

İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA BİR GÖÇ TRAJEDİSİ: STRUMA*

A MIGRATION TRAGEDY IN WWII: STRUMA

Çağhan SARI**

Makale Bilgisi/Article Info: Geliş/Received: 02/11/2021 Düzeltme/Revised: 30/11/2021 Kabul/Accepted: 18/12/2021

Araştırma Makalesi/Research Article

Atf / Cite as: Sarı, Ç. (2021). İkinci Dünya Savaşı'nda Bir Göç Trajedisi: Struma. *Bellek Uluslararası Tarih ve Kültür Araştırmaları Dergisi*, 3 (2), 192-212. <https://dx.doi.org/10.52735/bellek.1018232>

ÖZ

İnsanların buldukları yeri kendi iradeleri dışında terk etmeleri zorunlu göç olarak tanımlanmıştır. Savaşlar, dini siyasi etnik baskılar ve güvenlik ihtiyacı zorunlu göçün nedenleri arasındadır. İkinci Dünya Savaşı'nda insanlık suçları yönünden birçok suça imza atan Nazi Almanya'sı faaliyetlerini Almanya ile sınırlı tutmamıştır. Nazi Almanya'sının Avrupa'da işgal ettiği ülkelerde de Yahudi karşıtı yasaları uygulamalarıyla Romanya'da ikamet etmekte olan Yahudilerin can güvenliği tehlikeye girmiştir. Romanyalı Yahudiler, Campania Mediteranea de Vapores Limitada isimli bir acenteden Panama bandıralı Struma gemisini kiralarak, Türkiye karasularından geçip Filistin'e ulaşmak istemişlerdir. Struma, 1830 model bir kömür gemisidir. 12 Aralık 1941'de Köstence limanından 769 yolcu ve 10 mürettebatla yola çıkan geminin motoru İstanbul'a varmadan çatlamıştır. Onarıldıktan sonra İstanbul Boğazına varınca ikinci kez motor arızası yaşamıştır. Almanya'nın baskısıyla gemideki yolcuların kıyıya çıkmasına izin verilmezken Struma, dokuz hafta boyunca Sarayburnu'nda bekletilmiştir. İngiltere, ABD büyükelçiliği ile Vehbi Koç'un girişimleriyle bazı yolcuların inmesine izin verilmiştir. 23 Şubat 1942'de Struma Şile açıklarına çekilmiştir. 24 Şubat 1942 sabahı bir denizaltı tarafından batırılmıştır. 768 kişi hayatını kaybederken iki kişi kurtulmuştur. 1970'lerde Sovyet arşivleri ışığında geminin bir Sovyet denizaltısı tarafından batırıldığı anlaşılmıştır. Türk edebiyatında birçok romanın konu edindiği Struma'nın zorunlu göç yolculuğu felaketle sonuçlanmıştır. Bu çalışmayla Struma faciasını inceleyerek göç araştırmaları literatürüne katkı sağlanması amaçlanmıştır. Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, tetkik ve telif eserler ile dönemin Türk basını bu çalışmanın kaynaklarını teşkil etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Holokost, İkinci Dünya Savaşı, Romanya, Struma, Yahudi, Zorunlu Göç.

* Bu araştırma sürecinde; TR Dizin 2020 kuralları kapsamında “Yükseköğretim Kurumları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesinde” yer alan tüm kurallara uyulmuş ve yönergenin ikinci bölümünde yer alan “Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiğine Aykırı Eylemlerden” hiçbirini gerçekleştirilmemiştir.

** Öğretmen, Özel Acarkent Doğa Anadolu Lisesi, İstanbul/Türkiye, e-mail: caghansari@gmail.com, ORCID: 0000-0002-1851-6123

EXTENDED SUMMARY

By general definition, migration is the change of population mobility. It is the movement of people to other places by leaving the geographical area where they live partially or deeply. In international law, migrations are divided into two as regular and irregular migration in terms of legal procedure. Migrations according to their distance are grouped under two headings as migrations within the borders of the country and out of the country. According to the formation process, there is a distinction between voluntary and forced migration. Wars, natural disasters, inadequacy of social services, difficulties in meeting basic needs, unemployment, religious, political and ethnic pressures, the need for security, the effect of state plans such as dam and road construction are the causes of forced migration. Seasonal and permanent migrations also make migrations a title according to their duration. In 1933, when the Nazi Party came to power in Germany and Adolf Hitler became Chancellor of Germany, the country entered a totalitarian regime. By enacting anti-Jewish laws, Hitler implemented the policies of oppression and intimidation against the Jewish population in the country. In 1935, the Nuremberg laws were passed, defining Jews as second-class citizens. With these laws, which racialized the society, marriage between Jews and non-Jews was prohibited. Discrimination began in economic life, and Jews were oppressed in all economic activities ranging from rental contracts to taxes. The genocide against the Jews in Europe has passed to the stage of massacre. In 1940, while the Nazi expansionism was advancing unabated in Europe, Romania got closer to Germany. On October 8, 1940, German troops entered the country under the pretext of protecting Romania. On November 23, 1940, Romania joined the Axis. In order to avoid the danger of extinction, the Jewish presence in Europe tried to immigrate to Palestine, where the British mandate was administered. Before the war, the number of Jews who came to Palestine illegally due to the pressures of the Nazi administration reached 37,000. In June 1941, 4000 Jews were massacred in the city of Iasi in northern Romania. Upon this development, the Jews in Romania accelerated their efforts to immigrate to Palestine. However, on July 31, 1941, the French Embassy announced that the British authorities prohibited Jews from entering Palestine, that they could not issue a transit visa to the Jews for this reason, and that the Jews in the direction of Palestine would return to their place of origin or extradite them to Meadan-Ekbes. While Turkey's diplomatic correspondence with Romania continued, Romanian Jews chartered the ship Struma from an agency called Compania Mediteranea de Vapores Limitada in Bucharest to take them to Palestine. The ship was an 1830 model. It was 46 meters long, 5.70 meters wide, and weighed 180 tons. Their machines were manufactured by Benz company. However, these machines were assembled from a sinking ship in the Danube. Previously owned by a Greek company, the ship was called Macedonia, and when it was bought by a Bulgarian company, it was renamed Struma. On February 15, 1941, Dr. When Baruch bought Konfino, the ship's flag was changed to Panama instead of Bulgaria. The technical features of the ship reveal its unsuitability for human transportation. There was no collection and rescue equipment on the ship, which was used for animal transportation in the Danube. The water tank and food storage compartment were inadequate. There was only one toilet and four sinks on board. The ship did not have its own doctor. For passengers, there were triple wooden bunk beds 65 cm wide. The necessary permits were obtained through bribery in order for the ship, which had a transport document as a cargo ship, to set off. Advertisements of the ship began to be published in various newspapers in September. The date of departure in the advertisements was October 6th. It was 200,000 lei for adults, 100,000 lei for children under 12 years old, and 350,000 lei for spacious cabins. On December 7, passengers were brought from Bucharest to Constanta by train. Between 8 and 12 December, passengers were taken aboard by making body and baggage searches. Valuables were confiscated. The passengers reacted when they saw that Struma was waiting for them in the port instead of a transatlantic. Greek Pandelis lied that the main ship was waiting in the open sea, that it was a transport ship. On 12 December 1942, at 14.00, Struma sailed from the port of Constanta under the command of Bulgarian captain Yona Berkovici. While some sources gave the captain's name as Garbotenco, the main captain Emil Paraschivescu did not accept the mission on the grounds that the ship could not withstand this voyage. The Struma stopped at 2:40 p.m. due to a malfunction in its engines. There was a problem in the electrical parts of the ship, which was far above the capacity it could carry, and lack of oxygen began. In the morning of 13 December, a tugboat docked. The mechanic from the tugboat said he could fix the engines but he had to be paid for it. Struma arrived in Turkish territorial waters on 15 December 1941. When it was noticed that he had entered the mined area off the Bosphorus, he encountered the first intervention of the Turkish authorities. Struma was towed off Sarayburnu by the tugboat Alemdar, which was dispatched to the region due to repeated machine failure. Some passengers were allowed to disembark with the initiatives of the British, US embassy and Vehbi Koç. On February 23, 1942, Struma was withdrawn off the coast of Şile. It was sunk by a submarine on the morning of February 24, 1942. While 768 people lost their lives, two people were saved. On February 28 and March 6, the Turkish Ambassador to the United States, Münir Ertegün, also relayed the news of Struma in the American press and confirmed to the Turkish authorities that Struma was sunk by a submarine. On March 8, 1942, the British Embassy in Turkey also claimed that the ship may have been "deliberately" sunk. After the incident, Pandelis, the owner of the agency chartered the ship, was tried by the Romanian judiciary and was acquitted. A few days after the sinking of the Struma, posters were hung in the Jewish neighborhoods in Palestine: "The murderer Sir Harold Macmichael is WANTED for the crime of causing the drowning death of 800 immigrants on the British Government's Palestine High Commissioner Struma". In the 1970s, the ship was a Soviet submarine in the light

of Soviet archives It was found that it was sunk. The forced migration journey of Struma, which is the subject of many novels in Turkish literature, ended in disaster. With this study, it is aimed to contribute to the migration research literature by examining the Struma disaster. The Republic Archive of the Presidency of State Archives, research and copyrighted works and the Turkish press of the period constitute the sources of this study.

Keywords: Forced Migration, Holocaust, Romania, Second World War, Struma.

