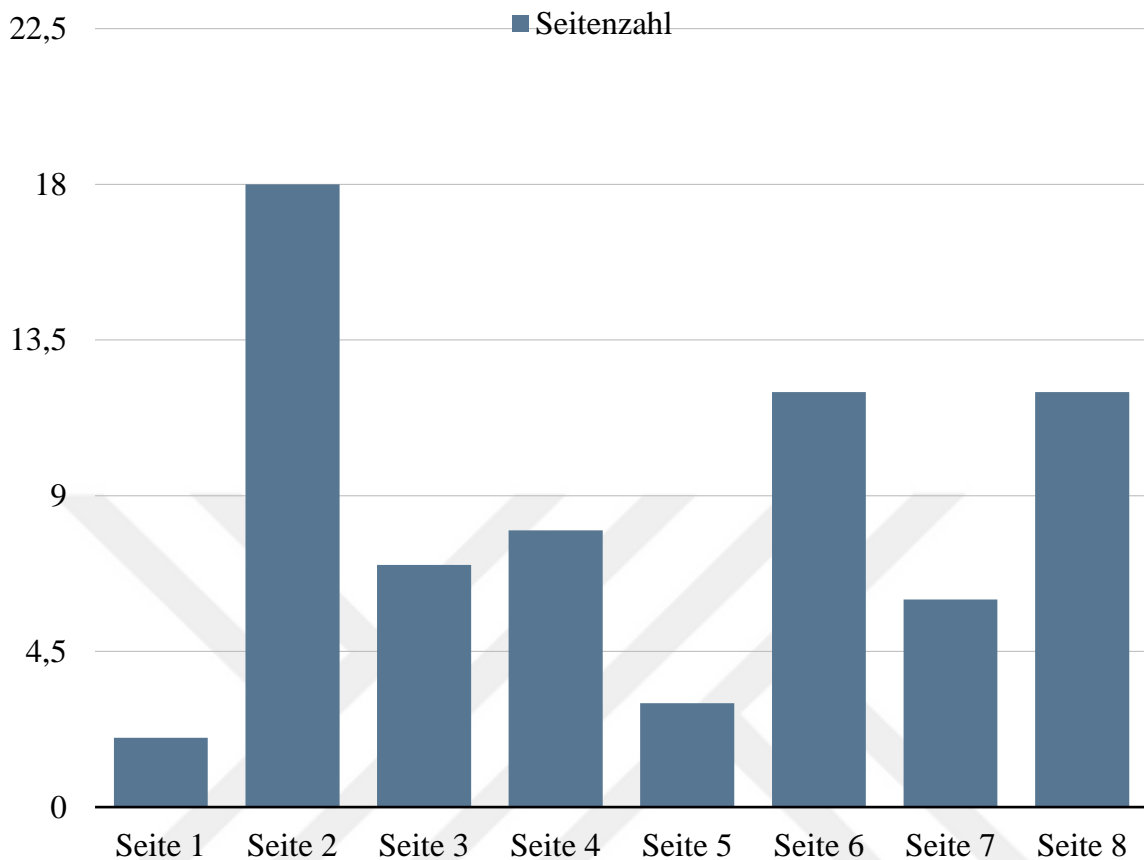
- Datum
- Zeitungstitel
- Textsorte
- Seitenzahl
- Seitentitel

- Rubrik Autoren
- Überschrift des Artikels
- Untertitel
- Lead
- Anlass des Artikels
- Grafische Gestaltung wie Schrift, Hervorhebungen und Zwischentitel
- (Knappe) Inhaltsangabe
- Aussagen
- Quellen des Wissens wie Wissenschaft oder Politik
- (tatsächliche) Diskursposition
- Kollektivsymbolik
- Normalismen
- besondere Auffälligkeiten / Priorisierung

Die Inhalte der Kriterien für die einzelnen Zeitungsartikel können aus dem Anhang entnommen werden. Es wurde bei der Suche nach den forschungsgerechten Zeitungsartikeln nach dem Suchwort Ford selektiert. Zehn der untersuchten Artikel sind aufgrund ihrer Unrelevanz ausgeschieden. Aufgrund der Unrelevanz von zehn Artikel werden nur 68 Artikel genauer analysiert. Diese sind in der Übersicht im Anhang ebenso bemerkt. Die hohe Zahl an gefundenen Artikeln führt dazu, dass einige Kriterien der Strukturanalyse grafisch dargestellt werden müssen.

Alle Zeitungsartikel treten in den ersten acht Seiten der Zeitung auf.





**Tabelle 4:** Abbildung über die Häufigkeit der Ford-Artikel gemäß der Seitenzahl

Anhand des ersten Diagrammes sehen wir, dass die häufigsten Zeitungsartikel auf der zweiten, danach auf der sechsten und achten Seite vorkommen. Dagegen kommen die Nachrichten auf dem Titelblatt sehr selten vor. Dabei werden auf den unterschiedlichen Seiten unterschiedliche Themen behandelt. Diese sind:

**Seite 1:** Titelblatt, hier werden die wichtigsten Schlagzeilen wiedergegeben

**Seite 2:** Şehir ve Memleket Haberleri bzw. Stadt- und Landesnachrichten

**Seite 3:** Aktuelle Nachrichten; Briefe aus Europa und Seiten ohne definierte Seitentitel

**Seite 4:** Kultur; Vorfälle; kurze Nachrichten; wirtschaftliche Entwicklungen; allgemein

und Seiten ohne definierte Seitentitel

**Seite 5:** Rätsel, Wirtschaftsjournal

**Seite 6:** Werbungen, Rätsel

**Seite 7:** Werbungen

**Seite 8:** Werbungen

Es ist markant zu erkennen, dass in den meisten Zeitungsartikeln keine Autoren genannt sind. Außer in zwei Artikeln. Folgende Autoren kommen vor:

- Yunus Nadi
- Mesul Müdür M. Agah

Ansonsten wird eine Nachricht von Tas Ajans zitiert, diese Information ist im Anhang notiert. In folgendem Abschnitt möchten wir uns die Autoren genauer anschauen:

### **1. Yunus Nadi Abaoğlu**

Yunus Nadi Abaoğlu gilt als einer der Gründer der von uns untersuchten Cumhuriyet Zeitung. Aus Quellen wissen wir, dass Yunus Nadi Abaoğlu sein ganzes Leben lang als Journalist tätig war und deswegen erst für die Zeitungen Yeni Gün und Malumat und dann als Gründer der Cumhuriyet Zeitung sehr lange Zeit für Cumhuriyet geschrieben hat. Er war schon immer gegen autoritäre Regierungsformen und musste aufgrund seiner kritischen Ausdrucksweisen drei Jahre seines Lebens im Gefängnis verbringen. Neben seinen journalistischen Tätigkeiten war er auch politisch engagiert, weswegen er 1911 ins türkische Parlament als Aydın Abgeordneter eintrat. Als journalistischer Unterstützer von Mustafa Kemal Atatürk schrieb er sehr oft gegen die englische Regierung, weswegen er seine Heimatstadt verlassen musste. Der 1879 geborene Journalist verstarb 1945 in Genf. Es wird bis heute noch eine Gedenkfeier zu Ehren von Yunus Nadi organisiert.<sup>92</sup>

Bekannteste Artikel von Yunus Nadi waren:

- Ankara'nın İlk Günleri (1955)
- Babıali'nin Milli Hareketi Dağıtmak ve Mustafa Kemal'i Tevkif Etmek Teşebbüsü Ali Galib Hadisesi (1955)

---

<sup>92</sup> Türk Dili ve Edebiyatı, „Yunus Nadi Kimdir? Hayatı, Edebi Kişiliği, Eserleri“, Zugang am 12. April 2019, <https://www.turkedebiyati.org/yunus-nadi.html>.

- Birinci Büyük Millet Meclisinin Açılışı ve İsyandar (1955)
- Çerkez Ethem Kuvvetlerinin İhaneti (1955)
- Kurtuluş Savaşı Anıları (1955)(1978)<sup>93</sup>

## 2. Mesul Müdür M. Agah

Leider gibt uns die Recherche nach dem Autor keine Informationen zu ihm. Allerdings können wir aus dem Zeitungsartikel bzw. aus der Zeitungswerbung erkennen, dass es sich hier um einen Angestellten von Ford handelt. Die Betonung der Person als Mesul Müdür (heute auf Türkisch: sorumlu müdür) zeigt uns, dass diese Person in der Ford Fabrik eine hohe Position besitzt. In der Werbung<sup>94</sup> werden hauptsächlich technische Details aufgelistet, weswegen wir stark davon ausgehen können, dass es sich hier um jemanden aus der Produktion handelt.

Die Überschriften der Artikel sind sehr unterschiedlich aufgebaut. Manche haben eine Ein-Wort-Bezeichnung, manche auch ganze Sätze. Aus den meisten Überschriften können wir den Inhalt des Artikels auch sehr leicht erkennen. Einige wiederum sind sehr allgemein, wodurch er erst mit dem Inhalt die Überschrift eine Bedeutung bekommt. Unterschiedlich ist auch die Formatierung der Schriftarten, so sind einige nur in Großbuchstaben, andere wieder mit Groß- und Kleinschreibung. Die Relation mit der Größe der Buchstaben hat weniger mit der Wichtigkeit des Textes zu tun. Jedoch können wir sagen, dass die in Großbuchstaben geschriebenen Überschriften Bekanntgebungen wie Verkaufsanzeigen bzw. Werbungen, Termina wie die Bekanntgebung der Eröffnungsfeier oder die aktuellen Preise des Benzins sind.

Aus den Leads der Zeitungsartikel, welche im Anhang nochmal einzeln aufgelistet sind, sind grob die Inhalte der Zeitungsartikel zusammengefasst. Hier sind die wichtigsten Aussagen in kurzer und knapper Form zu lesen und zu verstehen. Insbesondere in den Zeitungsartikel, in denen Ford nicht als Hauptbestandteil der Artikel gilt, wurde der Inhalt über Ford ergänzend erwähnt. Auf dem ersten Blick ist zu bemerken, dass sich die Artikel von ihrem Inhalt her sehr unterscheiden. Das liegt erstens an der Menge der Artikel,

---

<sup>93</sup> Türk Dili ve Edebiyatı, Ebda.

<sup>94</sup> Artikel 31 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

andererseits aber auch an den unterschiedlichen Themen, die die Zeitungsartikel uns anbieten. Anders als die Aussagen der Artikel, die im weiteren Verlauf erläutert werden, dienen Leads dazu, die Inhalte zusammenzufassen. Hier sollen keine Interpretationen erwähnt werden. Die Leads lassen erkennen, dass die Ereignisse von Ford sehr nah von der Gesellschaft verfolgt worden sind. So wird über die Eröffnungsfeier von Ford Fabrik, aber auch Updates über die Eröffnung, e.g. die Verschiebung der Eröffnung berichtet.<sup>95</sup> Aus den Leads können wir auch erkennen, dass Ford als Chance für die Ankurbelung der türkischen Wirtschaft angesehen wurde bzw. erhofft wurde.<sup>96</sup> Unabhängig von den vielen Werbungen, die ebenso in regelmäßigen Abständen veröffentlicht werden, wurde Ford als türkische Fabrik gesehen. Gleichzeitig gilt Ford aus der USA mit ihrer Arbeitsmoral ein Vorbild zu sein und weltweit Anerkennung gewonnen zu haben.<sup>97</sup> Jedes Detail über die Ford Fabrik wird in den Artikeln geschildert. Wie zum Beispiel ein Arbeitsunfall eines italienischen Ingenieurs<sup>98</sup>, die Produktion der ersten 50 Autos<sup>99</sup>, die ersten vier türkischen Trucks, die durch die Türkei fahren,<sup>100</sup> ein Bericht über russische Arbeitskräfte, die Ford Fabrik besucht haben<sup>101</sup> und vieles mehr. Interessant ist, dass der Transport nach Iran mit sowjetischen Schiffen stattgefunden hat.<sup>102</sup> Die Probleme zwischen der Sowjetunion und der USA haben wir bereits im ersten Teil dieser Arbeit genau geschildert. Im weiteren Verlauf der Artikel können wir jedoch nicht herauslesen, ob diese Tatsache zu weiteren bürokratischen Problemen führt.

Der positive Einfluss der Ford Fabrik auf die türkische Gesellschaft und türkische Wirtschaft ist fast in jedem Zeitungsartikel klar zu erkennen<sup>103</sup>. Der Vielfalt an unterschiedlichen Artikeln ist am *Anlass der Artikel* ergänzend nach zu sehen. Die Wirtschaftskrise, die zu damaligen Zeiten bereits im Vordergrund war, lässt sich in den Aussagen der Zeitungartikel ebenso erkennen<sup>104105</sup>.

---

<sup>95</sup> Artikel 2 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>96</sup> Artikel 10 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>97</sup> Artikel 8 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>98</sup> Artikel 4 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>99</sup> Artikel 6 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>100</sup> Artikel 25 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>101</sup> Artikel 71 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>102</sup> Artikel 16 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>103</sup> Artikel 18 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>104</sup> Artikel 14 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>105</sup> Artikel 15 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

Nicht nur die wirtschaftlichen Aspekte, auch die sozialen Aspekte von Ford lassen sich in den Zeitungsartikel erkennen. Ford sorgt mit seinen 350 Arbeitern für 500 Familien in der Türkei.<sup>106</sup> Ebenso der niedrige Preis von Fordson verschafft für die Landwirte zweifachen Ertrag und ist verglichen zum möglichen Gewinn sehr preisgünstig.<sup>107</sup>

Ford strebt an, ein kostengünstiges Auto zu produzieren. Denn mit Kostenreduzierung werden auch die Verkaufspreise der Autos gesenkt. Hierzu veröffentlicht Ford auch eine Auflistung über die Kostensenkungsmaßnahmen bzw. eine Auflistung der Kosten bei der Produktion eines Ford Autos.<sup>108</sup> Die Offenheit solcher Details dient dem Zweck, ein Vertrauen gegenüber der Gesellschaft aufzubauen und versteckte Fragen über die Preise zu klären.

An den Anlässen der Artikel erkennen wir kurz und knapp, welche Aspekte die Ford Artikel bestimmen. Die Mehrheit der Artikel hat einen wirtschaftlichen Aspekt. Viele Artikel betonen die wirtschaftliche Wichtigkeit von Ford für die Türkei. Dabei sind die USA ein Vorbild, da Ford aus den USA stammt. Über jedes Ereignis wird in der Ford Fabrik berichtet. Lange Berichte beschreiben die Prozessabläufe in der Fabrik. Die Ford Fabrik in Tophane ist die erste türkische Automobilfabrik. Dadurch wird das Ford Auto als türkische Auto angesehen.

In den Werbungen von Ford sind die Auto- und Truckmodelle als Foto dargestellt. In Manchen sind die technischen Details ebenso sehr detailliert dargestellt.