GİRİŞ

Genel tanımla göç, nüfus hareketliliğinin değişimidir. İnsanların kısmen veya köklü olarak yaşadıkları coğrafi bölgeyi terk ederek başka yerlere yerleşmeleridir.¹ Tarih boyunca birçok teorisyen göçlerle ilgili sosyolojik tanımlamalar arayışına girmişlerdir. William Farr, göçün hiçbir kesin kanuna bağlı olmaksızın yürüdüğünü iddia ederken Ravenstein göçleri, göç ve mesafe, göç ve basamakları, yayılma ve emme süreci, göç zincirleri, doğrudan göç, kır kent yerleşimcileri farkı ve kadın erkek farkı prensipleri ile açıklamaktadır.² William Petersen, göçleri kategorileştirmektedir. Bunlar; ilkel göçler, zoraki ve yönlendirilen göçler, serbest göçler ve kitlesel göçlerdir. Zoraki ve yönlendirilen göçlerde, doğanın veya sosyal baskının meydana getirdiği göçler olarak açıklamaktadır. Petersen, Nazilerin Yahudileri göçe zorlamak için uyguladıkları anti-Semitik eylemleri, Yahudi karşıtı kanunları ve Yahudileri toplama kamplarına taşımak için meydana getirdikleri politikaları zoraki göçe örnek olarak vermektedir.³

Uluslararası hukukta da göçler, düzenli ve düzensiz göç olarak yasal prosedür açısından ikiye ayrılmaktadır. Mesafesine göre göçler, ülke sınırları içerisinde ve ülke dışına gerçekleşen göçler olarak iki başlıkta toplanmaktadır. Oluşum sürecine göre ise gönüllü ve zorunlu göç ayrımı vardır. Savaşlar, doğal afetler, sosyal hizmetlerin yetersizliği, temel ihtiyaçların karşılanmasındaki zorluklar, işsizlik, dini, siyasi ve etnik baskılar, güvenlik ihtiyacı, baraj ve yol yapımı gibi devlet planlarının etkisi zorunlu göçün nedenleridir. Mevsimlik ve sürekli göçler de süresine göre göçleri başlık haline getirmektedir.

1933 yılında Nazi Partisi'nin Almanya'da iktidara gelip Adolf Hitler'in Almanya Şansölyesi olmasıyla, ülkede totaliter rejime girilmiştir. Hitler, Yahudi karşıtı kanunları çıkartarak, ülkedeki Yahudi nüfusa yönelik baskı ve yıldırma politikalarını tatbik etmiştir. 1935'te Yahudileri ikinci sınıf vatandaş statüsünde tanımlayan Nüremberg yasaları çıkarılmıştır.⁴ Toplumu ırksal sınıflandırmaya tabii tutan bu kanunlarla, Yahudiler ile Yahudi olmayanlar arasında evlilik yasaklanmıştır. Ekonomik yaşamda ayrımcılık başlatılmış, kira kontratlarından vergilere kadar uzanan bütün iktisadi faaliyetlerde Yahudilere baskı uygulanmıştır. 1938 yılının başlarında Yahudilerin dükkanlarını Almanlara satılmasına zorlanmış, satılmayan dükkanlar ise tamamen kapatılmıştır. 1938 yılının Ekim ayında, Almanya'da doğmuş 18.000 Polonyalı Yahudi sınır dışı edilmiştir.⁵ Ayrımcılık hareketi 9 Kasım 1938'i 10 Kasım'a bağlayan gece zirveye ulaşmış ve Almanya genelinde pogrom yaşanmıştır. Olaylarda yüzlerce sinagog yakılmış, Yahudilerin evleri ve dükkanları yağmalanmış, Yahudi mezarlıkları tahrip edilmiştir. Olayların sonunda 30.000 kadar Yahudi toplama kamplarına götürülmüştür. Mayıs 1939'da Almanya'daki Yahudiler, angaryaya zorlanmış, belediye ve yol yapım işlerinde çalıştırılmışlardır. Almanya, 1 Eylül 1939'da Polonya'ya saldırmış, Polonya'nın müttefikleri İngiltere ve Fransa'nın da Almanya'ya savaş ilan etmeleriyle İkinci Dünya Savaşı başlamıştır. Polonya'nın ardından Danimarka ve Norveç'i

¹ Ahmet Vedat Savaşgür, "Göç Olgusunun İzahına Yönelik Geliştirilen Teoriler", *BABIR International Journal for Human Sciences*, C. 2, S. 3, s. 68.

² Savaş Çağlayan, "Göç Kuramları ve Göçmen İlişkisi", *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2006, S. 17, s. 68-70.

³ S. Çağlayan, "Göç Kuramları...", s. 76.

⁴ Jane Caplan, *Hitler Almanyası 1933-1945*, çev. İdem Erman, İnkılap Yayınları, İstanbul 2012, s. 127.

⁵ J. Caplan, *Hitler Almanyası...*, s. 128.

istila eden Almanya, 10 Mayıs 1940'ta Almanya'nın Batı Avrupa'da taarruza geçmesiyle beş haftada Benelüks ülkeleri ile Fransa'yı savaş dışı bırakmıştır. İkinci Dünya Savaşı'yla beraber dışlama politikasının yerini imha politikası almıştır.⁶

31 Temmuz 1941 tarihinde Nazi Almanya'sında ikinci adam konumundaki Hermann Goering, Sicherheitsdienst (SD) Şefi Reinhard Heydrich'e gönderdiği emirle şu talimatı vermiştir; "*Alman etkisinde bulunan Avrupa topraklarında Yahudi sorununun topyekûn çözümü bakımından gerekli hazırlıkların yapılmasına sizi memur ediyorum... Ayrıca sizi, Yahudi sorununun düşünülen şekilde son çözümünü uygulamak üzere şimdiye kadar alınmış olan tedbirleri... gösteren bir raporun olabildiğince çabuk tarafıma verilmesi işi ile de görevlendiriyorum.*"⁷ Bu emrin Yahudilerin yok edilmesi anlamını taşıdığı, savaş sonrası kurulan Nüremberg Savaş Suçları Mahkemesi'nde ortaya çıkmıştır. Almanya Başbakanlığı şefi Hans Lammers'in mahkemede verdiği ifadesinde "Hitler'in Son Çözüm Emri" olarak isimlendirilen talimatın detaylarını aktarmıştır. 20 Ocak 1942 tarihinde Berlin Wannse'de bakanlık temsilcileri, Schutzstaffel (S.S.) ve S.D şeflerinin hazır bulunduğu bir toplantı yapılmıştır. Toplantıya ait tutanaklar savaştan sonra ele geçirilip Nüremberg Savaş Suçları Mahkemesi'nce incelenmiştir. Toplantıya başkanlık eden Heydrich, o tarihte Avrupa'da on bir milyon kadar Yahudi'nin yaşadığını vurgulayarak şunları söylemiştir:⁸

"Yahudiler, Son Çözüm uygulaması meyanında bugün için Doğuya götürülecekler... Orada çalıştırılacaklar. Kadınlardan ve erkeklerden ayrı ayrı büyük iş taburları kurulacak, çalışabilecek Yahudiler bu bölgelere getirildikten sonra onlara yol yaptırılacaktır. Bu sırada elbette büyük bir kısmı doğal azalma gösterecektir. Sonunda bütün koşullar altında dayanıp ölmeyenlere- çünkü dayananlar elbette en kuvvetliler olacaktır- ona göre işlem yapılacaktır, çünkü doğal bir seçmeden geçen insanlar yeni bir Yahudi gelişmesinin çekirdeği olabilirler."

Böylelikle Avrupa'da Yahudilere yönelik soykırımın katliam aşamasına geçilmiştir. 1940 yılında Avrupa'da Nazi yayılcılığı hız kesmeden ilerlerken Romanya, Almanya ile yakınlaşmıştır. Haziran 1940'ta petrol yataklarının bulunduğu Besarabya'nın Sovyetler Birliği tarafından işgal edilmesi üzerine General Ion Antonescu, Kral Carol'un tahtını oğlu Mihail'e terk etmesine zorlamıştır. Bu tarihten itibaren Antonescu Romanya'da idareyi fiilen eline almıştır. Sanayici Dış İşleri Bakanı Ion Gigurtu'nun, Romanya Başbakanı olmasıyla Almanya ve Romanya arasında ekonomik ilişkileri geliştiren anlaşma imzalanmış, kendisi de Yahudi karşıtı olan Gigurtu, Ağustos 1940'ta Hitler ile görüşmüştür. Gigurtu, görüşmesinde Hitler'e Avrupa Yahudilerinin tamamının kıtadan tahliye edilmesi fikrini açmıştır.⁹

8 Ekim 1940'ta Alman birlikleri, Romanya'yı koruma bahanesiyle ülkeye girdi. 23 Kasım 1940'ta Romanya, Mihver'e katıldı.¹⁰ 9 Eylül'de Romanya'da anti-Semitist kanunlar yürürlüğe girdi. Haziran 1941'de Kuzey Romanya'da Yaş kentinde 4.000 Yahudi katledildi.¹¹ Yahudilerin kollarına sarı bant takma zorunluluğu getirildi. Romanya'daki Yahudi Cemaat Teşkilleri Birliği kapatıldı. Yahudi kökenli 1430 Avukat Rumen barolarından atıldı. Romanya'daki Yahudi toplumu için ülkeyi terk ederek Filistin'e göç etmekten başka bir çare kalmadığı öngörüldü.

1. Romanya Yahudilerinin Ülkeden Ayrılışı

Avrupa'daki Yahudi varlığı yok olma tehlikesinden kurtulmak için İngiltere'nin manda yönetiminin bulunduğu Filistin'e göç etmeyi denemiştir. Savaştan önce Nazi yönetiminin

⁶ J. Caplan, *Hitler Almanyası...*, s. 131.

⁷ William L. Shirer, *Nazi İmparatorluğu*, c. III, çev. Rasih Güran, İnkılap Yayınları, İstanbul 2002, s. 1215.

⁸ W. L. Shirer, *Nazi İmparatorluğu...*, s. 1217.

⁹ Mark Mazower, *Hitler İmparatorluğu İşgal Avrupası'nda Nazi Yönetimi*, çev. Yavuz Alogan, Alfa Yayınları, İstanbul 2013, s. 195.

¹⁰ Çetin Yetkin, *Struma Bir Dramın İç Yüzü*, Gürer Yayınları, İstanbul 2016, s. 26.

¹¹ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 27.

baskıları nedeniyle Filistin'e kaçak yollarla gelen Yahudi sayısı 37.000'i bulmaktadır.¹² Savaşın başlamasıyla göçmen sayısı artış göstermiştir. İngiltere, mandası altındaki Filistin'deki Araplarla sorun yaşamamak adına kaçak göçleri önlemeye çalışmıştır. Göç sertifikası bulunmayan Yahudilerin, Filistin'e ulaştıklarında geri gönderilmeleri, trajedilerin meydana gelmesine neden olmuştur. Nazi işgalinden kaçan Yahudiler, geri gönderildikleri yerlerde infaz ediliyorlardı. Türkiye, Avrupa'dan Filistin'e göç yollarında önemli bir geçiş güzergahıydı. Türk hükümeti, Filistin'e kaçak Yahudi göçleri nedeniyle İngiltere ile karşı karşıya gelmek istememekteydi. Yahudi nüfusuna kapılarını açarak Almanya ile de bir çatışmaya girmekten kaçınan Türkiye, savaş boyunca sürdürdüğü denge politikasının insanî boyutlarıyla uğraşmıştır. 3 Ekim 1940 tarih ve 6/4564 sayılı kararname ile İngiliz ve Fransız pasaportu taşıyan Yahudilerin, Türkiye'de kalmamaları ve transit geçmeleri şartıyla göçmen gemilerinin Türk karasularından geçişlerine izin verdi.¹³

Romanya hükümeti, 27 Eylül 1940'ta Ankara'daki büyükelçiliği aracılığıyla Türkiye Dış İşleri Bakanlığı'na diplomatik dilde *Note verbale* (şifahi nota) vererek, ülkelerinde bulunan her yaştan Yahudi'nin Filistin'e gitmek için formaliteleri tamamladıklarını, Türkiye'nin bu yolculara müsaade etmesini talep etti.¹⁴ 25 Kasım 1940 tarihinde Romanya Büyükelçiliği, Türkiye'nin şifahi notaya cevap vermemesi üzerine yeni bir nota vererek Romanya'daki Fransız Konsolosluğu'nun Yahudilere vize vererek, İngiltere'den de göç için gerekli izinlerin alınacağını temin etmektedir. Filistin'e ulaşımında Suriye'nin Fransız mandası olması nedeniyle Fransa Hükümeti de devreye girmiştir. İngiltere hükümeti ise Filistin'deki manda yönetimi altındaki Arapların asayiş bozacakları endişesi ile Yahudilerin Filistin'e göçlerini sınırlandırma kararı almıştır.¹⁵ Türkiye, İngiltere'nin Filistin politikası sebebiyle Filistin istikametindeki transit geçişlere temkinli yaklaşmış ve İngiltere'nin de müsaadesini beklemiştir. Romanya 9 Aralık 1940 tarihinde Türk makamlarına yine bir nota vererek Fransa Hükümetinin Rumen Yahudilerinin Filistin'e gidebilmeleri için transit vizesi vermekten vazgeçtiklerini bildirdi. 1940 yılı içerisinde Romanya'daki Yahudilerin Filistin'e nakli gerçekleşmedi. Fransa ile tekrar temas kuran Romanya, Fransız hükümeti ile vize sorununda aşama kaydettiğini bildiren yazısını Türk Dış İşleri Bakanlığı'na 16 Ocak 1941 tarihinde ilettili;¹⁶

"Fransa Hükümeti, Yahudi göçmenlerin Suriye üzerinden Filistin'e gönderilmesini sonunda kabul etmiştir. Ancak şu şartları öne sürmektedir: Göçmenler, önceden, Filistin'e giriş vizesi ve göç belgesi almış olacaktırlar. Suriye'den geçişler haftalık 50 kişiyi geçmeyecektir. Romanya Elçiliği, bunları Dışişleri Bakanlığının bilgisine sunarken, bu durumda Türk makamlarının da Yahudi Göçmenlere transit vizesi vereceklerini ümit etmektedir..."

Türkiye Dış İşleri, Fransa Büyükelçiliği'nden Romanya'nın ilettiliği yazıyı teyit etti. 11 Şubat 1941 tarihinde Romanya Hükümeti, Yahudi göçmenlerin Suriye'den geçememeleri durumunda ülkeye geri kabul edeceklerinin garantisini verdi.¹⁷ 12 Şubat'ta Dışişleri Bakanlığı, İçişleri Bakanlığını bir yazı ile haftada 50 kişiyi geçmeyecek şekilde göçmenlerin geçeceği hususunda bilgilendirdi.

Haziran 1941'de Kuzey Romanya'daki Yaş kentinde 4000 Yahudi katledildi.¹⁸ Bu gelişme üzerine Romanya'daki Yahudiler, Filistin'e göç edebilmek için çalışmalarını hızlandırdılar. Ancak 31 Temmuz 1941'de Fransa Büyükelçiliği, İngiliz makamlarının Yahudilerin Filistin'e girmelerini yasakladıklarını, bu gerekçe ile Yahudilere Suriye'den geçiş

¹² Tahir Kodal, "Türk Arşiv Belgelerine Göre II. Dünya Savaşı (1939-1945) Yıllarında Türkiye Üzerinden Filistin'e Yahudi Göçleri", *Atatürk Üniversitesi Atatürk Dergisi*, C. 5, S. 3, s. 140.

¹³ T. Kodal, "Türk Arşiv...", s. 141.

¹⁴ Bilal N. Şimşir, *Türk Yahudiler*, c. II, Bilgi Yayınevi, Ankara 2010, s. 328.

¹⁵ B. N. Şimşir, *Türk Yahudiler...*, s. 330.

¹⁶ B. N. Şimşir, *Türk Yahudiler...*, s. 331.

¹⁷ B. N. Şimşir, *Türk Yahudiler...*, s. 332.

¹⁸ Stanford J. Shaw, *Yahudi Soykırımı ve Türkiye*, çev. Fahir Armaoğlu, Timaş Yayınları, İstanbul 2014, s. 481.

vizesi veremeyeceklerini, Filistin istikametindeki Yahudilerin geldikleri yere döneceklerini veya Meadan-Ekbes'e iade edeceklerini bildirdi.¹⁹

Romanya'da tehlike altındaki Yahudi toplumu hakkında Türkiye'nin Romanya Büyükelçisi Hamdullah Suphi Tanrıöver'in 1 Kasım 1941 tarihli telgrafı tarihi önem taşıyan bir vesikadır.²⁰ Tanrıöver'in telgrafı şöyledir:²¹

"...Musevi meselesi hakkında son vaziyet arz olunur.

... Odesa'da Romen ricalinin ifadesine nazaran 80 bin Musevi katledilmiştir. Mareşal, Musevi cemaati reisi tarafından kendisine gönderilen mektuba verdiği aleni cevapta en selahiyetar bir lisanla Musevileri Romenler aleyhine binbir hile ve ihanet ile itham ediliyor. Beserabya kıtallerini takip eden Odesa kıtali vaziyetin fecaatini bir lat daha arttırmıştır. Ölüm tehlikesine maruz bir kütleye toprağımızdan geçmek hakkı verilmemek meselesinin bir defa daha mütalea buyurulmasını rica ederim. Elçilik mütemadiyen müracaatlar karşısında yeniden tasvirinde aciz olduğum müşkül vaziyete düşmüştür. Sokaklarda, mağazalarda, her yerde bizi kurtarınız diyorlar. Devletimizin dünya nazarında haiz olduğu insaniyet ve merhamet itibarı, ilanihaye kapımızı kapalı tutmayacağımıza dair bu insanlarda mevcut ümidi takviye etmektedir... Müracaat her yoldan mütemadiyen artarak tekerrür edecektir. Gözyaşı ile etrafımızda dolaşan bir insan kütesine, geçen defa olduğu gibi Fransız ve İngilizlerle anlaşarak, mevcudiyetini pek iyi bildiğim bütün müşkülata rağmen halaskâr bir cevap vermenizi tekrar rica ederim."