Wichtig ist die tatsächliche Diskursposition der Artikel. In den meisten Artikel von Ford, welche keine Werbung sind und von Ford nicht selbst veröffentlicht wurden, ist zu erkennen, dass der Wunsch von der Zeitung ist, dass die türkische Gesellschaft Ford anerkennt und dass das Ford Auto als türkisches Auto akzeptiert wird. Nicht nur die günstigen Preise der Autos sind dafür ausschlaggebend, sondern der soziale Aspekt der Ford Fabrik ist auch klar zu lesen. Die Gehaltseinnahme der Fabrikarbeiter, die in Istanbul

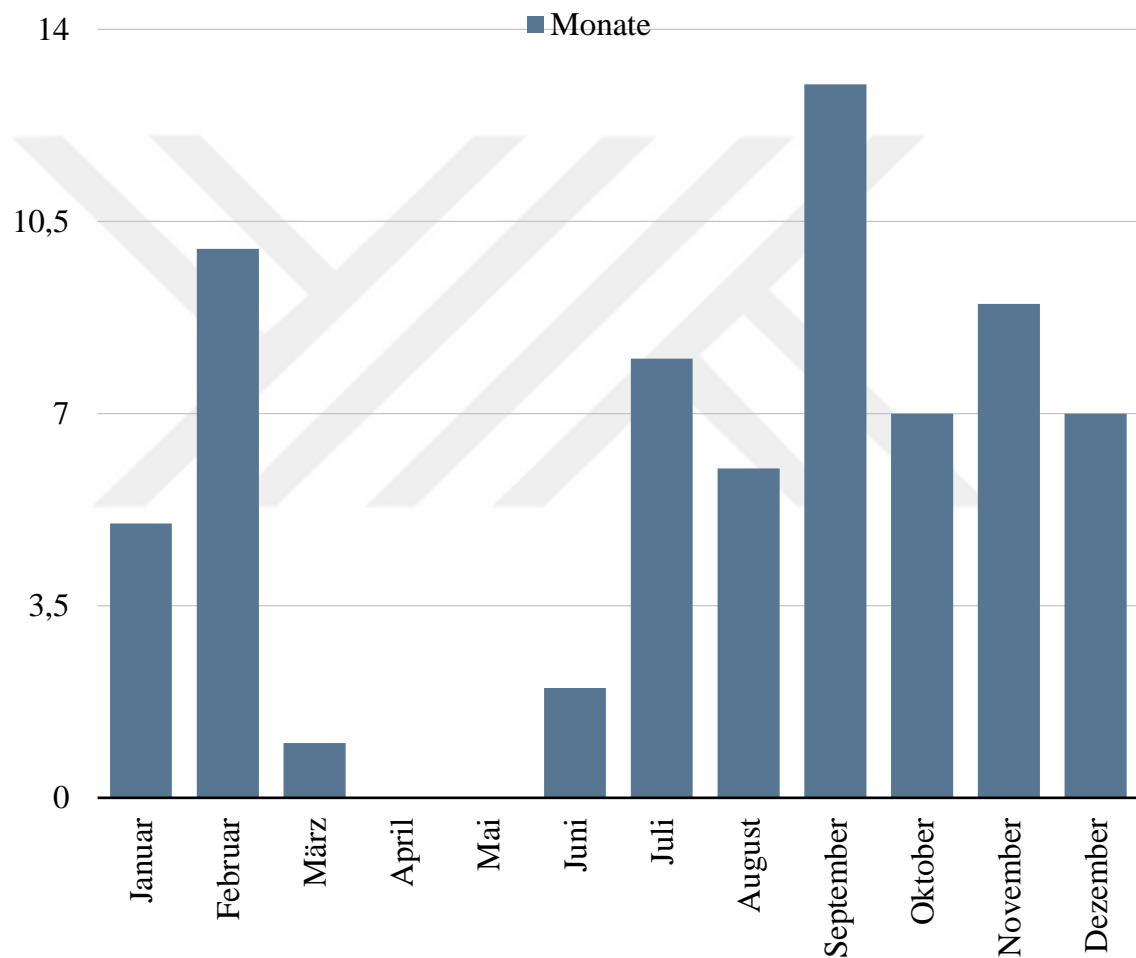
---

<sup>106</sup> Artikel 21 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>107</sup> Artikel 22 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>108</sup> Artikel 28 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

für 500 Familien sorgen ist wohl die wichtigste Aussage. Aber auch der Einfluss auf die Landwirtschaft, welche für die Türkei sehr wichtig ist, erhöht den Ertrag immens. Bürokratisch gesehen verhindert der Einfluss von den USA auf Ford die Kooperation mit der Sowjetunion nicht. So findet der Export nach Iran mit sowjetischen Schiffen statt. Man erkennt in den Artikeln ein besonderes Interesse an Ford. Was sich auch an der Häufigkeit der Artikel erkennen lässt. Hier ist ergänzend eine Übersicht zur Häufigkeit der Artikel über das Jahr verteilt. Alle Artikel wurden im Jahr 1930 veröffentlicht.



**Tabelle 5:** Abbildung über die Häufigkeit der Ford-Artikel verteilt auf Monate im Jahr 1930

Wir sehen an der Tabelle, dass gegen Jahresende die Anzahl der Ford Artikel zugenommen haben und konstant vorgekommen sind. Bei der genaueren Betrachtung der Artikel ab Juni / Juli erkennen wir jedoch kein besonderes Ereignis warum die Artikel zugenommen haben.

Ab September stellt Ford einen Antrag an die Belediye, alleiniges Monopolrecht für die Taxitherstellung zu bekommen<sup>109</sup>. Aus dem Verlauf der Analyse lässt sich feststellen, dass dieser Antrag höchstwahrscheinlich abgelehnt wird. Derartige Anträge werden nur akzeptiert, wenn ein Unternehmen nur ein einziges Modell herstellt.<sup>110</sup>

Spekulationen über Ford kommen auch zwischendurch in den Zeitungsartikeln vor. So wurde mal berichtet, dass Ford nach Griechenland umziehen wird.<sup>111</sup> Derartige Spekulationen werden ebenso sofort geklärt, sodass fehlerhafte Nachrichten korrigiert werden.<sup>112</sup> Später lässt sich feststellen, dass griechische Politiker mit einem Flugzeug von Ford in die Türkei reisen.<sup>113</sup>

Es ist nicht zu vergessen, dass Ford in den USA weiter fortgeschritten ist, als die türkische Ford Fabrik. In einem der Zeitungsartikel wird ein Vergleich zwischen den alten und den neuen Ford Modellen gemacht.<sup>114</sup> In Tophane wurden viele Modelle produziert, die in einem Ford Umzug auch groß vorgestellt worden sind. Die Freude war groß. Alle Modelle wanderten von Tophane bis Fatih, von Fatih über Maçka, dann Beşiktaş zurück zu Tophane.<sup>115</sup>

Im Anhang sind die Artikel in der letzten Kategorie *Vorläufige Anmerkungen zur Analyse / Priorität* nach ‚hoch‘ und ‚niedrig‘ kategorisiert. Hier können wir auch schnell erkennen, inwiefern dieser Zeitungsartikel für unsere Quellenarbeit hoch- oder niedrigrelevant ist. Im Anhang sind nochmals alle Artikel detailliert analysiert. Die Originalartikel sind aus dem Cumhuriyet Archiv online einzusehen. Es ist hier nochmal zu bemerken, dass in einigen Zeitungsartikeln die Veröffentlichungsdaten und Seitenzahlen bei der Suche im Archiv falsch angegeben sind. Dabei haben wir uns auf die Daten aus der Zeitung orientiert, da hier die Tage und Seiten auf der Seite bedruckt waren. An der Stelle gab es in einigen Artikeln noch Inkonsistenzen.

---

<sup>109</sup> Artikel 37 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>110</sup> Artikel 39 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>111</sup> Artikel 47 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>112</sup> Artikel 48 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>113</sup> Artikel 59 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>114</sup> Artikel 63 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

<sup>115</sup> Artikel 70 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Ford Quellen.

Im weiteren Verlauf dieser Masterarbeit werden wir analog die Mercedes bzw. Otomarsan Zeitungsartikel analysieren und im Anschluss Ford mit Mercedes/Otomarsan vergleichen. In dem Vergleich werden wir die Unterschiede der Einflüsse nochmal deutlich feststellen.

## **5.5 STRUKTURANALYSE - OTOMARSAN / MERCEDES**

Für den zweiten Teil der Strukturanalyse wurden im Online Archiv zwei Schlüsselwörter selektiert. Einmal Otomarsan. Und Mercedes. Gegründet war die erste türkische Mercedes Fabrik unter den Namen Otomarsan. Allerdings wurde natürlich die Marke Mercedes in der Türkei produziert und vertrieben. Deswegen wurden bei der Selektion im Online Archiv diese zwei Suchbegriffe selektiert und analysiert. Leider war es uns nicht möglich, ähnlich wie bei Ford, ein erstes Erscheinungsjahr zu untersuchen. Hierbei war das Problem, dass für beide Selektionswörter nicht so viele Artikel zu finden waren, was bereits ein Teil des Analyseergebnisses ist. Deswegen haben wir uns in diesem Teil entschieden die Zeitspanne länger zu halten um hier mehr Zeitungsartikel analysieren zu können. Dennoch sollte die Zeitspanne nicht zu lange gehalten werden, da ansonsten auch andere Ereignisse den Inhalt der Artikel beeinflussen könnten. Was auch vergleichend zum ersten Teil der Analyse keine Gleichstellung der Voraussetzungen wäre. Ganz gleich wie zum ersten Teil der Analyse wurden in diesem Teil der Strukturanalyse dieselben Kriterien erstmal aufgestellt:

- Datum
- Zeitungstitel
- Textsorte
- Seitenzahl
- Seitentitel
- Rubrik Autoren
- Überschrift des Artikels
- Untertitel
- Lead
- Anlass des Artikels
- Grafische Gestaltung wie Schrift, Hervorhebungen und Zwischentitel



- (Knappe) Inhaltsangabe
- Aussagen
- Quellen des Wissens wie Wissenschaft oder Politik
- (tatsächliche) Diskursposition
- Kollektivsymbolik
- Normalismen
- Besondere Auffälligkeiten / Priorisierung

Identisch zur Strukturanalyse von Ford, können auch in diesem Teil der Analyse die Inhalte der Kriterien für die einzelnen Zeitungsartikel im Anhang genauer gelesen werden.

Auch diesen Abschnitt (Gliederungspunkt 5.5.) möchten wir in zwei Teilanalysen untergliedern. Otomarsan und Mercedes. Wiederum auch in diesem Abschnitt möchten wir beide Ergebnisse der Strukturanalysen zusammenfassen und ergänzend vergleichen.

### **5.5.1 STRUKTURANALYSE - OTOMARSAN**

Wie aus der Historie von Otomarsan bekannt ist, wurde die Firma 1967 in Istanbul Davutpaşa gegründet. Zeitnah zur Gründungszeit haben wir in der Cumhuriyet Zeitung die relevanten Zeitungsartikel selektiert und in dem Anhang des Quellenverzeichnisses aufgelistet. Wie bereits im Gliederungspunkt 5.5. geschildert, sind nur zum Selektionswort Otomarsan nicht zahlreiche Zeitungsartikel gefunden worden. Bzw. die Zeitspanne von einem Jahr wäre hier zu geringgehalten. Deswegen haben wir die Zeitspanne zumindest noch ein wenig verlängert. Im Gliederungspunkt 5.5.2. werden wir auch sehen, dass zum Jahre 1967 deutlich mehr Zeitungsartikel finden zu waren als zum Suchbegriff Otomarsan. Jedoch wurde das Unternehmen unter Otomarsan gegründet weswegen der Inhalt an der Stelle von Bedeutung ist. Von daher wurde die Zeitspanne aufgrund der Gegebenheiten und des Wunsches, die Zeitspanne nicht zu lang halten zu wollen, von August 1976 bis Januar 1979 gewählt. In dieser Zeitspanne wurden fünf Artikel notiert, die für unsere Strukturanalyse relevant sind.

Alle fünf Artikel sind nicht in allzu nahen Zeitabständen erschienen: Drei im Jahr 1976, einer im Jahr 1978 und einer 1979. Alle sind in der Zeitung Cumhuriyet auf unterschiedlichen Seiten zu finden. Mal in der Einstiegsseite, mal unter den Wirtschaftsnachrichten oder in den allgemeinen Nachrichten. In allen gefundenen Zeitungsartikel wurden keine Autoren angegeben.

Wenn man die Titel der Artikel analysiert, ist die Länge dieser bemerkenswert, Beispiele sind:

„ECEVİT, 1 MİLYONLUK CHP SEÇİM OTOBÜSÜNÜ İŞÇİLERDEN TESLİM ALDI“

„6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu'na göre Türkiye'de faaliyette bulunan Federal Alman Firmaları“

Zwei der Artikel sind Werbungen, von daher haben sie nicht direkt Überschriften wie die Artikel, jedoch textliche Hervorhebungen die als Titel gelten können:

„OTOMARSAN "Yurt dışına taşın kuruluş“. Kutsal yolculuğunuzda adım yanınızdayız“

„Döviz karşılığı taşıt satışlarında Türk Otomotiv Sanayii 5,5 ay içinde yurdumuza 167 milyon dolar döviz sağladı“

Die Artikel variieren von ihrem Content her. So war 1976 ein Otomarsan bzw. Mercedes Bus der Wahl-Bus der CHP und wurde von Bülent Ecevit, dem damaligen Parteivorsitzenden, persönlich abgeholt. Die Übergabe des Busses wurde so gefeiert, dass die Fabrikarbeiter an der Übergabe mitinvolviert waren. Da dieses Ereignis gefeiert wurde, wurde diese Nachricht auf der Titelseite der Zeitung dargestellt. Artikel, die auf der Einstiegsseite zu finden sind, sind meistens unproportional verbildlicht. Von daher hat die Übergabe viel Platz auf dem Titelblatt eingenommen. Besonders auffällig ist, dass ein Automobilunternehmen direkt zur Anfangszeit mit einem Wahlkampf kooperierend mit einer Partei in die Schlagzeilen kommt. Auffällig vielleicht ungewohnt zu heutigen Zeiten ist ebenso, dass das Unternehmen so stark kooperierend mit einer Partei agiert.<sup>116</sup>

---

<sup>116</sup> Artikel 1 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Otomarsan/Mercedes Quellen, Otomarsan Quellen.

Bereits paar Monate später werden in einem weiteren Zeitungsartikel die einflussreichsten deutschen Unternehmen in einem Ranking aufgelistet. In dieser Auflistung sind ca. 20 deutsche Unternehmen aufgelistet. In dem Ranking ist, sowohl das Gesamtkapital des Unternehmens aufgelistet, als auch der Anteil des Kapitals aus dem Ausland direkt. Sowohl als Betrag, als auch prozentual. Bemerkenswert ist, dass Otomarsan als Unternehmen, verglichen zu den anderen, die in diesem Ranking mitaufgelistet sind, weitaus höheren Kapitaleinfluss hat, als die anderen und in dem Kontext auf Platz 1 steht.<sup>117</sup> Da außer den Kapitalkennzahlen nichts Weiteres bemerkt ist, werden wir diesen Artikel bis auf Weiteres nicht prüfen.

Bemerkenswert ist ebenso, betrachtet auf die Werbungen, dass Otomarsan in unterschiedlichen gesellschaftlichen Bereichen einen Einfluss anstrebte. So warb Otomarsan Menschen für eine Pilgerfahrt nach Mekka deren Automobil-Transfere von Mercedes Bussen abgedeckt werden.<sup>118</sup> Auch andere Organisationen wie die Otomativ Sanayi Derneği gibt wichtige Ereignisse in Automobilbranche sehr plakativ bekannt: „Döviz karşılığı taşıt satışlarında Türk Otomativ Sanayii 5,5 ay içinde yurdumuza 167 milyon dolar döviz sağladı...“<sup>119</sup>

Der Otomarsan-Erfolg wird in diesem Abschnitt nicht nur in diesem Ranking bekannt gegeben, auch hat Otomarsan im Jahr 1978 einen Preis gewonnen.<sup>120</sup> Allerdings sind keine Details über den Preis verraten.

Alle fünf Artikel wurden strukturell analysiert. Aufgrund der Kürze der Zeitungsartikel wir hier keine feinere Analyse durchgeführt. Es ist außerdem zu erwähnen, dass vier der analysierten Artikel aus einem Anlass hervorgegangen sind und ein Artikel als Werbeanzeige von Otomarsan selbst initiiert wurde. Besonders auffällig sind auch die grafischen Bilder in den Werbungen und der Artikel auf dem Titelblatt. Hier wurden große bildliche Darstellungen benutzt, dagegen kürzere Texte, die den Fokus auf den Bildern stellte.

---

<sup>117</sup> Artikel 2 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Otomarsan/Mercedes Quellen, Otomarsan Quellen.