Türkiye'nin Romanya ile diplomatik yazışmaları devam ederken, Rumen Yahudileri, kendilerini Filistin'e götürmesi için Bükreş'te Compania Mediteranea de Vapores Limitada isimli bir acenteden Struma gemisini kiraladılar. Gemi, 1830 modeldi. Boyu 46 metre, eni 5,70 metre, ağırlığı 180 tondur. Makinaları Benz firması tarafından imal edilmişti. Ancak bu makinalar, Tuna'da batan bir gemiden sökülerek monte edilmişlerdi. Öncesinde Yunan bir şirkete aitken adı *Macedonia* olan gemi, Bulgaristan menşeli bir firma tarafından alınca *Struma* adını almıştı.²² 15 Şubat 1941'de Dr. Baruh Konfino satın alınca geminin bandırası Bulgaristan yerine Panama ile değiştirilmişti. Geminin teknik özellikleri ise insan taşımacılığına elverişsizliğini ortaya koymaktadır. Tuna'da hayvan taşımacılığında kullanılmış gemide tahsiliye ve kurtarma donanımı yoktu. Su deposu ve yiyecek stok bölümü yetersizdi. Gemide yalnızca bir tuvalet, dört adet lavabo bulunuyordu. Geminin kendi doktoru yoktu. Yolcular için 65 cm genişliğinde üçlü ahşap ranzalar vardı. Yük gemisi olarak taşımacılık belgesine sahip geminin yola çıkabilmesi için gerekli izinler rüşvet yoluyla alınmıştı.²³ Bu belgelerde dahi taşınabilir yolcu miktarı 250 idi.²⁴ Acente sahibi Yunanlı iş adamı Pandelis, yolculara katalogdan Queen Mary transatlantiğin fotoğraflarını göstererek bilet satmıştı.²⁵

Geminin ilanları Eylül ayı içerisinde çeşitli gazetelerde yayınlanmaya başladı. İlanlarda hareket tarihi 6 Ekim'di. Yetişkinler için 200.000 Ley, 12 yaş altındaki çocuklar için 100.000 Ley, geniş kamaraların ücreti ise 350.000 Ley'di.²⁶ Yolculara günde üç öğün yemek verilecekti. Filistin'e giriş vizeleri İstanbul'da alınacaktı. Yolcular yanlarında 20 kilogram bagaj taşıyabileceklerdi. 4 Eylül'de Romanya'daki Siyonist Teşkilatı Aliyah Komitesi Romanya İç İşleri Bakanlığı'na Struma'nın yola çıkması için resmen başvurdu. 8 Ekim'de Struma'nın kalkış tarihinin ertelendiği duyuruldu. Yolculara, seyahat için devlet yetkililerinin ikna çalışmalarının sürdürüldüğü, bu arada biletlerin 1000 dolara yükseltildiği açıklandı. İngiltere'nin Filistin Yüksek Komiseri Sir Harold MacMichael, Struma'dan haberdar olunca, 9 Ekim'de İngiltere Sömürgeler Bakanlığı'na bir yazı yazarak, geminin Filistin'e ulaşmasının engellenmesini,

¹⁹ B.N. Şimşir, *Türk Yahudiler...*, s. 334.

²⁰ B.N. Şimşir, *Türk Yahudiler...*, s. 327.

²¹ Metinde herhangi bir düzeltme yapılmamıştır.

²² Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 47.

²³ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 48.

²⁴ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 49.

²⁵ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 62.

²⁶ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 83.

Mihver devletlerinin Filistin'e Yahudi mültecileri yollayarak İngiltere'yi güç durumda bırakmak istediklerini bildirdi.

11 Ekim 1942 tarihinde İngiltere Sömürgeler Bakanlığı, bu yazıya yanıt vererek, Montreaux Boğazlar Sözleşmesi hükümlerince bu geminin Boğazlardan geçmesinin engellenemeyeceğini ilettiler. Macmichael'in görüşündeki ısrarı üzerine Sömürgeler Bakanlığı, Türk Dış İşleri'ne geminin geçişine izin verilmemesi ricasında bulundu.

7 Aralık günü yolcular trenle Bükreş'ten Köstence'ye getirildiler. 8-12 Aralık tarihleri arasında yolcular üst ve bagaj aramaları yapılarak gemiye alındılar. Değerli eşyalarına el konuldu. Yolcular, limanda kendilerini bir transatlantik yerine Struma'nın beklediğini görünce tepki gösterdiler. Yunan Pandelis, açık denizde esas geminin beklediği, bunun bir nakil gemisi olduğu yalanını söyledi.²⁷ Pandelis, ayrıca yolculara kendisinin trenle İstanbul'a geçerek, Filistin vizelerini alacağına teminatını verdi.

Yolcular gemiye alınırken Türkiye'nin Köstence Konsolosu Fuak Aktan, Türkiye'ye bir telgraf çekti. Aktan'ın telgrafı şöyledir;²⁸ “*İstanbul'dan transit geçecek vizesiz 700 Yahudi Bükreş'ten geldi. Bir Yunan ve 54 İtalyan idaresinde bulunan 350 tonilatonluk Struma vapuruna adam başına elli üç bin lira ila sekiz yüz bin navlon verilerek irkap edilmektedirler. Salı günü hareketleri mukarrerdir.*”

2. Struma'nın Yolculuğu

12 Aralık 1942 tarihinde, saat 14.00'da Struma Köstence limanından Bulgar kaptan Yona Berkovici idaresinde yola çıktı. Bazı kaynaklar kaptanın ismini Garbotenco olarak verirken esas kaptan Emil Paraschivescu, geminin bu yolculuğa dayanacağı gerekçesiyle görevi kabul etmedi. Struma'nın taşıdığı yolcu sayısı üzerinde de görüş birliği yoktur. Tarihçi yazar Rifat N.Bali, “*Devletin Yahudileri ve 'Öteki' Yahudi*” isimli eserinde Struma'nın yolcu sayısını 778 vermektedir (Bali, 2004: 263). Bali'nin bir başka eseri “*Musa'nın Evlatları Cumhuriyet'in Yurttaşları*” isimli eserinde de Amerikan konsolosluk raporuna dayanarak 769 yolcunun bulunduğu bilgisini vermektedir (Bali, 2005: 183). Mustafa Hergüner de 769 sayısını verirken, diğer kaynaklardan farklı olarak bunun toplam mevcut olduğunu, 761 yolcu 8 mürettebat olduğunu aktarmaktadır.²⁹ Struma ile ilgili en kapsamlı çalışmanın sahibi Çetin Yetkin ise toplam yolcu sayısını 748'i izimli 21'i kaçak olarak 769 olarak belirlemektedir. Ömer Lütfi Kamburoğlu yolcu sayısını 770 olduğunu iddia etmektedir.³⁰ United States Holocaust Memorial Museum'un ansiklopedi sayfasına göre yolcu sayısı 767'dir.³¹ Yolcu sayısına tartışmalarına Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi belgeleri ile nihayet verilmektedir. Arşiv vesikalarına göre gemideki yolcu sayısı 769'dur.³²

Struma, saat 14.40'ta motorlarındaki arıza nedeniyle durdu. Taşıyabileceği kapasitenin çok üstüne çıkan gemide elektrik aksamında da sorun çıktı, oksijensizlik başladı. 13 Aralık sabah saatlerinde bir römorkör gemiye yanaştı. Römorkörden gelen makinist, motorları tamir edebileceğini ancak bunun için kendisine ücret ödenmesi gerektiğini söyledi. Yolcuların yanlarında para yoktu. Değerli eşyalarına da Köstence limanında el konulmuştu. Bu nedenle yolcular arasında evlilik yüzükleri toplandı. 250 adet alyans römorkörün makinistine tamirat bedeli olarak verildi.³³ Yolculuğa bu tamiratın ardından devam eden Struma, 15 Aralık 1941 tarihinde Türk karasularına vardı. İstanbul boğazı açıklarında mayınlı bölgeye giriş yaptığı fark

²⁷ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 62

²⁸ B.N. Şimşir, *Türk Yahudiler...*, s. 335.

²⁹ M. Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında...*, s. 340.

³⁰ <http://kanburoglu.com/makale203.htm> (son erişim: 17.05.2021).

³¹ <https://encyclopedia.ushmm.org/content/tr/article/voyage-of-the-struma> (son erişim: 17.05.2021).

³² *BCA*, Fon Kodu: 30.10.0.0 Yer Kodu: 124.881.6: 2.

³³ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 91.

edilince, Türk makamlarının ilk müdahalesi ile karşılaştı. Tekrarlayan makine arızası yüzünden bölgeye sevk edilen Alemdar römorkörü tarafından Struma, Sarayburnu açıklarına çekildi.³⁴

3. İstanbul'da Bekleyiş

Geminin İstanbul'a varmasıyla beraber diplomatik girişimlerde ikinci aşamaya geçildi. Alman ordularının 1 Mart 1941'de Bulgaristan'a girmesiyle Trakya sınırında iki ülke komşu olmuştu. Hitler, İnönü'ye hitaben bir mektup göndererek Türkiye'ye saldırmazlık konusunda güvence vermekteydi.³⁵ Almanya'nın Türkiye'yi yanında savaşa sokma girişimlerinin yanı sıra Türkiye'den transit geçiş talep ederek Irak ve İran'ı işgal etme planları da bulunuyordu.³⁶ Almanya'nın Türkiye'ye yönelik baskılarını arttırdığı süreçte, Struma'da bulunan Yahudi göçmenlerin Türkiye tarafından himaye edilmesi, iki ülke arasında siyasi bir kriz yaratması ihtimalini doğuruyordu. Almanya'nı tamamen karşısına almak istemeyen Türkiye'nin bir diğer çekincesi de Almanya'nın Rus topraklarında mağlup olması üzerine savaş sonrası Sovyetler Birliği'nin Türkiye için tehlike arz edecek olma ihtimaliydi.³⁷ İngiltere'nin de geminin Filistin'e ulaşmasını engellemesi de Türkiye'nin hareket alanını kısıtlamaktaydı.

19 Aralık günü İstanbul Valisi, acele kaşesiyle İç İşleri, Dış İşleri ve Ulaştırma Bakanlıklarına bir telgraf çekti. Telgraf;³⁸ "1 – Struma motoru hakkında. 2- 769 Romen Yahudisini hamil bulunan Panama bandıralı 148 net, 226 groston hacminde 80,90 senelik bir teknedir. Makine arızalı, kasten yapılmış deliktir. Ehli vukuf tamir için on günlük bir mühlete lüzum görmektedirler. Bu hal siyasi ve iktisadi bakımdan geminin limanda kalmasına mahzurlu kılmaktadır". Dış İşleri Bakanlığı geminin tamirinin derhal yapılarak, yolculuğuna devam etmesi talimatını İstanbul Valiliği'ne bildirdi. Yolcular ise Türkiye'nin kendilerini himaye edebileceği umuduyla gemideki çarşafaların üstüne "Yaşasın Türkiye Cumhuriyeti! Kurtarın Bizi!" yazarak gemiden görülecek şekilde astılar.³⁹ (Yetkin, 2016: 92).

Amerikan Yahudi Ortak Yardım Komisyonu, Türk makamlarına Yahudi göçmenleri mülteci olarak bir kampa yerleştirmelerini talep ederek, bütün masrafları karşılayacaklarını ilettiler. Ancak Türk makamları, bunun emsal karar teşkil edeceği düşüncesiyle reddetti. Gemiden sadece dokuz yolcunun inmesine müsaade edildi. Bunların beşi, vizelerinin süresi geçmiş olmasına rağmen İstanbul'daki İngiliz Konsolosluğu'nca Filistin sertifikaları bulunan kişilerdir. Diğer yolcular kanaması olan hamile bir kadın ile *Standard Oil Company of Newyork*'un Romanya temsilcisi Martin Segal ve ailesidir. Bu şirketin Türkiye temsilcisi Vehbi Koç, özel girişimleri sonucunda Segal ailesinin gemiden inmesini sağlamıştır.⁴⁰

Gemideki insanların ihtiyaçları, Yahudi Yardım Komisyonu ile Kızılay tarafından karşılanıyordu. Kızılay'ın İstanbul temsilciliğinden temin edilen günlük iye ihtiyaçları 23 Aralık 1941 tarihli Kızılay'ın İstanbul İhracat Gümrüğü Müdürlüğü'ne yazdığı mektuba göre şöyledir: 300 kilo ekmek, 100 kilo galeta, 100 kilo tuzlu uskumru balığı, 50 adet limon, 10 sandık portakal, 50 kilo şeker, 100 kilo havuç, 50 kilo helva, 1 sandık yumurta (1600 adet), 250 kilo patates, 3 kilo tuz, 50 kilo hurma, 50 kilo incir, 50 kilo salam, 10 şişe kanyak, 2 kilo ihlamur, 200 paket onbirlik sigara, 50 kilo fındık, 50 kilo beyaz peynirdir.⁴¹ Ayrıca

³⁴ M. Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında...*, s. 341.

³⁵ Mustafa Aydın, "İkinci Dünya Savaşı ve Türkiye (1939-1945)", *Türk Dış Politikası*, C.I, ed. Baskın Oran, İletişim Yayınları, İstanbul 2020, s. 439.

³⁶ Fahir Armaoğlu, *Türk Dış Politikası*, Kronik Yayınları, İstanbul 2018, s. 127-128.

³⁷ Selim Deringil, *Denge Oyunu İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Dış Politikası*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2007.

³⁸ B.N. Şimşir, *Türk Yahudiler...*, s. 335.

³⁹ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 92.

⁴⁰ Corry Guttstadt, *Türkiye, Yahudiler ve Holokost*, çev. Atilla Dirim, İletişim Yayınları, İstanbul 2016, s. 202.

⁴¹ N. Rifat Bali, *Musa'nın Evlatları, Cumhuriyet'in Yurttaşları*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005, s. 184.

İstanbul'daki Yahudi Yardım Komisyonu temsilcisi Simon Brod'un gemiye çıkmasına izin verilmesi üzerine Brod, gemiye insanî yardım malzemesi sevk etmeyi sürdürdü.

27 Aralık 1941 tarihinde Romanya, Türk hükümetine, geminin yasadışı yollarla ayrıldığı için Romanya'ya geri dönmelerinin mümkün olmadığını açıklayan bir telgraf gönderdi.⁴² Struma'nın Romanya'ya dönme ihtimali ortadan kalktı. 10 Ocak 1942 tarihinde gemi kaptanı Berkovici, İstanbul Liman Reislğine ve İstanbul acentesi Litopulos'a ayrı birer yazı gönderdi. İstanbul Liman Reislğine gönderdiği yazıda özetle, Panama'nın Mihver devletlerle savaş halinde olduğunu, Akdeniz'de seyrederken bir Türk harp gemisinin refakatçi olmasını, Bulgaristan'ın Panama ile harpte olmasından dolayı gemi mürettebatının kendi ülkelerine karşı sorumlu olduklarını, dolayısıyla geminin kaptanlığına devam etmek istemediklerini, Struma'daki yolcuların başka bir gemiyle yola devam etmelerini talep etmektedir.⁴³ Bilal Şimşir, kaptanın bu mektubunu, 'işin içinden sıyrılma' girişimi olarak değerlendirmektedir. Şimşir, mektubun tam metnindeki ifadeleri ve kaptanın ileri sürdüğü bahaneleri çürütmektedir.⁴⁴ Kaptanın Litopulos'a yazdığı mektupta ise, sinyalizasyon bayrakları, radyo alıcı cihazı için lambalar, içme suyu, mürettebat için konserve yiyecekler, mutfak için on dört günlük tahta ve kömür, gece sinyal lambaları için petrol talep ediyordu.⁴⁵

19 Ocak'ta yolcuların Filistin'e kabul edilmesi için Kudüs'te Yahudi Ajansı, İngiliz makamlarına başvurdu. İngilizler, bu başvuruya olumlu veya olumsuz bir yanıt vermedi. Girişimler devam ederken Sarayburnu açıklarındaki bekleyiş sürerken yolcuların sağlık durumları giderek kötüleşmektedir. 4 Şubat 1942 tarihinde Başbakanlık makamına gönderilen Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekaleti'nden Vekil Ahmet Hulusi Alataş imzasını taşıyan yazı şöyledir;⁴⁶

"Başvekalet Yüksek Makamına

Köstenceden Beyruta transit olarak 15/xıı/1941 tarihinde boğazdan geçerken makinesine arız olan sakatlık dolayısıyla İstanbul limanında tevakukkufa mecbur kalan Panama bandıralı Usturuma vaporunda bulunan ve sıhhi nezaret altına alınan 769 yahudi göçmeninin, makinedeki sakatlığın tamirinin uzaması yüzünden iâşe vaziyetleri ile sıhhi durumlarının günden güne bozulduğu ve sarî bir hastalığın zuhuru kuvvetle muhtemel olduğu İstanbul Sahil Sıhhiye Merkezi Baştabipliğinin ve Galata Merkezi Tabipliğinin yazılarından anlaşılmaktadır.

Beslenme ve sıhhat bakımından pek fena bir durumda olan bu musevî göçmen kafilesinin gemilerindeki tamiratın biran evvel yapılarak yola çıkarılabilmelerinin temini yolunda icabedenlere emir verilmesne müsaadelerini rica ve aksi takdirde bu günkü durum yüzünden aralarında çıkması kuvvetle muhtemel büyük miktarda ölüme mâni olunmak üzere bunların karaya çıkartılmaları zorunda kalınması mümkün olacağını saygılarımla arz ederim

Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekili

Dr. H. Alataş"⁴⁷

Bu yazı üzerine Başbakanlık Müsteşarlığı bir üst yazı ile İç İşleri Bakanlığı'na sorunlarla alakadar olunması talimatını verdi.⁴⁸ 5 Şubat'ta geminin makinelerinin onarımına başlandı. Gemiye karantina işareti olan 'sarı bayrak' çekildi. Yolculardan 21 yaşındaki bir genç, bağırsak iltihabı nedeniyle Balat'taki Orhayim Hastanesine kaldırıldı. Gencin tedavisi 16 Şubat'ta tamamlanınca gemiye geri gönderildi.⁴⁹ İstanbul'da geminin makinelerinin onarımı devam ederken 9 Şubat'ta Türk Hükmeti, gemiyi daha fazla Sarayburnu'nda tutamayacağını ve 16

⁴² Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 94.

⁴³ B.N. Şimşir, *Türk Yahudiler...*, s. 338.

⁴⁴ B.N. Şimşir, *Türk Yahudiler...*, s. 339-340.

⁴⁵ N. Rifat Bali, *Devlet'in Yahudileri ve "Öteki" Yahudi*, İletişim Yayınları, İstanbul 2004, s. 185.

⁴⁶ BCA Fon Kodu: 30.10.0.0 Yer Kodu: 124.881.6: 2.

⁴⁷ Metinde herhangi bir düzeltme yapılmamıştır.