<sup>118</sup> Artikel 3 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Otomarsan/Mercedes Quellen, Otomarsan Quellen.

<sup>119</sup> Artikel 5 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Otomarsan/Mercedes Quellen, Otomarsan Quellen.

<sup>120</sup> Artikel 4 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Otomarsan/Mercedes Quellen, Otomarsan Quellen.

### 5.5.2 STRUKTURANALYSE - MERCEDES

Ergänzend zum Gliederungspunkt 5.5.1. wird in diesem Abschnitt die Strukturanalyse zum Suchbegriff Mercedes durchgeführt. Grund hierfür ist erstens der Wunsch ein komplementäres Ergebnis zum ersten Abschnitt zu erreichen und zweitens die unterschiedliche Auffassung von beiden in der Einflussnahme aufzuzeigen.

Anders als bei Otomarsan haben wir die zeitliche Spanne bei einem Jahr gehalten. Grund hierfür ist, dass die ersten relevanten Zeitungsartikel zum Selektionswort Mercedes bereits im Jahr 1967 gefunden werden konnten. Um auch hier das erste Erscheinungsbild von Mercedes klarer mit Ford vergleichen zu können wurden nur die Zeitungsartikel aus dem Jahr 1967 analysiert.

In unserer Strukturanalyse von Mercedes aus dem Jahr 1967 wurden nur sieben Zeitungsartikel notiert, die für unsere Strukturanalyse relevant sind. Um das erste Jahr der Erscheinung konkreter zu halten, wird in diesem Teil der Untersuchung die Zeitspanne der Untersuchung nicht verlängert.

Bei der Untersuchung fällt auf, dass sieben der untersuchten Artikel im Sommer erschienen sind (einer im Juni, vier im Juli und einer im August). Der sechste im November. Auffallend auf den ersten Blick ist ebenso, dass fünf der untersuchten Artikel einen Autornamen nachweisen. Alle Artikel weisen keine bildliche Darstellung nach. Auch ist sehr auffallend, wenn man die Inhalte der Artikel untersucht, dass alle Artikel keinen markanten Einfluss auf die Türkei haben.

Ein Artikel <sup>121</sup> ist eine Geschichte von Peride Celal aus einer Geschichtenserie aufgesplittet in mehreren Teilen, in denen das Wort in 4 Teilen vorkommt. Betitelt ist dieser Artikel als ‚JAGUAR‘ und erzählt ein Dialog zwischen einem Jungen und ein Mädchen über Autos. Es ist jedoch zu bemerken, dass zu diesen Zeiten bereits viele weitere Automarken in der Türkei einen hohen gesellschaftlichen Prestigewert besaßen, wo Jaguar höher als Mercedes eingestuft war. Dennoch erwähnt der Junge, dass sein

---

<sup>121</sup> Artikel 1,3,4,5 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Otomarsan/Mercedes Quellen, Mercedes Quellen.

Vater einen Mercedes S20 besitzt und der Junge in der kompletten Geschichte als ein reicher Junge dargestellt wird. Das Mädchen in der Geschichte erwidert, dass sie S40 kennt, was den Anschein macht, dass die Modelle von Mercedes in der Gesellschaft bewusst unterschieden werden können. Auch ist das Mädchen nicht reich, das heißt, dass das durchschnittliche Volk den Modellen bewusst ist. Außerdem wird auch erwähnt, dass ein Jaguar mehr für die türkischen Straßen geeignet ist, als ein Mercedes. Auch wird das Fahrzeugheck von einem Mercedes nicht unbedingt optisch schön aufgefasst, verglichen zu einem Jaguar.

Anhand der Positionierung auf unterschiedlichen Seiten ist auch zu erkennen, dass die Artikel unterschiedliche Inhalte nachweisen. So ist nur ein Artikel auf dem Titelblatt zu sehen. Dabei geht es um eine Nachricht über einen Automobilunfall, welcher in Belgrad vorgefallen ist. In diesem sind zwei Türken gegen einen Mercedes gefahren, wodurch die zwei Türken gestorben sind.<sup>122</sup> Ein weiterer Automobilunfall wurde auf der fünften Seite berichtet. Hier war der Mercedesfahrer ein Schmuggler. Auch dieser Fall ist mit dem Autounfall aufgekommen.<sup>123</sup> Bis auf die Erwähnung der Marke Mercedes, werden hier keine weiteren Aussagen über das Auto gemacht. Die Geschichtenserie Jaguar kommt immer auf der vierten Seite vor. Auf einer Seite mit Rätseln und weiteren Geschichten.

Im letzten Artikel wird ein Brief eines Arbeiters aus Stuttgart Sindelfingen veröffentlicht.<sup>124</sup> Derartige Briefe wurden zu damaligen Zeiten oftmals veröffentlicht. Diese Briefe richten sich an die Regierung mit der Hoffnung, dass die Wünsche der Briefverfasser durch die Regierung gelesen werden. Der Arbeiter berichtet, dass er in Sindelfingen bei Mercedes arbeitet, aber sein Führerschein in Deutschland nicht als Original anerkannt wurde, weshalb sein Führerschein von der Kriminalpolizei Deutschland in die Türkei zur Überprüfung gesendet worden ist. In diesem Brief bittet der Arbeiter, dass sein Führerschein schnellstmöglich überprüft wird, damit er in Deutschland Auto fahren darf.

---

<sup>122</sup> Artikel 6 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Otomarsan/Mercedes Quellen, Mercedes Quellen.

<sup>123</sup> Artikel 7 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Otomarsan/Mercedes Quellen, Mercedes Quellen.

<sup>124</sup> Artikel 2 im Verzeichnis der analysierten Artikel, Otomarsan/Mercedes Quellen, Mercedes Quellen.

Zusammenfassend ist zu erkennen, dass bereits im Jahr 1967 die ersten Zeitungsartikel über Mercedes in der Türkei erschienen sind. In dieser Zeit war das Mercedes-Auto bereits bekannt, hatte in der damaligen Gesellschaft einen höheren gesellschaftlichen Prestigewert. Auch wenn sie optisch vielleicht nicht mal ein Wunschauto darstellen ist, sind die Modelle der Gesellschaft bekannt. Aufgrund der Kürze der Zeitungsartikel werden wir die Artikel aus diesem Abschnitt nicht weiter auf Feinanalyse untersuchen.

## **5.6 VERGLEICH VON FORD UND OTOMARSAN**

In den Gliederungspunkten 5.4. und 5.5. haben wir die Zeitungsartikel von Ford und Mercedes bzw. Otomarsan strukturell analysiert. Im folgenden Abschnitt werden wir unsere Erkenntnisse miteinander vergleichen. Rein aus der Statistik ist zu erkennen, dass Ford auf dem ersten Blick deutlich mehr Zeitungsartikel nachweist, als Mercedes/Otomarsan. Wie im *Verzeichnis der analysierten Artikel* zu sehen ist, wurden bei Ford 78 Artikel analysiert, dagegen bei Mercedes/Otomarsan insgesamt elf Artikel. Vergleicht man den Aufbau der Zeitungen in beiden Zeiträumen, dann ist ebenso zu erkennen, dass im Jahr 1930 die Zeitungen viel kürzer waren, als zum Jahr 1976. Die durchschnittliche Seite einer Zeitung im Jahr 1930 lag bei acht Seiten. Im Jahr 1976 bei zehn Seiten. Ob sie tatsächlich mehr waren, können wir aus dem Archiv leider nicht erkennen.

Trotz der unterschiedlichen Anzahl an veröffentlichten Artikeln zu den einzelnen Unternehmen lässt sich herauslesen, dass beide Automobilunternehmen ein großes Interesse der türkischen Gesellschaft weckten. Ford aber mehr, da Ford als erste türkische Automobilfabrik angesehen wurde. Ford zeigt deshalb eine ausgeprägtere Informationstiefe gegenüber Mercedes/Otomarsan. Das liegt erstens an dem geringen wirtschaftlichen Content zum Jahr 1930. D.h. das Automobil war in der Welt noch relativ unterbreitet und das Interesse an einem Automobil in der Türkei erst entstand bzw. die Bedeutung erst bewusst wurde. Gleichzeitig dürfe man nicht vergessen, dass 1930 für die Türkei noch die Anfangszeit der Cumhuriyet war und die Neugier zum Wachstum in der türkischen Gesellschaft intensiv gespürt werden konnte. Obwohl Ford in Tophane als erste türkische Automobilfabrik angesehen wurde, ist man sich über den amerikanischen

Einfluss immer bewusst. Dies zeigen auch die Zeitungsartikel über Henry Ford. Henry Ford's Strategie der Unternehmensführung und die Moral gegenüber den Arbeitern wird in den Zeitungsartikel ebenso betont, weshalb das amerikanische Vorbild bewusst in die türkische Arbeitsmoral mit aufgenommen werden möchte. Diese Tatsache verhindert für das Spätere Mercedes bzw. Otomarsan nicht, ihre Arbeitsmoral bzw. Ethik mit aufzunehmen.

Interessant und bemerkenswert auf beiden Seiten ist die Transparenz beider Firmen, die immer wieder in den Zeitungsartikeln zum Ausdruck kommen. Verglichen zu heutigen Artikeln sind die Kooperationen mit Parteien oder mit weiteren ausländischen Mächten sehr transparent dargestellt. So transparent, dass man als heutiger Leser das Gefühl bekommt, dass derartige Kooperationen keine Probleme bezüglich der Wirtschaftlichkeit der Unternehmen bereiten. Wir wissen aber, dass 1930 zwischen der USA und der damaligen Sowjetunion eine problematische Beziehung herrschte und beide Mächte ihre Ideologien auf andere Länder übertragen wollten. Umso interessanter ist die Offenheit und Transparenz und die (indirekte) Kooperation von feindlichen Weltmächten. Auf Mercedes Seite sehen wir eine politische Nähe zur Cumhuriyet Partei. Gewohnt, dass eine regierende Partei mit einem großen Unternehmen auf dem Titelblatt ist. Ungewohnt, dass ein Parteibus bzw. ihre Übergabe an die Partei so groß gefeiert wird. Dagegen wiederum Otomarsan Pilgerfahren sponsert.

Die Bedeutung des Automobils kommt in Beiden hervor, jedoch mit einer anderen Ausprägung. Im Jahr 1930 werden die ersten Automobile oder LKWs von Ford sehr groß gefeiert, da das Automobil noch keinen festen Platz im Markt gewonnen hat. Bis 1967 hat sich dies stark geändert und das Interesse und das Bedürfnis war bis dahin da. Im Jahr 1976 wird eine Fabrik gegründet, die nur Busse produziert. Anders als bei Ford, gewann Otomarsan mit der Berühmtheit von Mercedes bereits anfangs zu ihrer Gründungszeit einen hohen Anteil an Prestige bzw. Anerkennung. Ebenso die soziale Bedeutung beider, aufgrund der vielen Familien, die über diese Unternehmen gesorgt werden, ist ein wichtiger Grund, warum beide für die türkische Gesellschaft so von Bedeutung waren.

Aus den Zeitungsartikeln können wir keine direkten Beziehungen zwischen den Unternehmen und ihrer Nationen herstellen. D.h. wir können nicht jeden Einfluss des Unternehmens auf ihre Nation hineininterpretieren. Dennoch können wir einige Parallelen herleiten, die wir bereits in unserer Strukturanalyse aufgezählt haben.

Doch welche Faktoren haben die Automobilisierung in der Türkei beeinflusst? Hier war die Ausgangslage beider Unternehmen unterschiedlich ausgeprägt. Wir erkennen in den Zeitungsartikeln von Ford, dass Ford sowohl für die Türkei, aber gleichzeitig als Brücke zum Nahen Osten galt und deswegen auch Richtung Nahen Osten produzieren wollte. In den Mercedes/Otomarsan Artikeln kommen derartige Informationen nicht wie bei Ford hervor, außer unser Beispiel mit dem Wahl Bus. Heute wissen wir aber, dass Mercedes ihre Busse exportiert und die LKWs in Aksaray Türkeiweit vertreibt. Trotz der Euphorie, die Ford in der Türkei damals ausgelöst hat, darf man die schwierigen Zeiten aufgrund ihrer Gegebenheiten nicht vergessen. So war die Welt in den Jahren kurz vor dem zweiten Weltkrieg, die Cumhuriyet wurde erst paar Jahre vorherausgerufen, der vergangene erster Weltkrieg und seine Folgen waren noch nicht abgearbeitet und der New Yorker Börsencrash waren Gründe, warum in kurzer Zeit die Türen schließen musste. Dagegen ist Mercedes erst nach der Stabilisierung in die Türkei eingetreten. Im nächsten Abschnitt, also im Fazit werden wir die gesamte Analyse zusammenfassen, wo das Gesamtbild der Einflüsse nochmal klar verdeutlicht wird.



## 6 FAZIT UND AUSBLICK

Im Rahmen dieser Masterarbeit haben wir versucht, die Einflüsse der USA und Deutschland auf die Automobilisierung in der Türkei zu untersuchen. Dabei war der Fokus auf Unternehmens-Ebene, genauer gesagt seitens USA bei Ford und seitens Deutschlands bei Mercedes bzw. Otomarsan. Zeitlich haben wir uns zwischen dem ersten Weltkrieg bis in die 1980er Jahre bewegt. Im ersten Teil dieser Masterarbeit haben wir uns den historischen Überblick angeschaut. Insbesondere die politische Lage auf der Welt und die politische Bedeutung der damaligen Weltmächte USA und Deutschland. Im weiteren Verlauf haben wir die Automobilisierungshistorien der beiden Nationen genauer untersucht und zusammenfassend die ersten Einflüsse der beiden Mächte bzw. Unternehmen auf die Türkei feststellen können. Im Rahmen des theoretischen Teils haben wir uns die Gründungszeiten bezüglich der Einflüsse von Ford und Mercedes/Otomarsan, die im zweiten Teil der Arbeit analysiert worden sind angeschaut und uns dabei Leitfragen hergestellt, die im zweiten Teil der Masterarbeit versucht worden sind zu beantworten.

Im zweiten Teil der Masterarbeit haben wir unsere Quellenarbeit durchgeführt. Dabei ist zu bemerken, dass unter diskursanalytischen Gesichtspunkten die Printmedien mit ihren Nachrichten, Meldungen, Features und Dokumentationen ein Massenbewusstsein mit Leitideen und Vorbildern für die Gesellschaft beliefern, also ein Bewusstsein, das für die Gestaltung von Wirklichkeit entscheidend ist. Aus dieser Sicht orientieren sich Medien nicht etwa allein an dem, was sie als Realität auffassen, sondern sie beziehen sich auf bereits vorgegebene Muster, die für die Herausbildung und Anleitung von Massenbewusstsein einen entscheidenden Beitrag liefern.[1] Anhand zu den damaligen Zeiten landesweit verbreiteten Tageszeitung wurde die Sicht auf zwei Automobilunternehmen in der Türkei - Ford und Otomarsan/Mercedes – eingefangen.

Dabei haben wir uns für die Analyse der Cumhuriyet Zeitung entschieden. Obwohl die Zeitung heute ideologisch als links-orientiert bewertet wird, war sie zu jener Zeit eine Zeitung des gesellschaftlichen Durchschnitts. Auch wurde sie in die Auswahl mit hereingenommen, da sie in unserer zeitlichen Forschung durchgängig präsent war. Trotz der eventuell einseitigen Sicht aus einer einzigen Berichtserstattung konnten wir beide Automobilunternehmen analysieren und somit die markanten Unterschiede der Beiden deutlich erkennen. Auf diese Weise sollte ein ausgewogenes Bild der Außenwahrnehmung der beiden Automobilunternehmen nachgezeichnet werden. In der Methodik haben wir uns für die kritische Diskursanalyse von Siegfried Jäger entschieden. Grund hierfür: Erstens eignet sich diese Methodik für sprachlich performierte Medien. Zweitens löst die kritische Diskursanalyse alle Hintergründe über die gesellschaftliche Wahrheit und nähert uns der wahren Wahrheit.

Die Quellenarbeit hat uns gezeigt, wie wichtig das Automobil für die Türkei war. Insbesondere das Interesse der türkischen Gesellschaft an den Neuigkeiten über die Automobilisierung sind in beiden Einflussphasen deutlich zu erkennen. Nicht nur die Produktion des Autos, auch alle weiteren wirtschaftlichen Einflüsse, die mit dem Automobil ausgelöst werden, haben für ein wirtschaftliches und soziales Interesse gesorgt. Dazu gehören die Mobilität, die wirtschaftlichen Einnahmen von fremden Währungen, die Steigerung von landwirtschaftlichem Ertrag, die Teilhabe der Türkei an weltberühmten Automarken, die Produktion von Autos für andere Länder und die Kooperation der Türkei mit Weltmächten. Die Forschung hat uns gezeigt, dass nicht nur die Unternehmen die Türkei beeinflussen, sondern auch ihre Ursprungsländer, da die Leitideen und die Visionen der Unternehmen in starker Relation zu Diesen stehen. Genau aus diesem Ansatz heraus, sehen wir die Unterschiede zwischen Ford und Mercedes deutlicher.

Ford hat die erste Autofabrik in Istanbul gegründet und hat dabei die Ideen der fordischen Arbeitsmoral mit in die türkische Produktion integriert. Dazu gehören der 8-Stunden-Tag und der Mindestlohn, die zu damaligen Zeiten gute Konditionen darstellten. Das Interesse an der USA war sehr präsent, weswegen oftmals von Henry Ford und seinen Ideen berichtet wurde. Dennoch wurde die Ford Produktion in Karaköy

von der in USA teils abgetrennt, da die in Karaköy produzierten Modelle als Heimische präsentiert wurden. Interessant ist auch der Gegensatz zwischen der Außenpolitik und die Politik, die Ford geführt hat. So diente Ford Istanbul als Brücke zum Nahen Osten, in der die Sowjetunion kooperierend mitgewirkt hat.

Trotz der intensiven Berichterstattung von Ford, war die Berichterstattung seitens Mercedes/Otomarsan sehr geringgehalten. Hinzu kommt, dass die ersten Berichterstattungen von Otomarsan viel später nach der Gründung stattgefunden haben. Die Zeitungsartikel belegen, dass Mercedes als deutsche Marke in der Türkei sehr präsent war. Dennoch ist eine klare Trennung hinsichtlich der gesellschaftlichen Auffassung zwischen Mercedes und Otomarsan zu sehen. So platzierte sich Otomarsan als eine Busfabrik mit türkischem Ursprung. Das mag wohl an der Namensgebung der Fabrik mit Otomarsan oder auch an den damaligen türkischen Teilhabern Mengerler Ticaret und HAS Otomotiv liegen.

Beide Unternehmen weisen eine Transparenz in ihren geschäftlichen Prozessen, auch ist die politische Nähe zur damaligen Regierungspartei und die Offenheit in Aussagen klar herauszulesen. Beide Einflussnahmen sind von hoher Bedeutung und teilen sich gemeinsam die Grundsteine für die heutige türkische Automobilisierung. Auch wenn Ford damals ihre Fabrik schließen musste, agiert sie heute als Ford Otosan in der Türkei. Otomarsan ist heute als Mercedes Benz Türk A.Ş. aktiv.

## LITERATURVERZEICHNIS

DEVECI Ali D.. Şakar Gül Denктаş, Işıктаş Recai und Tuna Okan. Intermodal Transport-Based Supply Chain Developments in Turkish Automotive Industry: The Case of Ford Otosan. S.234. In: Piotrowicz Wojciech and Cuthbertson Richard, Supply Chain Design and Management for Emerging Markets (Schweiz: Springer Internation Publishing), S.225-256.

DOĞAN Özlen. Otomotiv Endüstrisinde Üretim İlişkileri: ‘Ford Otosan Örneđi’. Doktorarbeit, Maltepe Üniversitesi, 2013.

JÄGER Siegfried. Kritische Diskursanalyse. Eine Einführung. Münster: Unrast, 6.Auflage, 2012.

KARABULUT Tahsin. Türk Otomotiv Sanayii’nin Ekonomik Yapısı ve Otomobil Talep Analizi (1980-2000). Doktorarbeit, Konya Selçuk Üniversitesi, 2002.

KİRGİZ Ayca Can. Green Marketing. A Case Study of the Sub-Industry in Turkey. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2016.

ODMAN Aşlı. “Modern Times” at the Galata Docks. Ford’s Automobile Assembly Plant in Tophane 1925-1944, veröffentlicht in: Exchange: Rendering the Industrial Heritage in Marseille and Istanbul Visible and Comprehensible, Istanbul: ÇEKÜL Vakfı Yayınları, 2011.

SAĞLAM Işıl. Cumhuriyet Gazetesi’ne Göre Türkiye’de Ekonomi-Politik (1930-1945). Masterarbeit, Pamukkale Üniversitesi, 2012.

SCHRÖDER Hans-Jürgen, Marshallplan und westdeutscher Wiederaufstieg: Positionen, Kontroversen, Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 1990.

TOKGÖZ Erdiñç Uygur Ercan. Sekseninci Yılında Türkiye Ekonomi Kurumu (Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti), İmaj Yayınevi, Ankara, 2009

WOYKE Wichard. Weltpolitik im Wandel. Revolution, Kriege, Ereignisse ... und was kann, Wiesbaden: Springer VS, 2016.

## WEBQUELLEN

BEDİR Atilla. „TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SANAYİİ GELİŞME PERSPEKTİFİ.“  
Zugang am 09. März 2019.

[www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/Download/3310/gelisme.pdf](http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/Download/3310/gelisme.pdf).

Daimler. „Die Erfolgsgeschichte der Mercedes-Benz Türk A.Ş.“ Zugang am 09. März 2019. <https://media.daimler.com/marsMediaSite/de/instance/ko/Die-Erfolgsgeschichte-der-Mercedes-Benz-Tuerk-A.xhtml?oid=9274301>.

Mercedes-Benz Türk A.Ş.. „Hakkımızda.“ Zugang am 14. Juni 2017.  
[http://www.mercedes-benz.com.tr/content/turkey/mpc/mpc\\_turkey\\_website/tr/home\\_mpc/passengercars/home/world/about.html](http://www.mercedes-benz.com.tr/content/turkey/mpc/mpc_turkey_website/tr/home_mpc/passengercars/home/world/about.html).

Mercedes Benz Türk A.Ş.. „2015 Çevre Raporu“. Zugang am 10. März 2019.  
[https://www.mercedes-benz.com.tr/passengercars/the-brand/hakkimizda/kurumsal-bilgi/cevre-ve-biz/\\_jcr\\_content/par/productinfotabnav/tabnav/productinfotabnavite/tabnavitem/interactions\\_1540956145.attachments.1.MercedesBenz-2015-CevreRaporu.pdf](https://www.mercedes-benz.com.tr/passengercars/the-brand/hakkimizda/kurumsal-bilgi/cevre-ve-biz/_jcr_content/par/productinfotabnav/tabnav/productinfotabnavite/tabnavitem/interactions_1540956145.attachments.1.MercedesBenz-2015-CevreRaporu.pdf).

Mercedes-Benz. „Zaman Çizelgesi. Mercedes-Benz Türk dünyasını keşfetmeye hazır mısınız?“ Zugang am 09. März 2019. <http://otobusunyolculugu.com/>.

FREISS Micha. „125 Jahre Automobil - Mythos, Macher und Motoren Teil 1.“ Zugang am 15. Juni 2017. [https://www.youtube.com/watch?v=6oPGnZRy\\_o](https://www.youtube.com/watch?v=6oPGnZRy_o).

History Tube HD. „Henry Ford - Automobil Pionier und Auto-Tycoon [HD][DOKU].“ Zugang am 15. Juni 2017. <https://www.youtube.com/watch?v=888rSQksSAg.mhe/dpa> in Spiegel Online, „Erdogan will türkische Auto bauen lassen.“ Zugang am 06. Dezember 2017.

<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/erdogan-praesident-will-tuerkisches-auto-bauen-lassen-a-1176191.html>.

MÜLLER Armin. „Der Traum der kontrollierten Automobilisierung.“ Zugang am 06. Dezember 2017. <https://www.heise.de/tp/features/Der-Traum-der-kontrollierten-Automobilisierung-3398077.html>.

TÜBİTAK. „Parça Sektörü. (Otomotiv Yan Sanayi). 2023 Vizyonu.“ Zugang am 16. Juni 2017. [http://www.tubitak.gov.tr/tubitak\\_content\\_files/vizyon2023/mm/Ek6a.pdf](http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/mm/Ek6a.pdf).

VÖLKER Timo. „Verkehrsgeschichte: Der holprige Siegeszug des Autos.“ Zugang am 21. Januar 2018.

[https://diepresse.com/home/zeitgeschichte/4914250/Verkehrsgeschichte\\_Der-holprige-Siegeszug-des-Autos](https://diepresse.com/home/zeitgeschichte/4914250/Verkehrsgeschichte_Der-holprige-Siegeszug-des-Autos).

Sueddeutsche. „Wilhelm über die Zukunft der Mobilität“. Zugang am 19.04.2019. <https://www.sueddeutsche.de/politik/die-bizarren-zitate-von-kaiser-wilhelm-ii-blut-muss-fliessen-viel-blut-1.470594-14>.

Türk Dili ve Edebiyatı. „Yunus Nadi Kimdir? Hayatı, Edebi Kişiliği, Eserleri.“ Zugang am 12. April 2019. <https://www.turkedebiyati.org/yunus-nadi.html>.

## **ZEITUNGSARTIKEL**

„Türkiye’de en büyük yabancı sermaye, taşıt araçları sanayiinde“. Cumhuriyet. 11. Ağustos 1976. Zugang am 16. Juni 2017.

<http://www.cumhuriyetarsivi.com/reader/reader2.xhtml>.

# VERZEICHNIS DER ANALYSIERTEN ARTIKEL

## FORD QUELLEN

1. Artikel: İktisadi mehafilde. Ford fabrikası bugün açılıyor. In: Cumhuriyet vom 04. Januar 1930, S.2.
2. Artikel: Ford fabrikasında. In: Cumhuriyet vom 05. Januar 1930, S.2.
3. Artikel: Kudreti Hesaba Katmalı. In: Cumhuriyet vom 12. Januar 1930, S. 6.
4. Artikel: Müteferrik. Ford fabrikasında bir mühendis elektriklendi. In: Cumhuriyet vom 13. Januar 1930, S.4.
5. Artikel: Nakliye masrafında şimdiye kadar görülmemiş bir tasarruf. Bir buçuk tonluk yeni Ford kamyonu kullanan tüccarlara temin edilen hayati bir ehemmiyeti haiz istifadeler. In: Cumhuriyet vom 24. Januar 1930, S.6.
6. Artikel: \*. In: Cumhuriyet vom 3. Februar 1930, S. 4.
7. Artikel: Nakliyet meselesi. In: Cumhuriyet vom 4. Februar 1930, S. 2.
8. Artikel: Yerli Mallarımızı Tanıyın. In: Cumhuriyet vom 5. Februar 1930, S. 7.
9. Artikel: Yeni Fordon Traktörü için mümessil arıyoruz. In: Cumhuriyet vom 5. Februar 1930, S.7.

10. Artikel: Menffat yolu. In: Cumhuriyet vom 6. Februar 1930, S.2.
11. Artikel: VESAİTİ NAKLİYEDE TÜRK İŞÇİLİĞİ. In Cumhuriyet vom 9. Februar 1930, S.2.
12. Artikel: Ford müdürü Ankara'da. In: Cumhuriyet vom 11. Februar 1930, S.2.
13. Artikel: GÖRÜNEN KÖY KLAVUZ İSTEMEZ. In: Cumhuriyet vom 14. Februar 1930, S.2.
14. Artikel: Otomobilcilik ilerliyor. In: Cumhuriyet vom 16. Februar 1930, S.5.
15. Artikel: Bir taşla iki kuş. In: Cumhuriyet vom 16. Februar 1930, S.2.
16. Artikel: Ford fabrikası nakliyatını Rus vapurları ile yaptıracak. In: Cumhuriyet vom 12. März 1930, S.2.
17. Artikel: Ford'un makine imalatı. In: Cumhuriyet vom 14. Juni 1930, S.4.
18. Artikel: MEMLEKTİMİZDE İLK OTOMOBİL FABRİKASI. In: Cumhuriyet vom 24. Juni 1930, S.3.
19. Artikel: Memlekete senevi 5-6 milyon bırakan müessese: Ford fabrikası. In: Cumhuriyet vom 03. Juli 1930, S. 4.
20. Artikel: "Ford" fabrikasını ziyaret. In: Cumhuriyet vom 03. Juli 1930, S.1.
21. Artikel: İstanbul'un imarı. In: Cumhuriyet vom 15. Juli 1930, S.1.
22. Artikel: Hasat zamanında kazanılmış vakit nakittir. In: Cumhuriyet vom 20. Juli 1930, S.8



23. Artikel: Yalova-Gemlik yolunda bir facia. In: Cumhuriyet vom 22. Juli 1930, S.2.
24. Artikel: Yeni Ford'un Yeni Bir Güzelliđi. In Cumhuriyet vom 24. Juli 1930, S.8.
25. Artikel: Şehrimizde ilk defa olarak Kuvelen fiile isal edilen büyük bir teşebbüs. DÖRT FORD KAMYONU Türkiye dahilinde seyahate çıktı. In: Cumhuriyet vom 24. Juli 1930, S.3.
26. Artikel: 1 1/2 TONLUK FORD KAMYONU. Yeni ve ehemmiyetli evsafı haizdir. In: Cumhuriyet vom 28. Juli 1930, S.6.
27. Artikel: İstanbul'da Tophane fabrikasında FORD OTOMOBİL ve KAMYONLARI Nasıl imal ediliyor? In: Cumhuriyet vom 03. August 1930, S.3.
28. Artikel: Bugünden İtibaren BİLCÜMLE FORD MAMULATI FİATLARINDA TENZİLAT. In: Cumhuriyet vom 08. August 1930, S.6.
29. Artikel: SATIŞ. In: Cumhuriyet vom 14. August 1930, S.8.
30. Artikel: Şekli Haricinde ve Hututunda Yeni Bir Güzellik. In: Cumhuriyet vom 14. August 1930, S.7.
31. Artikel: FORD KAMYONUNUN Yeni efsafı. In: Cumhuriyet vom 21. August 1930, S.8.
32. Artikel: AYAĞINIZA GELEN BU KARLI FIRSATI KAÇIRMAYINIZ. In: Cumhuriyet vom 23. August 1930, S.6.
33. Artikel: BİLCÜMLE FORD MAMULATI FİATLARINDA TENZİLAT. In: Cumhuriyet vom 01. September 1930, S.8.
34. Artikel: Kazananlar. In: Cumhuriyet vom 04. September 1930, S.5.

35. Artikel: ACELE ARANIYOR. In: Cumhuriyet vom 05. September 1930, S.6.
36. Artikel: ACELE ARANIYOR. In: Cumhuriyet vom 06. September 1930, S.6.
37. Artikel: Ford, taksi inhisarını istiyor. In: Cumhuriyet vom 06. September 1930, S.2.
38. Artikel: Çocuklarınızı ihmal etmeyiniz. In: Cumhuriyet vom 06. September 1930, S.2.
39. Artikel: Ford fabrikasının belediyeye müracaatı. In: Cumhuriyet vom 07. September 1930, S.2.
40. Artikel: Vesaiti nakliyenin tekemmülü terakkiye delalet eder. In: Cumhuriyet vom 09. September 1930, S.2.
41. Artikel: Belediye intihabı. In: Cumhuriyet vom 14. September 1930, S.2.
42. Artikel: Keşfiyata dair. In: Cumhuriyet vom 14. September 1930, S.2.
43. Artikel: 1 1/2 Tonluk Ford kamyonu hususiyle Türkiye için şayani tavsiyedir. In: Cumhuriyet vom 17. September 1930, S.8.
44. Artikel: Yüksek mektepler mubayaa komisyonundan. In: Cumhuriyet vom 18. September 1930, S.6.
45. Artikel: Söyledikleri... Ve sizin söyleyecekleriniz... In: Cumhuriyet vom 23. September 1930, S.8.
46. Artikel: Ford fabrikası Yunanistan'a mi naklediliyor?!. In: Cumhuriyet vom 24. September 1930, S.3.
47. Artikel: Firestone. In: Cumhuriyet vom 25. September 1930, S.8.