⁴⁸ BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0 Yer Kodu: 124.881.6: 1.

⁴⁹ M. Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında...*, s. 341.

Şubat'ta Karadeniz'e göndereceğini duyurdu. Dış İşleri Bakanlığı, 10 Şubat'ta bir basın açıklaması yayınladı:⁵⁰

"Filistin'e vizesiz girmek isteyen Musevileri hamilen Romanya'dan gelen ve Orta Amerika Devletlerinin bayraklarını taşıyan birtakım gemilerin karasularımıza musavatlarda yollarında kalmak ve yolcularını memleketimizde bırakmak için muhtelif hilelere başvurdukları, bu suretle Montreaux Mukavenamesi ahkâmından desise ile istifade ederek serbestçe Boğazlardan geçmek hakkını suiistimal ettikleri görülmektedir.

Geçenlerde *Salvador* adındaki Uruguay bandıralı gemi, hacmi istiabisinden fazla yolcu alarak geldiği için Silivri civarında battığından yolcuların topraklarımıza çıkarılması mecburiyeti hasıl olduğu gibi ahiren de Panama bandıralı *Ustruma* vapuru da makinesinde arız olan sakatlıktan dolayı İstanbul limanında kalmıştır.

Diğer taraftan esasen makineleri sakat bir halde yola çıktığı kaptanın ifadesinden anlaşılan bu vapurun Bulgar olan kaptan ve mürettebatı Mihver devletleriyle Orta Amerika Devletleri arasında harp ilan edilmesile hasıl olan muharip vaziyetten dolayı yollarına devam edemeyecekleri bahanesile Akdeniz'e çıkamayacaklarını bildirmişlerdir.

Vapurun vaziyetini tetkik eden alâkalı makamlarımız bir hafta içinde başka bir vapur kiralayarak yollarına devam etmedikleri takdirde geldikleri yere geri gönderileceklerini gemi yolcularına tebliğ edilmiştir."

Türkiye'nin bu açıklaması üzerine İngiliz makamlarına son bir çağrıda bulunuldu. 13 Şubat'ta Hahambaşları Herzog ve Uziel, Macmichael ile bir görüşme gerçekleştirdiler. Macmichael bir kez daha geminin gelmesini reddetti. Bununla beraber 15 Şubat'ta Filistin İngiliz Yüksek Komiserliği, İngiliz Dış İşleri Bakanlığı'na gemide bulunan 11-16 yaş aralığındaki çocukların Filistin'e kabul edeceklerini bildirdi. Türk Dış İşleri'ne de iletilen bu teklife cevaben Türkiye, çocukların bir İngiliz gemisi ile gönderilebileceğini açıkladı. 18 Şubat'ta toplanan İngiliz Hükümeti, Filistin politikasından taviz vermeme kararı aldı. Bir gün sonra İngiliz Dış İşleri Bakanlığı görevlilerinden Lord Moyne, çocukların gönderilmesi fikrine 'ailelerinden nasıl ayıracakları' itirazıyla karşı çıktı.⁵¹ (Yetkin, 2016: 99). Bu kurtarma planı da gerçekleşmedi. Türkiye'nin duyurduğu 16 Şubat'ta gemi geri gönderilmedi. Dış İşleri Bakanlığı'nın Ulaştırma Bakanlığı'na gönderdiği yazıyla Struma'nın Karadeniz'e götürülmesi talimatını verdi;⁵²

"Münakalât Vekaletine

Deniz Nakliyat Dairesi Reisliği ifadesile alınan 10/2/942 tarih ve 177/1814 sayılı yazılarına cevaptır.

Panama Bandıralı 'Ustruma' vapurunun tamir edilerek yoluna devam etmesine imkân olmadığı ve esasen kaptan ve mürettebatı da, Orta Amerika Devletleri ile Mihver arasındaki Harp vaziyeti dolayısıyla Akdenize çıkmak istemedikleri anlaşıldığı cihetle geminin geldiği denize geri gönderilmesinden başka bir imkân kalmadığı görülmektedir. Binaenaleyh, geminin, bu römorkörümüz tarafından cer suretile Karadeniz Boğazından açık denize çıkarılması ve şayet gemi tekrar boğaza dönerse aynı suretle tekrar geri çevrilmesi için icabedenlere gereken tebligatın ifasına ve neticeden malumat verilmesine müsaadelerini saygı ile rica ederim.

Hariciye Vekili"⁵³

Struma'nın geri gönderilmesine yaklaşılrken gemideki insanların vaziyeti trajedi halini almaktadır. Tarihinin en sert kışlarından biri yaşanan İstanbul'un bazı semtlerinde kar kalınlığı üç metreyi bulurken, Trakya'da sıcaklık -40 dereceyi görmüştü.⁵⁴ Gemideki yolcular geminin ahşap aksamları ile kendilerine gelen erzak yardımlarından arta kalan malzeme sandıklarını yakarak ısınmaya çalışıyorlardı. Yeterli ilaç gönderilemediği için gemiye

⁵⁰ B.N. Şimşir, *Türk Yahudiler...*, s. 346.

⁵¹ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 99.

⁵² *BCA*, Fon Kodu: 30.10.0.0 Yer Kodu: 124.881.6: 4

⁵³ Metinde herhangi bir düzeltme yapılmamıştır.

⁵⁴ M. Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında...*, s. 341.

mikropları kırması ümidiyle sirke bidonları gönderilmişti. Yolcular zaman geçirebilmek için gemide çocuklara eğitim faaliyetlerini sürdürüyor, Yahudi Tarihi, Yahudi Edebiyatı gibi genel kültür dersleri işleniyor, iki müzisyen geceleri gemide konser veriyordu.⁵⁵

4. Struma'nın Batırılması

23 Şubat günü gemideki onarım çalışmalarının sona erdiği duyurularak geminin Karadeniz'e gönderilmesi çalışmaları başladı. Öğle saatlerinde geminin geri götürüleceği anlaşılınca yolcular direnişe geçti. Bu esnada müdahalede bulunan iki Türk polisi gemiye çıktı, yolcular tarafından denize atıldılar.⁵⁶ Struma'nın halatları kesildi ve Alemdar römorkörü, saat 17.00 sularında gemiyi Karadeniz istikametine doğru çekmeye başladı.⁵⁷ Saat 22.00 sularında Şile feneri açıklarında kıyıda beş mil uzakta gemi bırakıldı. Türk yetkililer kaptana, Karadeniz'de bir limana gidebileceklerini söylediler. Gemiden sağ kurtulan David Stoilar'ın yıllar sonra aktardığına göre geminin makineleri hala arızalıydı. Türk makamları ise geminin makinelerinin yapıldığını bildirmişlerdi. Hergüner ve Yetkin'e göre geminin Sarayburnu'ndan ayrılmaması için yolcuların makineleri kasten bozdukları görüşündedir.⁵⁸ Gemi gece yarısından sonra meydana gelen bir patlama ile battı. Hergüner, patlama olarak 24 Şubat gecesi saat 02.00'ı vermektedir.⁵⁹ Yetkin ise Stoilar'ın anılarını da naklederek patlamanın sabah saatlerinde 09.00 civarında gerçekleşmiş olmasını muhtemel görmektedir.⁶⁰ Şimşir de Dış İşleri Bakanlığı'nda kurulan Tahkikat Komisyonu'nun raporuna dayarak patlama saatini 10.00 olarak aktarmaktadır.⁶¹ Geminin ikinci kaptanı ile David Stoilar isimli genç bir yolcu deniz üzerinde bir kapı parçasına tutunarak yardımın gelmesini beklediler. Havanın soğukluğu ve beklenen yardımın bir türlü gelmeyişi ile ikinci kaptan da gücünün tükenmesiyle hayatını kaybetti. Stoilar, ertesi gün Şile'deki denizciler tarafından kurtarıldı. Sağ kurtulan David Stoilar, uzun yıllar anılarında geminin Türkiye tarafından batırıldığı, hatta bir torpidobotu tarafından torpillendiğini anlattı.

Sovyet arşivlerinde göçler üzerine yapılan araştırmalar sonucunda 24 Şubat 1942 tarihinde batırılan Struma'nın Sovyet denizaltısı SC-213 tarafından torpillenerek batırıldığı ortaya çıktı.⁶² 1978 yılında SSCB Savunma Bakanlığı'nın yayınladığı bir kitaba göre Struma'yı, Kaptan Teğmen D.M Denezko komutasındaki bu Sovyet denizaltısının batırıldığı bilgisi verilmektedir.⁶³ Struma'nın batırıldığı tarihte gece Türkiye bandıralı Çankaya şilebi de aynı denizaltı tarafından batırıldı. Struma'nın ve Çankaya şilebinin batırıldığı gün, Ankara'da Almanya Büyükelçisi Von Papen'e Sovyet ajanları tarafından düzenlenen başarısız suikast girişimi, iki ülke arasındaki ilişkilerde gerginliğe sebebiyet verecektir.⁶⁴ Bu sebeple Struma'nın batırılması Türk basınında arka planda kalacaktır. Batırılma ile ilgili basındaki haberlere bakıldığında Cumhuriyet ve Vatan gazeteleri haberi manşetten verirken Akşam gazetesi birinci sayfanın sağ alt köşesinde ikinci ve üçüncü sütundan, Son Posta gazetesi birinci sayfa en altta dördüncü sütundan okurlarına duyurdular. Akşam gazetesi haber metnine başlık olarak "*Struma vapuru Karadenizde battı Vapurun batmakta bulunduğu mahalle derhal tahlisiyeler gönderildi*" ifadesini kullandı.⁶⁵ Son Posta da haber metnine "*769 Yahudiyi hamil olan vapur*

⁵⁵ M. Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında...*, s. 342.