48. Artikel: Ford fabrikası Yunanistan'a nakledilmiyor. In: Cumhuriyet vom 25. September 1930, S.2.
49. Artikel: FORD KAMYONU 4 VİTESLİDİR. In: Cumhuriyet vom 30. September 1930, S.8.
50. Artikel: HAVA GAZI ŞTİ. In: Cumhuriyet vom 02. Oktober 1930, S.7.
51. Artikel: HAVA GAZI ŞTİ. In: Cumhuriyet vom 05. Oktober 1930, S.8.
52. Artikel: Bir ekspres treni gibi seri. Bir Pullman arabası gibi rahat. In: Cumhuriyet vom 08. Oktober 1930, S.6.
53. Artikel: Avustralya seferine çıkan maruf bir tayyareci. In: Cumhuriyet vom 11. Oktober 1930, S.3.
54. Artikel: Otomobil kralı: Ford. In: Cumhuriyet vom 16. Oktober 1930, S.5.
55. Artikel: FORD 4 VİTESLİ KAMYON. In: Cumhuriyet vom 19. Oktober 1930, S.8.
56. Artikel: Zayi makbuz. In: Cumhuriyet vom 21. Oktober 1930, S.5.
57. Artikel: Milyonlarca. In: Cumhuriyet vom 23. Oktober 1930, S.8.
58. Artikel: 1 1/2 Tonluk Ford Kamyonu bu memleket için en muvafık bir nakil vasıtasıdır. In: Cumhuriyet vom 29. Oktober 1930, S.7.
59. Artikel: Bir Ford tayyaresinin teklifi. In: Cumhuriyet vom 29. Oktober 1930, S.3.
60. Artikel: (New - York) ta bir tayyare yardımile vukubulan garip bir tevkif. In: Cumhuriyet vom 31. Oktober 1930, S.4.

61. Artikel: ASRÎ ÇİFTÇİLİK. In: Cumhuriyet vom 01. November 1930, S.6.
62. Artikel: Ford'u yolda görünüz. In: Cumhuriyet vom 08. November 1930, S.6.
63. Artikel: Bir Amerikalı otomobillerde benzinden tasarruf için bir cihaz ihtira etmiştir. In: Cumhuriyet vom 08. November 1930, S.4.
64. Artikel: Fort DUNLOP. In: Cumhuriyet vom 29. November 1930, S.6.
65. Artikel: A... işte sırrı' BÜYÜK RESMÎ GEÇİT. In: Cumhuriyet vom 29. November 1930, S.2.
66. Artikel: BUGÜN BÜYÜK FORD RESMÎ GEÇİDİ OLACAKTIR. In: Cumhuriyet vom 30. November 1930, S.8.
67. Artikel: Yeni Ford Taksisi bugünkü Ford Resmi geçidinde teşhir edilecektir. In: Cumhuriyet vom 30. November 1930, S.7.
68. Artikel: FORD. In: Cumhuriyet vom 30. November 1930, S.7.
69. Artikel: Müteferrik. Ford mamulatının geçit resmi. In: Cumhuriyet vom 30. November 1930, S.4.
70. Artikel: Şehrimizde yapılan Ford otomobilleri dün bir geçit resmi yaptılar. In: Cumhuriyet vom 01. Dezember 1930, S.3.
71. Artikel: Ecnebi mehafilde. rus amalesi bugün gidiyorlar. In: Cumhuriyet vom 06. Dezember 1930, S.2.
72. Artikel: SATİLİK. In: Cumhuriyet vom 09. Dezember 1930, S.6.
73. Artikel: SATİLİK. In: Cumhuriyet vom 10. Dezember 1930, S.6.

74. Artikel: Verem mücadelesi nasıl olur? In: Cumhuriyet vom 11. Dezember 1930, S.4.

75. Artikel: Amerika nasıl bir yer? In: Cumhuriyet vom 18. Dezember 1930, S.5.

76. Artikel: Ford Motor Company Exports Inc. In: Cumhuriyet vom 18. Dezember 1930, S.3.

77. Artikel: BUGÜN GLORYA SINEMASINDA. In: Cumhuriyet vom 26. Dezember 1930, S.4.

78. Artikel: Zaro Ağanın imtihani!. In: Cumhuriyet vom 04. Januar 1931, S.4.

## **OTOMARSAN / MERCEDES QUELLEN**

### **Selektion Mercedes**

1. Artikel: JAGUAR. In: Cumhuriyet vom 25. Juni 1967, S. 4.

2. Artikel: Benim ehliyet ne oldu acaba?. In: Cumhuriyet vom 11. Juli 1967, S. 5.

3. Artikel: JAGUAR. In: Cumhuriyet vom 11. Juli 1967, S. 4.

4. Artikel: JAGUAR. In: Cumhuriyet vom 12. Juli 1967, S. 4.

5. Artikel: Belgrat'ta otomobiller çarpışan 2 Türk öldü. In: Cumhuriyet vom 20. August 1967, S. 1.

6. Artikel: KAÇAKCILIĞI ORTAYA ÇIKARAN TRAFİK KAZASI. In Cumhuriyet vom 24. November 1967, S. 5.

## **Selektion Otomarsan**

1. Artikel: ECEVİT, 1 MİLYONLUK CHP SEÇİM OTOBÜSÜNÜ İŞÇİLERDEN TESLİM ALDI. In Cumhuriyet vom 11. August 1976, S. 1.
2. Artikel: 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu'na göre Türkiye'de faaliyette bulunan Federal Alman Firmaları. In Cumhuriyet vom 04. November 1976, S. 10.
3. Artikel: OTOMARSAN "Yurt dışına taşan kuruluş". Kutsal yolculuğunuzda adım yanınızdayız. In Cumhuriyet vom 13. November 1976, S. 9.
4. Artikel: BAŞARILI İHRACATÇILARA ÖDÜL VERİLDİ. In Cumhuriyet vom 10. Juni 1978, S. 5.
5. Artikel: Döviz karşılığı taşıt satışlarında Türk Otomotiv Sanayii 5,5 ay içinde yurdumuza 167 milyon dolar döviz sağladı. In Cumhuriyet vom 19. Ocak 1979, S. 3.

# **VERSICHERUNG DER EINGENSTÄNDIGEN ARBEIT**

Ich versichere die Masterarbeit selbstständig und lediglich unter der Benutzung der im Literaturverzeichnis angeführten Quellen und Hilfsmittel angefertigt zu haben.

Ich erkläre weiterhin, dass die vorliegende Arbeit noch nicht im Rahmen eines Prüfungsverfahrens eingereicht wurde.

Deggendorf, den 26.05.2019

---

Asena Arslanoğlu

## ANHANG

<b>Artikel 1 – Ford – 04. Januar 1930 - Cumhuriyet Zeitung – Seite 2</b>	
<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Iktisadi mehafilde. Ford fabrikasi bugün açılıyor
<b>Lead</b>	Eröffnung in Tophane um 16 Uhr. 4 Autos werden vorgestellt und werden auch fahren. Die Autos wurden von türkischen Arbeitern gebaut.
<b>Anlass des Artikels</b>	Eröffnung der Ford Fabrik.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kleiner Text. Unter anderen Texten vorkommend. Dass die Eröffnung heute ist wird hervorgehoben
<b>Aussagen</b>	Eröffnung in Tophane um 16 Uhr. Vier Autos werden vorgestellt und werden auch fahren. Die Autos wurden von türkischen Arbeitern hergestellt.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Bekanntgabe der Eröffnung der Ford Fabrik.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Die Ford Fabrik wird als türkische Fabrik vorgestellt.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 2 – Ford – 05. Januar 1930 – Cumhuriyet Zeitung – Seite 2</b>	
<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Ford fabrikasında
<b>Lead</b>	Die Eröffnung wurde verschoben. Die ersten Ford Autos wurden verkauft. Dies wurde gefeiert.
<b>Anlass des Artikels</b>	Die Eröffnung wurde verschoben.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Updates über die Eröffnung werden mitgeteilt. Verkauf von Autos werden gefeiert.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Bekanntgabe der Eröffnung der Ford Fabrik.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Die Ford Fabrik wird als türkische Fabrik vorgestellt.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 3 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 12. Januar 1930 – Seite 6</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Kudreti Hesaba Katmalı
<b>Lead</b>	Werbung. Vorteile von Ford Autos werden dargestellt. Das Auto wird sehr nah beschrieben. Wie es aussieht, dass das Auto edel ist, welche Vorteile das Auto hat.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung des Ford Autos.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Zwei Ford Auto Bilder. Und die Ford Marke. Untertitel groß. Rest klein. Gezeichnete Bilder.
<b>Aussagen</b>	Das Auto der Marke Ford ist besonders
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Viel besser als die bisherigen Autos. Ford als neues türkisches Auto im türkischen Markt



<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Wichtigste Vorteile des Autos: Emniyet, idare ve uzun ömür
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

#### Artikel 4 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 13. Januar 1930 – Seite 4

<b>Seitentitel</b>	Vorfälle
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Müteferrik. Ford fabrikasında bir mühendis elektrikliendi
<b>Lead</b>	Ein italienischer Ingenieur der Ford Fabrik wurde vom Strom verletzt. Er wollte ins italienische Krankenhaus gebracht werden. Dabei ist er gestorben. Überschrift Müteferrik (also keiner Überschrift zuzuordnen).
<b>Anlass des Artikels</b>	Todesfall in der Ford Fabrik.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Ein italienischer Ingenieur wurde in der Ford Fabrik verletzt und ist an seinen Verletzungen gestorben.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Der Ingenieur wurde wegen Strom verletzt. Auf dem Weg in Krankenhaus gestorben.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Unübliche Verletzung. Ein Italiener wurde dabei verletzt. Keine negative Darstellung der Ford Fabrik. Der Ford Fabrik wird keine Schuld angemerkt.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

#### Artikel 5 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 25. Januar 1930 – Seite 6

<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Nakliye masrafında şimdiye kadar görülmemiş bir tasarruf. Bir buçuk tonluk yeni Ford kamyonu kullanan tüccarlara temin edilen hayati bir ehemmiyeti haiz istifadeler
<b>Lead</b>	Vorteile von Ford Truck werden aufgelistet. Die Werbung ist aufgelistet in Vorteile: ALIM, IDARE, AZAMI, KAMYONUN, SAHIBIN ERIMININ AMADESINDE.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung von Ford Truck.
<b>Grafische Gestaltung</b>	1 Truck Foto und Ford Marke. Hervorhebung der Vorteile in Großbuchstaben.
<b>Aussagen</b>	Vorteile des Fortdrucks werden aufgelistet.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Vorteile werden in Großbuchstaben: ALIM, IDARE, AZAMI, KAMYONUN, SAHIBIN ERIMININ AMADESINDE
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Auflistung der Details sehr genau. Werbung mit viel Text.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

#### Artikel 6 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 03. Februar 1930 – Seite 4

<b>Seitentitel</b>	Kurze Nachrichten. Wirtschaftliche Entwicklungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Ohne Überschrift
<b>Lead</b>	Es wurde beschlossen in der Fabrik 50 Autos zu produzieren. Wenn alles gut läuft werden Weitere produziert.
<b>Anlass des Artikels</b>	Daten Fakten Info über Ford Produktion.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild, fast keine Überschrift. Außer ein Stern.
<b>Aussagen</b>	Aktuelle Produktion und weitere Zukunft wird detailliert bekannt gegeben.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Die Zuversicht auf weitere Produktion wird angedeutet.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Nachricht wurde kurzgehalten.

<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	Hoch
--	------

<b>Artikel 7 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 04. Februar 1930 – Seite 2</b>	
<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Nakliyet meselesi
<b>Lead</b>	Ziel der Türkei ist es refaha ulaşmasıdır. Buda nakliyat ile elde edilir. Burda Ford örnek gösterilmektedir.
<b>Anlass des Artikels</b>	Bedeutung der Logistik
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild. Mittig positioniert.
<b>Aussagen</b>	Die Logistik als einer der wichtigsten Bestandteile für einen Wohlstand. Ford unterstützt mit seinen Autos die Logistik.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Das Ziel der Türkei ist damals der Wohlstand. Ford gilt als eine tolle Möglichkeit dafür.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Starke Beziehung zwischen türkischer Wirtschaft und Ford..
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 8 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 05. Februar 1930 – Seite 7</b>	
<b>Seitentitel</b>	Kein Seitentitel
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Yerli Mallarımızı Tanıyın
<b>Lead</b>	Es wird die Geschichte eines Fabriken Besitzers der Stahlindustrie namens Ali Rıza erzählt. Er erzählt warum es schwer ist in der Türkei Stahlindustrie zu treiben.
<b>Anlass des Artikels</b>	Eine Autobiografie eines Fabrikbesitzers.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Bild des Mannes in einer Stahlfabrik.
<b>Aussagen</b>	Die Bedeutung der Stahlindustrie. Ali Rıza bey hat 16 Jahre im Ausland gearbeitet und in der Türkei eine Fabrik aufgebaut. Das Wichtigste einer Fabrik ist: << Sermaye işçilerin kuvvetli bileğindedir. İşçiyi iyi besleyen bir sermayedar iyi iş alır.>> (Zitat von Henry Ford)
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Henry Ford als wichtiger Einflussnehmer.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Langer Text. Zitattritt gegen Ende des Artikels
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 9 – Ford – Cumhuriyet Zeitung 05. Februar 1930 – Seite 7</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Yeni Fordon Traktörü için mümessil arıyoruz
<b>Lead</b>	Vertreter für Ford werden gesucht. Stellenanzeige. Überschrift. Frage. Kurze Erläuterung. Ford Symbolik.
<b>Anlass des Artikels</b>	Stellenanzeige
<b>Grafische Gestaltung</b>	Ford Logo
<b>Aussagen</b>	Stellenanzeige für Ford Vertreter
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Wachstumsaussagend
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Große Stellenanzeige. Keine weiteren Stellenanzeigen zu sehen auf der Seite
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 10 – Ford – Cumhuriyet Artikel – 06. Februar 1930 – Seite 2</b>	
<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten

<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Menffat yolu
<b>Lead</b>	Türkei muss selbst produzieren. Die türkische İktisadi ist ein türkisches Problem. Ford wird dabei als wichtiges Beispiel gegeben. Türkiyeye aslında sanayiye uzak ve araba bunun en iyi örneğidir.
<b>Anlass des Artikels</b>	Türkische Volkswirtschaft.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Wirtschaft muss angekurbelt werden. Ford ist eine gute Möglichkeit dafür.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Die Türkei muss Ford als gute Gelegenheit nutzenç
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Ford wird als Möglichkeit erwähnt. Andere Firmen werden nicht genannt.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	Hoch

### Artikel 11 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 09. Februar 1930 – Seite 2

<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	VESAITİ NAKLIYEDE TÜRK İŞÇİLİĞİ
<b>Lead</b>	Türkische Wirtschaft muss angekurbelt werden. Dabei ist die Logistik sehr wichtig. Ford ist in der Hinsicht sehr wichtig. Wichtig ist, dass die Ankurbelung durch Türken stattfindet.
<b>Anlass des Artikels</b>	Wunsch des türkischen Wirtschaftswachstums
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Die türkische Wirtschaft muss wachsen. Logistik ist ein wichtiger Bestandteil von wirtschaftlichem Wachstum. Ford wird in diesem Kontext als Beispiel gegeben.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Ford wird als türkische Firma angesehen und anerkannt. Ford wird als große Chance im Wachstum genannt. Ford ist logistikfördernd.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Positive Aspekte von Ford werden detailliert aufgelistet. Ford wird als einziges Beispiel für Wachstumsförderung genannt.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

### Artikel 12 – Ford – Cumhuriyet – 11. Februar 1930 – Seite 2

<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Ford müdürü Ankara'da
<b>Lead</b>	Ford Leiter Kolins hat in Ankara die Regierung besucht. Da aktuell die Produktion nicht optimistisch aussieht werden keine weiteren Arbeiter eingesetzt.
<b>Anlass des Artikels</b>	Leiter Kolins besucht die Regierung in Ankara.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Leiter Kolins ist zu Besuch. Gespräch mit der Regierung. Die Situation für Ford ist nicht unbedingt atemberauschend.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Ford sucht sich Unterstützung in Ankara. Es werden keine weiteren Arbeiter eingestellt. Wirtschaftliche Stagnierung.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Wirtschaftliche Situation von Ford wird sehr detailliert dargestellt. Man erhofft sich Unterstützung von der türkischen Regierung. Erste Anzeichen von wirtschaftlichen Problemen von Ford.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

### Artikel 13 – Ford – Cumhuriyet Zeitung -14. Februar 1930 - Seite

<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
--------------------	------------------------------

<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	GÖRÜNEN KÖY KLAVUZ İSTEMEZ
<b>Lead</b>	Das Ziel der Wirtschaft ist es die Kosten soweit es geht zu reduzieren, aber den Gewinn zu steigern. Das türkische Ford kann hierbei als Vorbild genannt werden.
<b>Anlass des Artikels</b>	Wunsch des türkischen Wirtschaftswachstums
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Methodik von Wirtschaftlichkeit wird erwähnt. Dabei müssen die Kosten reduziert werden. Ford wird als türkisches Beispiel erwähnt.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Ford als türkisches Vorbild.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Der Gegensatz zum letzten Artikel mit, dass keine weitere Arbeit eingestellt werden.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

#### **Artikel 14 - Ford – Cumhuriyet Zeitung – 16. Februar 1930 – Seite 5**

<b>Seitentitel</b>	Wirtschaft Journal
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Otomobilcilik ilerliyor
<b>Lead</b>	Amerika hat hinsichtlich der Automobilproduktion viel produziert. Buhranda olmasına rağmen. Ama yinede tek yaptığı şey fiyatları ve çalışan yevmeyelerini düşürmektir.
<b>Anlass des Artikels</b>	Amerika als Vorbild für den Umgang in der Wirtschaftskrise.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Ein kleines Bild von einem Auto. Marke ist nicht erkennbar.
<b>Aussagen</b>	Amerika als wichtiges Vorbild und Beispiel für die Welt insbesondere für die Türkei bezüglich der Automobilproduktion. Wirtschaftskrise ist eingetreten, in Amerika wurden dafür die Preise gesunken und die Löhne der Arbeiter gemindert.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Amerika produziert viel. Allerdings kommt es auch hier wirtschaftlichen Krisen. Aber die werden nicht übertrieben dargestellt.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Die Weltwirtschaftskrise ist eingetreten. Zuversicht über den Beibehalt von den Unternehmen. Maßnahme sind die Preise zu senken und Kosten einzusparen.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

#### **Artikel 15 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 16. Februar 1930 – Seite 2**

<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Bir taşla iki kuş
<b>Lead</b>	Ein Produkt kann verkauft werden, wenn die Kosten dazu gering sind. Ford erreicht dies, weil Ford Autos günstig sind.
<b>Anlass des Artikels</b>	Wunsch nach günstigen Autos.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Die Preise der Produkte müssen gesenkt werden. Ford wird als preisgünstig dargestellt.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Nur mit Ford können alle Wirtschaftsvorteile verschaffen und geringe Produktionskosten aufweisen.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Fords Strategie verbreitet Hoffnung.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

#### **Artikel 16 – Ford – Cumhuriyet Artikel – 12. März 1930 – Seite 2**

<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Eine Zitierung von Tas Ajans

<b>Überschrift des Artikels</b>	Ford fabrikası nakliyatını Rus vapurları ile yaptıracak
<b>Lead</b>	Die Ford Autos werden mit sowjetischen Schiffen nach Iran transportiert.
<b>Anlass des Artikels</b>	Ford exportiert nach Iran. Transport wird mit sowjetischen Schiffen gemacht.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Transport der Ford Autos mit sowjetischen Schiffen.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Sowjet als Kooperationsbrücke nach Iran, deswegen werden die Ford Autos mit sowjetischen Schiffen transportiert.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Sowjetunion als Kooperationsbrücke nach Iran.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	Hoch

<b>Artikel 17 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 14. Juni 1930 – Seite 4</b>	
<b>Seitentitel</b>	Wirtschaftsjournal
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Ford'un makine imalatı
<b>Lead</b>	Eine Autobiografie von Henry Ford geschrieben. 35,9 % aller Autos in Amerika werden von Ford produziert.
<b>Anlass des Artikels</b>	Erfolg von Ford in der Türkei und das Interesse von Ford in der USA.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Ein großes Bild von Henry Ford.
<b>Aussagen</b>	Henry Ford's Leben. 35,9 % aller Autos in Amerika werden von Ford produziert. Viele Türken wollten für Ford arbeiten, aber es konnten nur 500 eingestellt werden.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Ford nimmt wichtigen Anteil der Automobilmarktes ein. Das Interesse an Ford.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Interesse an Ford Autos. Und USA als Vorbild.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 18 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 24. Juni 1930 – Seite 3</b>	
<b>Seitentitel</b>	Briefe aus Europa
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	MEMLEKTİMİZDE İLK OTOMOBİL FABRİKASI
<b>Lead</b>	Ford Fabrik wird vorgestellt. Türk otomobilinin temelleri burda atılıyor.
<b>Anlass des Artikels</b>	Bericht über Ford Fabrik
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Ford Türkei als Basis des türkischen Automobils.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Ford als erstes türkische Auto.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Bezeichnung der Ford Fabrik als türkische Fabrik.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 19 – Ford – Cumhuriyet Artikel – 03. Juli 1930 – Seite 4</b>	
<b>Seitentitel</b>	Kein Seitentitel
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Temiz bir san'atin sağlam teşkilatı
<b>Lead</b>	Eine ganze Seite über die Ford Fabrik. Produktionsablauf wird sehr detailliert beschrieben.
<b>Anlass des Artikels</b>	Bedeutung der Ford Fabrik.
<b>Grafische Gestaltung</b>	3 Fotos.
<b>Aussagen</b>	Ford ist als Vorbild in der Automobilindustrie. Nun ist Ford in der Türkei sesshaft.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Vorstellung der Ford Fabrik. Tolle Fabrik wo alles durchdacht ist.

<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Die detaillierte Beschreibung der türkischen Ford Fabrik. Sehr langer Artikel.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 20 -Ford – Cumhuriyet Artikel – 03. Juli 1930 – Seite 1</b>	
<b>Seitentitel</b>	Titelblatt
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	"Ford" fabrikasini ziyaret
<b>Lead</b>	Wichtigkeit und Bedeutung des Artikel 19 wird betont.
<b>Anlass des Artikels</b>	Bedeutung der Ford Fabrik.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Wichtigkeit des Artikel 19 wird betont.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Wichtigkeit des Artikel 19 wird betont.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Wichtigkeit des Artikel 19 wird betont. Keine ergänzende Information.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 21 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 15. Juli 1930 – Seite 1</b>	
<b>Seitentitel</b>	Titelblatt
<b>Rubrik Autoren</b>	Yunus Nadi
<b>Überschrift des Artikels</b>	İstanbul'un imarı
<b>Lead</b>	Das Volk hat die Aufgabe ihre Stadt zu planen. Aber es ist die Aufgabe der Regierung und der Stadt für die Leute ihrer Stadt zu sorgen. So ist Ford ein wichtiges Beispiel. Mit 350 Arbeitern werden dort ungefähr für 500 Familien gesorgt. Istanbul soll mit solchen Beispielen ausgebaut werden.
<b>Anlass des Artikels</b>	Ford als Familien Sorger in Istanbul.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Eine Gesellschaft muss für ihre Mitbürger sorgen. Ford macht dies für 500 Familien.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Ford nicht nur als Produzent sondern auch Sorger für türkische Bürger.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Hervorhebung von sozialen Aspekten der Ford Fabrik.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 22 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 20. Juli 1930 – Seite 8</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Hasat zamanında kazanılmış vakit nakittir.
<b>Lead</b>	Zweifacher Ertrag - halbe Kosten mit Fordson. In Istanbul kostet es 1900 Lira.
<b>Anlass des Artikels</b>	Ford verschafft Gewinn in der Landwirtschaft. Spart Zeit und ist kostengünstig.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Ein Bild. Preis direkt. Große Werbung auf der Seite.
<b>Aussagen</b>	Ford ist günstig und verschafft doppelten Ertrag.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Vorteile von Ford in der Landwirtschaft
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Hervorhebung im landwirtschaftlichen Kontext.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 23 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 22. Juli 1930 – Seite 2</b>	
<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten



<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Yalova-Gemlik yolunda bir facia
<b>Lead</b>	Mit einem Ford Auto wird ein Unfall gebaut. Eine Person stirbt. Vier werden verletzt. Eine extra Betonung gegenüber Ford kommt nicht vor.
<b>Anlass des Artikels</b>	Unfallsbericht
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Eine Unfallnachricht wird bekannt gegeben. Vier Personen wurden verletzt.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Bericht über den Unfall
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 24 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 24. Juli 1930 – Seite 8</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Yeni Ford'un Yeni Bir Güzelliği
<b>Lead</b>	Yeni Fordun yeni güzellikleri. Detayli bir sekilde anlatiliyor Reklamlarda. Burda Fayton reklamı yapiliyor.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Bild einer Kutsche.
<b>Aussagen</b>	Werbung des neuen Ford Autos.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Vorteile und Besonderheiten vom neuen Fordauto
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 25 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 24. Juli 1930 – Seite 3</b>	
<b>Seitentitel</b>	Kein Seitentitel
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Şhrimizde ilk defa olarak Kuvellen fiile isal edilen büyük bir teşebbüs. DÖRT FORD KAMYONU Türkiye dahilinde seyahate çıktı
<b>Lead</b>	Vier von Türken produzierte Trucks fahren durch die Türkei. Sehr vorbildlich dargestellt. Nimmt großen Text in Anspruch. Die Inhalte der Werbungen überstimmen auch mit diesen Texten.
<b>Anlass des Artikels</b>	Vier Trucks fahren auf den türkischen Straßen.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Foto von den vier Trucks vor dem Werk in Karaköy Tophane.
<b>Aussagen</b>	Tolle Autos, sie wurden von den Türken hergestellt.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Von Türken produziert. Die ersten türkischen LKWs auf den türkischen Straßen.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Betonung der türkischen LKWs
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 26 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 28. Juli 1930 – Seite 6</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	1 1/2 TONLUK FORD KAMYONU. Yeni ve ehemmiyetli evsafi haizdir
<b>Lead</b>	Eine Seite handelt es sich nur um Ford Details. Technische Details vom Ford Turck werden hier genauestens geschildert.
<b>Anlass des Artikels</b>	Der neue Truck von Ford
<b>Grafische Gestaltung</b>	Ein Kleiner Truck Abschnitt. Überschrift ist riesig. Viel Text mit technischen Details ist zu erkennen.
<b>Aussagen</b>	Eigenschaften von Ford Truck.

<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Mitteilung aller technischen Details vom ersten türkischen Truck.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Viel Text. Viel Technik. Sehr genaue technische Details.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 27 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 03. August 1930 – Seite 3</b>	
<b>Seitentitel</b>	Aktuelle Nachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	İstanbul'da Tophane fabrikasında FORD OTOMOBİL ve KAMYONLARI Nasıl imal ediliyor?
<b>Lead</b>	Wie werden Ford Autos und Trucks in Tophane produziert.
<b>Anlass des Artikels</b>	Produktion des Ford Automobils und Trucks.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Ein gezeichnetes Bild.
<b>Aussagen</b>	Es wird beschrieben wie die Produktion stattfindet. Eine grobe Prozessschilderung.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Mitteilung über den Produktionsablauf
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Langer Text mit vielen technischen Details.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 28 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 08. August 1930 – Seite 6</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Bugünden İtibaren BİLCÜMLE FORD MAMULATI FİATLARINDA TENZİLAT
<b>Lead</b>	Werbung, dass die Kosten für Ford gesenkt sind und deswegen die Preise reduziert worden sind. Es wird nebenbei noch betont, dass man erstens mit Ford Geld spart aber gleichzeitig auch das die Produktion in der Türkei unterstützt. Die Preise der Autos werden in der Werbung dargestellt. Der Text nimmt viel Platz in Anspruch.
<b>Anlass des Artikels</b>	Reduzierte Autos
<b>Grafische Gestaltung</b>	Eine Tabelle über die Produktionskosten.
<b>Aussagen</b>	Preise sind günstig. Grund für die Senkung der Produktionskosten wird ebenso geschildert.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Mitteilung über die Senkung der Kosten.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Klare Auflistung von den Kosten und die Berechnung des Preises für ein Auto.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 29 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 14. August 1930 – Seite 8</b>	
<b>Seitentitel</b>	Inserate
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	SATIŞ
<b>Lead</b>	Eine ganz normale Anzeige über zu verkaufenden Autos. Keine Besonderheit.
<b>Anlass des Artikels</b>	Autoanzeigen
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kleiner Bild.
<b>Aussagen</b>	Autoinserat
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	keine
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine



<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig
--	---------

<b>Artikel 30 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 14. August 1930 – Seite 7</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Şekli Haricinde ve Hututunda Yeni Bir Güzellik
<b>Lead</b>	Vorteile eines Ford Autos.
<b>Anlass des Artikels</b>	Vorteile von Ford
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Fordvorteile
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Keine
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	keine

<b>Artikel 31 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 21. August 1930 – Seite 8</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Mesul Müdür M. Agah
<b>Überschrift des Artikels</b>	FORD KAMYONUNUN Yeni efsafi
<b>Lead</b>	Technische Details von Ford. Eine große Werbung.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Ein Bild mit Zahlen beschriftet.
<b>Aussagen</b>	Werbung des Ford Autos mit technischen Details
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Technische Besonderheiten von Ford
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 32 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 23. August 1930 - Seite 6</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	AYAĞINIZA GELEN BU KARLI FIRSATI KAÇIRMAYINIZ
<b>Lead</b>	Aufruf für die türkische Gesellschaft: Besucht Ford. Schafft euch ein Ford an. Benutzt Ford Taxis. Unterstützt die türkische Produktion.
<b>Anlass des Artikels</b>	Bedeutung von Ford für die türkische Produktion.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild. Text mit großen Buchstaben.
<b>Aussagen</b>	Werbung. Mit der Bitte an die Gesellschaft die türkische Produktion zu unterstützen. Deswegen soll Ford Autos gefahren werden.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Die Betonung der starken Beziehung zwischen Ford und der türkischen Wirtschaft.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Werbung als direkte Kommunikation Richtung Gesellschaft..
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 33 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 01. September 1930 – Seite 8</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	BİLCÜMLE FORD MAMULATI FİATLARINDA TENZİLÂT
<b>Lead</b>	Wie Artikel 22. Aber Kosten für Kamyon Sassis 1700 TL. Sonst gleich.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Werbung über den Ford Sassis. Preis 1700 TL.