⁵⁶ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 99.

⁵⁷ N. R. Bali, *Devlet'in Yahudileri...*, s. 189.

⁵⁸ M. Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında...*, s. 343; Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 100.

⁵⁹ M. Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında...*, s. 343.

⁶⁰ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 100.

⁶¹ B.N. Şimşir, *Türk Yahudiler...*, s. 250.

⁶² İlhan Tekeli ve Selim İlkin, *Dış Siyaseti ve Askerî Stratejileriyle İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, İletişim Yayınları, İstanbul 2013, s. 236.

⁶³ N. R. Bali, *Musa'nın Evlatlari...*, s. 200.

⁶⁴ F. Armaoğlu, *Türk Dış...*, s. 134.

⁶⁵ *Akşam*, 25 Şubat 1942, s. 1.

Boğaz dışında battı” başlığını attı.⁶⁶ Bazı gazetelerde ise Struma haberinin bulunmadığı dikkat çekerken, haberi sütunlarına taşıyan gazeteler, Anadolu Ajansı’nın yayınladığı haber metnini aktardılar:⁶⁷

“Anadolu ajansının salâhiyettar membadan haber aldığına göre, içinde 769 Rumanyalı Yahudi bulunan Panama bandıralı Struma vapuru İstanbula 15 kânunuevvel 1941 tarihinde geldi. Gemi makinesinde tamiri müşkül ve hatta kasden olduğu intibamı veren arızaların tamiri bahanesile ikametini uzatmaya başladı. Bir taraftan bu Yahudileri kabul edebilmesi ihtimali olan devletlerin Ankaradaki mümessillerine birkaç defa müracaat edildiği gibi bu Yahudilerin geldikleri memlekete iade etmek imkânı olup olmadığı araştırıldı. Diğer taraftan da bu Yahudilere ya yollarına devam etmeleri veya geri dönmeleri için birkaç kere tebligatta bulunuldu. Müracaat edilen devletlerden kimi alaka göstermedi, kimi de kabul edemeyeceğini bildirdi. Rumanyanın Ankara sefiri de bunların Rumanya tebaalı Yahudi olduklarını, memleketi yolsuz bir şekilde terkettiklerini ve kendilerinin Rumanyaya kabulü asla bahis mevzuu olamayacağını bildirdi. Geminin tamiri hiram bulduğu halde bizzat Yahudiler de ne yollarına devam ettiler, ne de geriye döndüler. Çünkü geminin kaptan ve tayfası Bulgar olduğu ve Bulgaristan harb halinde bulunduğu için yollarına devam etmek istemiyorlardı. Binaenaleyh gemiyi geldiği denize iade etmekten başka imkân kalmadığı cihetle bu hususta alaka gösterecekleri zannedilen devletlerin mümessillerine haber verildi ve badehu gemi 23 şubat Karadenize iade edildi. Ertesi gün sabahleyin Boğaz ışıında Yön burnunun 4-5 mil kadar açığında bir infilaktan sonra geminin batmakta olduğu haber alınarak mahalline tahliseler gönderildi.”⁶⁸

Anadolu Ajansı’nın bu açıklamasından sonra hadise hakkında İç İşleri Bakanlığı, Başbakanlık makamına 30 Mart 1942 tarihinde bir yazı gönderdi. Bu yazı şöyledir:⁶⁹

“Başvekalet Yüksek Makamına.

769 ecnebi Yahudi ile Filisin’e gitmek üzere 15/12/942günü Köstence’den İstanbul’a gelen 148 tonluk Panama bandıralı Struma motörü boğaz methalinde işaret mahallini geçtikten sonra ağlara takıldığından askeri kılavuz tarafından kurtarılarak yedeğe alınmak suretiyle büyük dere kontrol sahasına getirilmişti. Makinasında husule gelen ve kasden yapıldığı intibamı veren arızalar sebebiyle yoluna devam ettirilmesine imkân olmadığı anlaşıldığından ehli vukuf marifetile muayene ve tamiri için Münakalât vekaleti nezdinde teşebbüsler yapılmış ve bir an evvel sefere salih bir hale konarak yoluna devam ettirilmesi için gayretler sarf edilmiştir. Diğer cihetten limanımızda buldukları müddetçe kendilerine insani yardımlarımız esirgemiyen bu Yahudileri kabul edebilmelerine ihtimal veren devletlerin Ankaradaki mümessilleri nezdinde teşebbüsler icrası için Hariciye Vekaleti ile de temasa geçilmiştir. Beş haftayı mütecaviz bir zaman içinde geminin tamiri sona ermiş ve İstanbul liman reisliği fen heyeti tarafından yapılan seyir tecrübeleri neticesinde sefere müsait bir duruma girdiği anlaşılmış ve ehli vukuf raporule de tesbit ve tevsik edilmiş ise de geçen bu müddet zarfından Bulgaristan’ın müttefik devletlerle harp haline girmiş olduğunu ileri süren geminin Bulgar kaptanı ve tayfası Akdeniz’e çıkamayacaklarını bildirmiş ve bunda ısrar etmişlerdir. Alâkalı Devletlerin Ankaradaki mümessilleri ile icabeden temasları yapmış olan Hariciye Vekaletimiz nihayet gemiyi bir romörkür ile cer ederek Karadeniz’e çıkarmaktan başka çare kalmadığını ve şayet boğaz’a dönmek isterse geri çevrilmesi lazım geldiğini bildirmiş ve keyfiyet İstanbul Vilayetine bu suretle tebliğ olunmuştur. Münakalat vekaletinin tahsis ettiği Alemdar motörü ile cer edilerek 23/2/942 günü Karadeniz’e çıkarılmış olan Struma motörü ertesi gün Yön burnunun beş altı mil açıklarında bir infilak’dan sonra batmakta olduğu görülmüş derhal tahlisiye teşkilatımız faaliyete geçmiş ise de şiddetli akıntılar sebebiyle bütün gayretlere rağmen yalnız bir kişi kurtarılabilmiş ve dört de ceset elde edilmiştir. 20 yaşlarında Romen yahudisi Davit Stoliyer olduğu anlaşılan kazazede geminin bir deniz altı tarafından torpillenerek batırıldığını ifade etmiştir. Yüksek bilgilerine saygılarımla arz ederim.

Dahiliye Vekili Faik Öztrak”

⁶⁶ *Son Posta*, 25 Şubat 1942, s. 1

⁶⁷ *Cumhuriyet*, 25 Şubat 1942, s. 1; *Vatan*, 25 Şubat 1942, s. 1.

⁶⁸ Metinde herhangi bir düzeltme yapılmamıştır.

⁶⁹ *BCA*, Fon Kodu: 30.10.0.0 Yer Kodu: 171.185.21: 1,2.

5. Savaş Sonrasında Struma Tartışmaları ve Popüler Kültürdeki Yeri

Struma'dan sağ kurtulan David Stoilar, yukarıda da değindiğimiz üzere Türkiye'yi sorumlu tuttu. 27 Şubat 1999 tarihinde Rifat N. Bali'ye yazdığı mektupta gecenin gece saati 150-200 polisin baskısıyla zorla Karadeniz'e götürüldüğünü, geminin motorlarının bulunmadığını, yiyecek ve yakıtın olmadığını iddia etmektedir.⁷⁰ Aynı mektupta Stoiler, kendisinin kurtarıldıktan sonra ifadesinin alındığını bir süre hastanede müşahede altında tutulduktan sonra Simon Brod'un parasını ödediği bir tren bileti ile Suriye'ye oradan yine trenle Filistin'e ulaştığını aktarmaktadır. Stoiler bu mektuptan sonra 1 Mart 1999 tarihinde yine bir mektup göndererek, Türk makamlarına karşı olumsuz tavrından dolayı üzüldüğü, 25 Şubat 1942'de Şile'deki denizcilerin kendisini kurtarmasa bu mektubu yazamayacağını vurgulayarak özürlerini iletmektedir.⁷¹ Stoilar'ın Şile Cumhuriyet Savcısı H. Sabri Eke'ye verdiği ifadesinde kendisiyle beraber 30-40 kadar kişinin de kurtulduğunu ancak soğuğa dayanamadıklarını söylemiştir.⁷²

Struma faciasında Türkiye'yi sorumlu tutan görüşe karşılık, savaşın ilerleyen sürecinde, Türkiye'nin bilhassa Romanya Yahudilerine yardım elini uzattığını aktaran eserlerde vardır. Avner Levi, "*Türkiye Cumhuriyeti'nde Yahudiler*" isimli kitabında Romanya Büyükelçisi Hamdullah Suphi Tanrıöver'in Rumen Yahudilerinin Nazilere teslim edilmemeleri yolunda yoğun baskı ve çabalarından bahsetmektedir.⁷³ Türkiye'de Yahudi kurtarma komisyonu yoluyla kiralanan Türkkan, Morina, Mefkûre ve Bülbül gemileri, Romanya limanlarından Yahudi yolcularını Türkiye'ye oradan da Filistin'e taşımıştır.⁷⁴ Morina 315 yolcusuyla İstanbul'a varırken, Mefkûre bir denizaltı saldırısıyla batmış, yolcularının bir kısmı hayatını kaybederken, yüz elli kadarını arkadan seyreden Bülbül gemisi toplamıştır. Yolcular, İstanbul'a ulaştıktan sonra karayoluyla Filistin'e gitmişlerdir.⁷⁵