<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Preissenkung
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 34 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 04. September 1930 – Seite 5</b>	
<b>Seitentitel</b>	Rätsel
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Kazananlar
<b>Lead</b>	Ford acentasi sahibin oglu birsey kazanmis. Bir nam olmus Ford acentasi. Bilmece kazananlar.
<b>Anlass des Artikels</b>	Bekanntheit von Ford Vertreter und Mitteilung über einen Gewinn einer Verlosung.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Sohn eines Ford Vertreters hat von einer Verlosung was gewonnen.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Keine
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

**Artikel 35 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 05. September 1930 – Seite 6 -nicht relevant**

**Artikel 36 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 06. September 1930 – Seite 6 -nicht relevant**

<b>Artikel 37 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 06. September 1930 – Seite 2</b>	
<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Ford, taksi inhisarini istiyor
<b>Lead</b>	Ford will die alleinige Taxi Produktion übernehmen und hat Antrag daraufgestellt. Dodge hatte dies davor probiert. Antrag wurde abgelehnt.
<b>Anlass des Artikels</b>	Todesfall in der Ford Fabrik.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kleiner Absatz in einem UnterArtikel (das 2. "Thema" von 3 Themen)
<b>Aussagen</b>	Ford hat Antrag für die alleinige Taxiherstellung gestellt.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Ford's Ziel ist es kontinuierliche Produktion in der Türkei zu bekommen.Somit würde sich die Produktion garantieren.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 38 – Ford - Cumhuriyet Zeitung – 06. September 1930 – Seite 2</b>	
<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Cocuklarinizi ihmal etmeyiniz
<b>Lead</b>	Ist eigentlich eine Werbung. Taucht aber als ein ganz normaler Zeitungsartikel. Hier wird zuerst erzählt wie wichtig es ist,in der Natur Zeit zu verbringen. Gegen Ende des Artikels wird für Ford geworben. Denn mit Ford Autos macht es Spaß draußen Zeit zu verbringen.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Ford macht Spaß

<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Werbung für Ford. Ford Auto wird in Alltagssituationen einbezogen.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 39 – Ford – Cumhuriyet Artikel – 07. September 1930 – Seite 2</b>	
<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Ford fabrikasinin belediyeye müracaati
<b>Lead</b>	Unmöglichkeit des "Monopols" wird erwähnt. Nur Fabriken, die ein einziges Modell herstellen, hätten eine reale Chance, dass die Belediye dieses Angebot annimmt
<b>Anlass des Artikels</b>	Ford möchte Monopol für Taxiherstellung.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kleiner Absatz in einem Unterartikel (das 3. "Thema" von 4 Themen)
<b>Aussagen</b>	Vermutung das Ford's Antrag abgelehnt wird.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Unmöglichkeit des Monopolrechts.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 40 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 09. September 1930 – Seite 2</b>	
<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Vesaiti nakliyenin tekemmüllü terakkiye delalet eder
<b>Lead</b>	Wichtigkeit von Logistik wird in diesem Artikel betont. Ford wird hier wieder als Beispiel für eine Gelegenheit erwähnt.
<b>Anlass des Artikels</b>	Logistik
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Türkisches Wirtschaftswachstum kann mit dem Wachstum der Logistik gefördert werden.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Die Relation zwischen Ford und Logistik und die mögliche Wachstumsförderung der Türkei.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

**Artikel 41 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 14. September 1930 – Seite 1 - nicht relevant**

<b>Artikel 42 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 14. September 1930 – Seite 2</b>	
<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Kesfiyata dair
<b>Lead</b>	Dieser Artikel ist eine Werbung: im ersten Teil wird über die Modernisierung und die Lust auf Neues zu erkunden berichtet. Im Letzteren Teil wird berichtet, dass Ford es ermöglicht mit Autos zu reisen.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Mit Ford wird das Erkunden zu einem Genuss
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Zuerst wird ein Bezug aus dem Alltag gestellt und im letzten Teil die Möglichkeit, dass mit Ford dies ermöglicht wird.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Werbung als normaler Zeitungsartikel.

<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig
--	---------

#### **Artikel 43 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 17. September 1930 – Seite 8**

<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	1 1/2 Tonluk Ford kamyonu hususiyle Türkiye için şayani tavsiyedir
<b>Lead</b>	Ganzseitige Werbung
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Obere Hälfte der Seite: Illustration vom beworbenen LKW. Zweite Illustration unten links mit dem Preis. Werbetext ist rechts in der unteren Hälfte angesiedelt.
<b>Aussagen</b>	Werbung; Ansporn für Ford
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Keine
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Ganzseitige Werbung
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

#### **Artikel 44 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 18. September 1930 – Seite 6 - nicht forschungsrelevant**

#### **Artikel 45 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 23 . September 1930 – Seite 8**

<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Söyledikleri... Ve sizin söyleyecekleriniz...
<b>Lead</b>	Werbung für Ford Auto
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Größte Werbung der Seite. Ist Mittig kalibriert und geht bis zu 3/4 der Seite nach unten. Oberhalb des Textes ist eine Illustration von einem Ford zu finden der an einem Bergabhang entlang fährt.
<b>Aussagen</b>	Werbung; Ansporn für Ford
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Keine
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

#### **Artikel 46 – Ford – Cumhuriyet Zeitung 24. September 1930 – Seite 3**

<b>Seitentitel</b>	Aktuelle Nachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Ford fabrikasi Yunanistan'a mi naklediliyor?!
<b>Lead</b>	Wird die Ford Fabrik nach Griechenland verlegt?
<b>Anlass des Artikels</b>	Spekulation über Fords Umzug nach Griechenland
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kleiner Absatz und keine visuelle Abgrenzung vom vorigen Artikel
<b>Aussagen</b>	Ein Gerücht, dass Ford nach Griechenland umziehen wird.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Gerücht über Umzug
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine Großartige Diskussion
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

#### **Artikel 47 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 25. September 1930 – Seite 8**

<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben

<b>Überschrift des Artikels</b>	Firestone
<b>Lead</b>	Reifenwerbung, kaufbar auch in einigen Ford Filialen
<b>Anlass des Artikels</b>	Reifenwerbung.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kleiner Absatz unter mehreren Artikeln (6. von 7)
<b>Aussagen</b>	Reifenwerbung
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Reifenwerbung
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	Hoch

<b>Artikel 48 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 25. September 1930 – Seite 2</b>	
<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Ford montaj fabrikasi Yunanistana nakledilmiyor
<b>Lead</b>	Die Montageanlage wird nicht nach Griechenland verlegt und man plane solches nicht, so die Leiter der Fabrik.
<b>Anlass des Artikels</b>	Zusatzartikel zum Vortag.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Aufklärung, dass Ford nicht nach Griechenland verlegt wird.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Aufklärung, dass Ford nicht nach Griechenland verlegt wird. Antwort auf die Spekulation vom Vortag.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Spekulationen werden sofort beantwortet.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 49 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 30. September 1930 – Seite 8</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Ford Kamyonu 4 Viteslidir
<b>Lead</b>	Ein italienischer Ingenieur der Ford Fabrik wurde vom Strom verletzt. Er wollte ins italienische Krankenhaus gebracht werden. Dabei ist er gestorben. Überschrift Müteferrik (also keiner Überschrift zuzuordnen).
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Bild eines Ford LKW, der auf der Straße fährt. Visuell wird angedeutet, dass dieser schnell fährt. Titel ist in zwei gesplittet. Oberer Teil: FORD KAMYONU ist in 3D geschrieben und befindet sich auf der oberen Seite des Bildes und verläuft parallel zur Straße. Zweiter Teil des Titels: 4 Viteslidir befindet sich auf dem unteren Rand verläuft auch parallel zur Straße. Oben rechts ist eine Illustration von der Kupplung, darunter ist der Werbetext zu finden. Links neben dem Text ist eine kleine Illustration mit dem Preis von 1700 Lira zu sehen. Die Werbung nimmt die Hälfte der Seite ein.
<b>Aussagen</b>	Werbung für Ford LKWs
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Keine
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Visuelle Darstellung über die Geschwindigkeit des Ford LKWs
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

**Artikel 50 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 02. Oktober 1930 – Seite 7 – nicht relevant**

**Artikel 51 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 05. Oktober 1930 – Seite 8**

<b>Artikel 52 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 08. Oktober 1930 – Seite 6</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Bir Ekspres Treni gibi seri Bir Pullman arabasi gibi rahat
<b>Lead</b>	Werbung
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Illustration von einem Ford Pkw im Hintergrund ist ein Zug sichtbar, mit welchem im Werbetext der Wagen in Verbindung wie Komfort etc. gebracht wird. Darunter befindet sich der Werbetext, links neben Diesem ist eine kleine Illustration mit Preisen vorhanden.
<b>Aussagen</b>	Werbung
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Werbung
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

**Artikel 53 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 08 Oktober 1930 – Seite 6 – nicht relevant**

<b>Artikel 54 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 16. Oktober 1930 – Seite 6</b>	
<b>Seitentitel</b>	Rätsel
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Otomobil krali: Ford
<b>Lead</b>	Henry Ford Autobiographie. Henry Ford wird kinderfreundlich vorgestellt.
<b>Anlass des Artikels</b>	Ford Autobiographie
<b>Grafische Gestaltung</b>	Schrift in zwei Säulen aufgeteilt und beinhaltet ein Negativfoto von Henry Ford
<b>Aussagen</b>	Leben von Henry Ford als Gründer von Ford.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Positive Eigenschaften von Ford werden stark betont, besonders, dass er kinderfreundlich ist. Familiäres Bild von Henry Ford.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 55 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 19. Oktober 1930 – Seite 8</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Ford 4 Vitesli Kamyon
<b>Lead</b>	Werbung für LKW
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Illustration des Lkw's (Links schräg vorn, in der Mitte nichts recht schräg hinten). Ford Logo darunter ersichtlich. Unter Diesem befindet sich der Werbetext. Links neben dem Text ist eine Illustration der Kupplung. Rechts vom Text ist eine kleine Illustration mit dem Preis (1700 Lira).
<b>Aussagen</b>	Werbung für Ford LKW's
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Werbung
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

**Artikel 56 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 21. Oktober 1930 – Seite 5**

<b>Artikel 57 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 23. Oktober 1930 – Seite 8</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Milyonlarca
<b>Lead</b>	Werbung/Bericht über die Montageanlage.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung der Fabrik
<b>Grafische Gestaltung</b>	Oben ein Bild der Montageanlage, dann der Text und dann unten noch eine Illustration einer Montageanlage.
<b>Aussagen</b>	Werbung
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Werbung
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 58 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 19. Oktober 1930 – Seite 7</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbeseite Inserate
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	1 1/2 Tonluk Ford Kamyonu bu memleket için en muvafik bir nakil vasıtasıdır
<b>Lead</b>	Werbung für den Ford LKW
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Oben eine Illustration, darunter ein kurzer Werbetext. Werbung ist oben rechts in der Ecke und nimmt gut 1/4 der Seite ein.
<b>Aussagen</b>	Werbung für den Ford LKW
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Werbung
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 59 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 29. Oktober 1930 – Seite 3</b>	
<b>Seitentitel</b>	Aktuelle Nachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Bir Ford tayyaresinin teklifi
<b>Lead</b>	Flugzeug von Ford wollte griechischen Politiker in die Türkei bringen.
<b>Anlass des Artikels</b>	Besuch von griechischen Politikern
<b>Grafische Gestaltung</b>	Ein kleiner Absatz ohne Besonderheiten.
<b>Aussagen</b>	Ford Flugzeug wird für bürokratische Zwecke benutzt.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Relation zwischen Ford und Politik
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 60 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 31. Oktober 1930 – Seite 4</b>	
<b>Seitentitel</b>	Kultur
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	(New - York) ta bir tayyare yardımile vukubulan garip bir tevkif.
<b>Lead</b>	Auf der Suche nach einem Mörder wurde festgestellt, dass der Mörder mit einem Ford Flugzeug ins Ausland gereist. Deswegen konnte er ganz leicht nachverfolgt werden.
<b>Anlass des Artikels</b>	Mordfall
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.



<b>Aussagen</b>	Suche nach einem Mörder. Dieser konnte aufgrund seine Flugzeugreise gefunden werden.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Keine
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 61 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 01. November 1930 – Seite 6</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Asri Ciftcilik
<b>Lead</b>	Werbung für Agrarmaschinen
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Ein in der Mitte der Werbung angesetzter Text. Werbung ist oben rechts in der Ecke platziert.
<b>Aussagen</b>	Kauft Agrarmaschinen von Ford
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Werbung
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 62 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 08. November 1930 – Seite 6</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Ford'u yolda görünüz
<b>Lead</b>	Werbung für PKW
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Oben Bild eines Ford PKW'S darunter der Werbetext.
<b>Aussagen</b>	Kauft PKW von Ford
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Werbung
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	keine.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 63 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 08. November 1930 – Seite 4</b>	
<b>Seitentitel</b>	Inserate
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Bir Amerikalı otomobillerde benzinden tasarruf için bir cihaz ihtira etmiştir.
<b>Lead</b>	Vergleich von alten Ford und neuen Ford Modellen aufgrund eines neuen Systems was benzinsparend ist.
<b>Anlass des Artikels</b>	Vergleich von alten und neuen Fords
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Technischer Vergleich von alten und neuen Ford Modellen. Benzinsparend.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Verbesserung von Ford PKWs
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Entwicklung von Ford wird unterstrichen
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 64 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 29. November 1930 – Seite 6</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen



<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Fort Dunlop
<b>Lead</b>	Werbung für Dunlop, welche auch in Ford Filialen erhältlich ist.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild
<b>Aussagen</b>	Kauft Reifen der Marke Dunlop
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Werbung
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 65 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 29. November 1930 – Seite 2</b>	
<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	A... işte sırrı' BÜYÜK RESMÎ GEÇİT.
<b>Lead</b>	Werbung und große Ankündigung über eine logistische Veränderung in Tophane.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Große Schriftgröße ohne Illustrationen.
<b>Aussagen</b>	Update über die logistische Änderung an der Ford Fabrik
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Ford teilt die Neuigkeiten von der Fabrik mit.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 66 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 30. November 1930 – Seite 8</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	BUGÜN BÜYÜK FORD RESMÎ GEÇİDİ OLACAKTIR.
<b>Lead</b>	Werbung für den offiziellen Zug (Marsch) von Ford.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Komplette Seite wurde für die Werbung genutzt, eine kleine Karte wurde mit illustriert.
<b>Aussagen</b>	Nachricht über großen Ford Marsch. „Wir sind hier!“
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Keine
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 67 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 30. November 1930 – Seite 7</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Yeni Ford Taksisi bugünkü Ford Resmi geçidinde teşhir edilecektir.
<b>Lead</b>	Das neue Modell von Ford als Taxi wird auf dem Umzug vorgestellt.
<b>Anlass des Artikels</b>	Ford Taxi wird präsentiert.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Das Ford Taxi wird groß gejubelt. „Das Ford Taxi ist das beste“
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Freude über neues Ford Modell
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 68 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 30. November 1930 – Seite 7</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	FORD
<b>Lead</b>	Werbung für eine Betriebsstelle „A. Vefa.“
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Werbung für eine Ford Betriebsstelle..
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Ford sucht neue Mitarbeiter
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 69 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 30. November 1930 – Seite 4</b>	
<b>Seitentitel</b>	Allgemein
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Müteferrik. Ford mamulatinın geçit resmi.
<b>Lead</b>	Kurzer Artikel zu dem Umzug
<b>Anlass des Artikels</b>	Der große Ford Umzug (Marsch)
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Nachricht über großen Ford Marsch.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Betonung des Ford Marschs
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 70 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 01. Dezember 1930 – Seite 3</b>	
<b>Seitentitel</b>	Aktuelle Nachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Şhrimizde yapılan Ford otomobilleri dün bir geçit resmi yaptılar.
<b>Lead</b>	Ein kurzer Bericht über den Umzug vom Vortag. Hier wurden alle Modelle von Ford, die in Tophane produziert worden sind gezeigt. Der Umzug fing von Tophane an bis Fatih und über Maçka, Beşiktaş zurück nach Tophane.
<b>Anlass des Artikels</b>	Der große Ford Umzug (Marsch)
<b>Grafische Gestaltung</b>	Foto von dem Umzug auf einer Brücke (Galatabrücke).
<b>Aussagen</b>	Nachricht über großen Ford Marsch.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Ford Umzug hat stattgefunden. Hier wurde die bisherige Leistung von Ford vorgestellt.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 71 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 06. Dezember 1930 – Seite 2</b>	
<b>Seitentitel</b>	Stadt- und Landesnachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Ecnebi mehafilde. Rus amalesi bugün gidiyorlar.
<b>Lead</b>	Ein Bericht über russische Arbeitskräfte, welche auch bei Ford vorbeischaute.
<b>Anlass des Artikels</b>	Russische Besucher
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Russische Arbeiter haben die türkische Fabrik besucht.

<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Eine politische Nähe zu Russland wird in diesem Zeitungsartikel nochmal dargestellt.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	keine.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 72 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 09. Dezember 1930 – Seite 6</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	SATILIK
<b>Lead</b>	Diverse Teile werden von Ford Model T werden zum Verkauf angeboten.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Werbung über Automobilteile
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Werbung über Automobilteile
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 73 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 10. Dezember 1930 – Seite 6</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	SATILIK
<b>Lead</b>	Diverse Teile werden von Ford Model T werden zum Verkauf angeboten.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Werbung über Automobilteile
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Werbung über Automobilteile
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

**Artikel 74 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 11. Dezember 1930 – Seite 4 – nicht relevant**

<b>Artikel 75 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 18. Dezember 1930 -Seite 5</b>	
<b>Seitentitel</b>	Rätsel
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Amerika nasıl bir yer?
<b>Lead</b>	Es ist ein Artikel über Amerika. Hier gesagt, dass Amerika von Jugendlichen als Chance für ein reiches Leben angesehen wird. In diesem Artikel wird gesagt, dass Amerika eigentlich wie die Türkei ist. Sogar Henry Ford hat es nach 40 Jahren geschafft reich zu werden.
<b>Anlass des Artikels</b>	Amerika als „Lebenstraum“
<b>Grafische Gestaltung</b>	Herkömmlicher Artikel mit einer Illustration für junges Publikum.
<b>Aussagen</b>	Amerika ist nicht ein reiches Land. Henry Ford ist auch viel später reich geworden.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Amerika ist nicht unbedingt ein Vorbild. Und in Amerika ist nicht jeder reich. Gleich wie die Türkei im Grunde. Die Jugendlichen sollen nicht von Amerika träumen.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine

<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch
--	------

<b>Artikel 76 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 18. Dezember 1930 – Seite 3</b>	
<b>Seitentitel</b>	Aktuelle Nachrichten
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Ford Motor Company Exports Inc.
<b>Lead</b>	Es geht um einen Wettbewerb, der im Glorya Kino von Ford organisiert wird.
<b>Anlass des Artikels</b>	Wettbewerb
<b>Grafische Gestaltung</b>	Große Buchstaben und relativ kurzer Text.
<b>Aussagen</b>	Wettbewerbsorganisation
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Wettbewerbsorganisation
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 77 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 26. Dezember 1930 – Seite 4</b>	
<b>Seitentitel</b>	Kultur
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	BUGÜN GLORYA SINEMASINDA
<b>Lead</b>	Auflistung der "Filme" die im Glorya gespielt werden. Ford ist 2. Film.
<b>Anlass des Artikels</b>	Ford Film im Glorya Kino
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Ford Film im Glorya Kino
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Ford ist auch im kulturellen Leben aktiv.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 78 – Ford – Cumhuriyet Zeitung – 04. Januar 1931 – Seite 4</b>	
---	--

<b>Artikel 1 – Mercedes – Cumhuriyet Zeitung 25. Juni 1976</b>	
<b>Seitentitel</b>	Rätsel
<b>Rubrik Autoren</b>	Peride Celal
<b>Überschrift des Artikels</b>	JAGUAR
<b>Lead</b>	Es handelt sich um eine Geschichtenserie, die sich immer auf der elften Seite der Zeitung lesen lässt. Hier geht es in der einen Szene um einen Dialog zwischen zwei Personen, die über Autos geht. Insbesondere der Marke Jaguar. Der Junge und das Mädchen sitzen in einem Jaguar in der Autofähre. Jaguar galt bereit damals zum teuersten Auto. Mercedes kommt als Wort einmal vor. Hier kam eine Aufzählung der Automarken. Wo Mercedes aufgezählt wird. Sonst keine Besonderheit.
<b>Anlass des Artikels</b>	Geschichtenserie für Jugendliche / Kinder
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Das Prestige der Autos in der damaligen Gesellschaft. Jaguar als teures Auto.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Auto als Wichtiges Bestandteil der Gesellschaft. Der Besitz von gewissen Marken weist auf einen gesellschaftlichen Status..
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Das Prestige der Autos in der damaligen Gesellschaft. Jaguar als teures Auto.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 2 – Mercedes – Cumhuriyet Zeitung – 11. Juli 1976 – Seite 5</b>	
<b>Seitentitel</b>	Briefe vom Volk
<b>Rubrik Autoren</b>	Hakki İcen
<b>Überschrift des Artikels</b>	Benim ehliyet ne oldu acaba?
<b>Lead</b>	In diesem Abschnitt werden Briefe von Menschen veröffentlicht. Diese sind eigentlich an die Regierung gerichtet. Diesen Brief hat ein Mercedes Arbeiter aus Sindelfingen gesendet. Der bei Mercedes arbeitet. In der Türkei hat er bereits einen Führerschein gehabt. Die deutsche Kriminalpolizei hat diesen jedoch als Verfälschung angesehen und den Führersein in die Türkei geschickt, damit Dieser überprüft wird.
<b>Anlass des Artikels</b>	Wunsch eines türkischen Arbeiters als Brief in der Zeitung veröffentlicht.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Mercedes hat keinen Einfluss diesen Brief.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Bitte an die Regierung um Unterstützung.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Mercedes hat keinen Einfluss diesen Brief.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 3 – Mercedes – Cumhuriyet Zeitung – 11. Juli 1976 – Seite 4</b>	
<b>Seitentitel</b>	Rätsel
<b>Rubrik Autoren</b>	Peride Celal
<b>Überschrift des Artikels</b>	JAGUAR
<b>Lead</b>	Die Geschichte von Artikel 25. Juni 1967 geht weiter. Seite 27. Das Mädchen kennt sich mit Autos gut aus. Um zu beweisen zählt sie die Autos auf, die um ihnen stehen. Mercedes S40 war das Model was sie genannt hat.
<b>Anlass des Artikels</b>	Aufzählung von Autos
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Mercedes hat keinen Einfluss diesen Brief.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	S40 als bekanntes Automodell
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Bekanntheit von Mercedes Modellen
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 4 – Mercedes – Cumhuriyet Zeitung – 12. Juli 1976</b>	
<b>Seitentitel</b>	Rätsel
<b>Rubrik Autoren</b>	Peride Celal
<b>Überschrift des Artikels</b>	JAGUAR
<b>Lead</b>	Die Geschichte von Artikel vom 25. Juni 1967 geht weiter. Seite 28. Der Vater von dem Jungen hat Mercedes S20, mit dem er zur Arbeit fährt. Der Junge ist reich. Er erzählt, dass der Jaguar besser für die türkischen Straßen geeignet ist. Mercedes hat immer hinten einen Schwanz das findet man nicht so hübsch.
<b>Anlass des Artikels</b>	Diskussion über Autos, die in der Türkei gefahren werden.
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Jaguar wird geeigneter für die türkischen Straßen geschildert. Mercedes wird von ihrer Optik her nicht unbedingt modisch angesehen.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Optische Wahrnehmung von Jaguar und Mercedes werden miteinander verglichen. Beide werden als Luxusautos gesehen.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Jaguar wird geeigneter für die türkischen Straßen geschildert. Mercedes wird von ihrer Optik her nicht unbedingt modisch angesehen.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 5 – Mercedes – Cumhuriyet Zeitung – 20. August 1976 – Seite 1</b>	
<b>Seitentitel</b>	Titelblatt
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Belgrat'ta otomobiller çarpışan 2 Türk öldü
<b>Lead</b>	Zwei Türken starben Belgrad bei einem Unfall, in dem ein Mercedesauto verwickelt wurde.
<b>Anlass des Artikels</b>	Autounfall
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Keine Betonung von Mercedes als Marke.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Bericht über einen Autounfall
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 6 – Mercedes – Cumhuriyet Zeitung – 24. November 1976 – Seite 5</b>	
<b>Seitentitel</b>	Werbungen
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	KAÇAKCILIĞI ORTAYA ÇIKARAN TRAFİK KAZASI
<b>Lead</b>	Ein deutscher Mercedes Fahrer ist einem LKW reingefahren dabei sind ihm Waffenkugel aus dem Auto herausgefallen. Dadurch wurde Schmuggelei festgestellt.
<b>Anlass des Artikels</b>	Autounfall und Aufdeckung eines Schmuggelfalls
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kein Bild.
<b>Aussagen</b>	Keine Betonung von Mercedes als Marke.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	keine
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

<b>Artikel 1 – Otomarsan – Cumhuriyet Zeitung – 25. Juni 1976 – Seite 1</b>	
<b>Seitentitel</b>	Titelblatt
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	ECEVİT, 1 MİLYONLUK CHP SEÇİM OTOBÜSÜNÜ İŞÇİLERDEN TESLİM ALDI
<b>Lead</b>	CHP hat sich von Otomarsan ein Wahl Bus geholt. Ecevit hat ihn persönlich abgeholt.
<b>Anlass des Artikels</b>	Übergabe eines Wahl Buses
<b>Grafische Gestaltung</b>	Einstiegsseite, Großes Foto vom Bus und der Menschenmenge. CHP Slogan ist klar zu erkennen.
<b>Aussagen</b>	Partei CHP damals sehr wichtig, die Übergabe des Busses ist ein großer Anlass
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Die Bedeutung von Mercedes und die Kooperation mit CHP im Wahlkampf.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Partei CHP damals sehr wichtig, die Übergabe des Busses ist ein großer Anlass.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

<b>Artikel 2- Otomarsan – Cumhuriyet Zeitung – 04. November 1976 – Seite 10</b>	
<b>Seitentitel</b>	Wirtschaftsjournal
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu'na göre Türkiye'de faaliyette bulunan Federal Alman Firmaları



<b>Lead</b>	Übersicht der deutschen Firmen in der Türkei und deren Kapitalübersicht. Folgende Spalten sind hier aufgelistet. Yabancı sermaye tutarı (TL), Toplam sermaye (TL), Yabancı Sermaye oranı (%)
<b>Anlass des Artikels</b>	Übersicht der ausländischen Firmen
<b>Grafische Gestaltung</b>	Eine Tabelle mit Zahlen Fakten und Daten, kurz und knapp sind die wichtigen Kennzahlen aufgelistet
<b>Aussagen</b>	Wichtig ist wie viel Kapital und wie viel davon aus dem Ausland sind
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Der Einfluss des ausländischen Geldes auf die Türkei
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Wichtig ist wie viel Kapital und wie viel davon aus dem Ausland sind.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

### Artikel 3 – Otomarsan – Cumhuriyet Zeitung – 13. November 1976 – Seite 9

<b>Seitentitel</b>	Allgemein
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	OTOMARSAN "Yurt dışına taşan kuruluş" / Kutsal yolculuğunuzda adım adım yanınızdayız
<b>Lead</b>	Otomarsan sponsert Pilgerfahrten.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung auch im Religiösen Bereich
<b>Grafische Gestaltung</b>	Kaaba Foto
<b>Aussagen</b>	Werbung im religiösen Bereich seinen Verletzungen gestorben.
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Werbung religiöse Sponsoring von Fahrten mit dem Bus
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Werbung im religiösen Bereich.
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch

### Artikel 4 – Otomarsan – Cumhuriyet Zeitung – 10. Juni 1978 – Seite 5

<b>Seitentitel</b>	Nachrichten aus Istanbul
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	BAŞARILI İHRACATÇILARA ÖDÜL VERİLDİ
<b>Lead</b>	Es sind nur die Unternehmen aufgelistet, die ein Preis erhalten haben.
<b>Anlass des Artikels</b>	Preisverleihung
<b>Grafische Gestaltung</b>	Keine Hervorhebung im Text
<b>Aussagen</b>	Keine
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Auflistung der Unternehmen, die ein Preis erhalten haben.
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	keine
<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	niedrig

### Artikel 5 – Otomarsan – Cumhuriyet Zeitung – 19. Januar 1979 – Seite 3

<b>Seitentitel</b>	Nachrichten aus dem Ausland
<b>Rubrik Autoren</b>	Kein Autor angegeben
<b>Überschrift des Artikels</b>	Döviz karşılığı taşıt satışlarında Türk Otomotiv Sanayii 5,5 ay içinde yurdumuza 167 milyon dolar döviz sağladı
<b>Lead</b>	Werbung von Otomotiv Sanayi Derneği mit der Information, dass man über Otomarsan 167 Millionen Dollar gewonnen hat.
<b>Anlass des Artikels</b>	Werbung: Einnahme von Dollar
<b>Grafische Gestaltung</b>	Große Hervorhebung in der Seite.
<b>Aussagen</b>	Große Hervorhebung in der Seite
<b>(tatsächliche) Diskursposition</b>	Dollareinnahmen für die Türkei
<b>Besondere Auffälligkeiten</b>	Große Hervorhebung in der Seite

<b>Besondere Anmerkungen / Priorisierung</b>	hoch
--	------





# LEBENS LAUF (CURRICULUM VITAE)

**Name:** Asena Arslanoğlu geb. Gültekin

**Anschrift:** Rosenstr. 7a  
9446 Deggendorf

**E-Mail:** asenagultekin99@gmail.com

**Geburtsdatum:** 15.08.1990

**Geburtsort:** Deggendorf, Deutschland

## Ausbildung:

09/2014 – heute **M.A. in Interkulturelles Management**  
Deutsch-Türkische Universität, Istanbul, Türkei

10/2010 – 08/2014 **B.Sc. in Wirtschaftsmathematik**, Note 2,5  
Spezialisierung: Informatik, BWL  
Universität zu Köln

09/2013 – 01/2014 **Erasmus Auslandssemester**  
Bosporus Universität, Istanbul, Türkei

08/2012 – 12/2012 **Auslandssemester**  
San Diego State University, Kalifornien, USA

09/2001 – 06/2010 **Erwerb des Abiturs**, Note 2,5  
Comenius Gymnasium Deggendorf

## Berufserfahrung:

07/2017 - heute **T.CON GmbH**, Plattling  
SAP Basis Beraterin

08/2015 - 05/2017 **Itelligence AG**, Istanbul  
SAP Basis Beraterin

04/2013 – 07/2014 **Sevenval Technologies GmbH**, Köln  
Werkstudententätigkeit bei Office Management

03/2014 **Garanti Bank**, Istanbul, Türkei

01/2013 – 03/2013      **Praktikum bei Asset and Liabilities Management**  
**Technische Hochschule Deggendorf**  
Praktikum beim Rechenzentrum

04/2012 – 08/2012      **Westdeutscher Rundfunk, Köln, Deutschland**  
Werkstudententätigkeit bei Sendeleitung

## **Zusätzliche Kenntnisse:**

**Sprachen:**                      Deutsch - Muttersprache, Türkisch - Muttersprache,  
Englisch - Fortgeschritten

**EDV-Kenntnisse:**              MS-Office, ABAP, Java, HTML, CSS und JavaScript

**Hobbys:**                        Reisen, Singen, Schwimmen, Zeichnen, Wandern

Deggendorf, den 26.05.2019