Hadisenin siyasi sorumluluğu ise başka tartışmaları beraberinde getirdi. 4 Mart 1942'de Amerikan istihbarat raporunda Struma faciasından sorumlu devletin, Türkiye'ye yaptığı baskılar nedeniyle Almanya olduğu yazmaktadır.⁷⁶ Yıllar sonra Struma'da hayatını kaybedenler, İnsan Hakları Mahkemesi'ne başvurarak Almanya'dan tazminat talep ettiler. Almanya, saldırının olduğu bölgede ilgili tarihte denizaltısının olmadığını ispatladı.⁷⁷ 28 Şubat ve 6 Mart tarihlerinde Amerika Birleşik Devletleri'nde Türkiye Büyükelçisi Münir Ertegün de Amerikan basınında çıkan Struma haberlerini aktardı ve Struma'nın bir denizaltı tarafından batırıldığı bilgisini Türk makamlarına teyit etti. 8 Mart 1942'de Türkiye'deki İngiliz Büyükelçiliği de geminin 'kasten' batırılmış olabileceğini iddia etti. Olaydan sonra geminin kiralanan acentanın sahibi Pandelis, Romanya yargısı tarafından yargılandı, beraat etti. Struma'nın batmasından birkaç gün sonra Filistin'de Yahudilerin yaşadığı mahallelerde ise "Cani Sir Harold Macmichael İngiliz Hükümeti'nin Filistin Yüksek Komiseri Struma gemisindeki 800 göçmenin boğularak ölmesine sebebiyet vermek suçundan dolayı ARANIYOR" posterleri asıldı.⁷⁸ Yahudi toplumu İngiltere'yi siyasi sorumlu olarak görürken Lehi örgütünün Eliahu Bet Zuri ve Eliahu Hakim adlarındaki iki mensubu, 6 Kasım 1944'te Lord Moyne'u (Walter Edward Guinness Moyne) Kahire'de düzenledikleri suikastla

⁷⁰ N. R. Bali, *Musa'nın Evlatları...*, s. 204.

⁷¹ N. R. Bali, *Musa'nın Evlatları...*, s. 205.

⁷² B.N. Şimşir, *Türk Yahudiler...*, s. 351.

⁷³ Avner Levi, *Türkiye Cumhuriyeti'nde Yahudiler*, İletişim Yayınları, İstanbul 2010, s. 149.

⁷⁴ A. Levi, *Türkiye Cumhuriyeti'nde...*, s. 149.

⁷⁵ A. Levi, *Türkiye Cumhuriyeti'nde...*, s. 149.

⁷⁶ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 103.

⁷⁷ M. Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında...*, s. 343.

⁷⁸ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 121.

öldürdüler.⁷⁹ Macmichael ise 8 Ağustos 1944'te aynı örgüt tarafından Yafa'ya giderken düzenlenen suikastten ağır yaralı olarak sağ kurtulmayı başardı.

Struma faciası seneler sonra David Stoiler'in 1971'de verdiği bir demeçle Türkiye'nin gündemine geldi.⁸⁰ Struma'da büyük annesi ve büyük babasını kaybeden Greg Buxton'un girişimleri ile 2000 yılının ağustos ayında Struma'nın enkazı tespit edildi. 3 Eylül 2000'de faciada yakınlarını kaybedenlerin katılımıyla Şile açıklarında anma töreni gerçekleşti. Törene İsrail'in Ankara büyükelçisi, İngiltere'nin İstanbul konsolosu, Hahambaşı Vekili İshak Haleva katıldı.⁸¹ 2012 yılında Yahudi iş adamı İshak Alaton'un "Struma faciası yüzünden Türkiye özür dilemeli" çıkışından sonra Struma tartışmaları yeniden alevlendi. Sinema eleştirmenliği ile tanınan Atilla Dorsay, 15 Eylül 2012 tarihli Sabah gazetesindeki köşe yazısında "Bir özür dilense ne olur ki? Ama özür çok şey getirir. Tarihin en büyük soykırımını yaşamış Yahudi halkı için, özür önemli. Bizler de Mavi Marmara olayı için İsrail'den bir özür beklemiyor muyuz?" ifadeleriyle Alaton'u kısmen destekledi. 12 Eylül 2012 tarihli Hürriyet gazetesinde Taha Akyol, Türkiye'nin baskı altında tarafsızlık politikasını yürütmeye çalıştığını vurgulayarak özür dileme sorumluluğu diğer taraf ülkelere yüklemektedir.

Türk yazın hayatında Struma birçok romana konu olmuştur. Zülfü Livaneli'nin *Serenad*, Hakan Akdoğan'ın *Karanlıkta Bir Ninni Struma*, Halit Kakinç'ın *Struma*, Bahar Feyzan'ın *Struma Aşk Yolcusu*, Yasemin Kumral'ın *Bir İstanbul Varmış* ve Aaron Nommaz'ın *Vicdanları Sorgulatan Hikâye Struma* isimli romanları bulunmaktadır.

SONUÇ

Struma ile roman kaleme alan isimlerden özellikle Aaron Nommaz'ın 2019 yılındaki röportajında 'Struma faciasının bilinmediği' iddiasının aksine bu çalışmanın literatür araştırmaları sırasında birçok romanın yayımlandığı tespit edilmiştir. Kaynakçada yer almamakla beraber iki adet lisans üstü tez çalışmasının yayımlandığı da görülmüştür. Bu tezlerin mükerrer anlatımlar barındırması ve konuya medya merkezli bakmaları nedeniyle çalışmanın kaynakçasına dahil edilmemiştir. Struma hakkında metinde de vurgulandığı gibi bazı bilgilerde çelişkiler mevcuttur. Örneğin Hergüner'in eserinde kitabın kaptan bilgisi Paraschivescu olarak geçmektedir. Paraschivescu, geminin yolculukta dayanamayacağı gerekçesiyle görev almamıştır. Seyri yürüten Bulgar kaptandır. Bulgar kaptanın ismi konusunda da kaynaklarda telaffuz edilen iki farklı isim metinde vurgulanmıştır. Geminin taşıdığı yolcu mevcudundaki anlatım farklılıkları da yine metinde ele alınmıştır. Struma'daki can kaybı konusunda da kaynaklardan anlaşıldığı üzere 768 kişi yaşamını yitirmiştir. Stoiler'in sağ kurtulması hesap edilerek düşünülen bu rakam doğru olmayabilir. Bunun temel nedeni, arşiv belgelerinde de telif ve tetkik eserlerde de gemideki yolcu mevcudu hakkında 769 olduğu üzerindeki görüş birliğinin yanında gemiden dokuz kişinin indirildiği bilgisinin atlanılmasıdır. Bülent Gökay'ın 1993 yılında Tarih ve Toplum dergisinin yedinci cildinde yayınlanan "Belgelerle Struma Faciası" başlıklı yazısında yaşamını yitiren 768 yolcu ve dahili mürettebattır.⁸² Bu çalışmada kaynaklar dahilinde hayatını kaybeden sayısının 759 olabileceği görüşü ileri sürülmektedir.

Faciadan sağ kurtulan David Stoiler'in, Şile Cumhuriyet Savcılığı'na verdiği ifade ile yıllar sonraki anılarındaki aktarımlarda da çelişkiler bulunmaktadır. Çetin Yetkin, eserinde Stoiler'in Türkiye'yi baş sorumlu tutan iddialarına yanıt vermiştir. Örnek verilecek olursa Stoiler, geminin motorlarının çalışmaz halde Karadeniz'e bırakıldığını aktarırken yine aynı söyleşisinde gemi mürettebatının çabasıyla çalışabilir durumda olduğunu anlatmaktadır.

⁷⁹ Ç. Yetkin, *Struma Bir...*, s. 111.

⁸⁰ N. R. Bali, *Musa'nın Evlatları...*, s. 268.

⁸¹ N. R. Bali, *Musa'nın Evlatları...*, s. 268.

⁸² Bkz: Bülent Gökay, "Belgelerle Struma Faciası", *Tarih ve Toplum Dergisi*, C. 20, S.116, ss. 106-109.

Stoilar, havanın ve denizin sakin olması sayesinde hayatta kalabildiğini ve yardımın gelmediğini anlatırken, Yetkin, Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü'nün arşivinden ilgili günün hava raporunu paylaşarak, havanın parçalı çok bulutlu ve yağmurlu, Kuzey-Kuzeydoğu yönlerinden 10 knot, saatte 8-12 deniz mili hızda rüzgâr estiğini ve tahmini dalga yüksekliğinin 1,5 metre civarında olduğu bilgisini paylaşmaktadır. Böyle bir vaziyette kurtarma çalışmalarının 1942 yılı şartlarında akamete uğraması gözden kaçırılmamalıdır. 1978'de Sovyetler Birliği'ndeki yayımla geminin Sovyet denizaltısı tarafından batırıldığı bilgisi ortaya çıkana kadar sürede, geminin failini bir Türk torpidobotu yapması da düşündürücüdür.

Rifat N. Bali'nin eserlerinde de Türk hükümetini, Filistin vizesini almış çocukların gemiden indirilip karayoluyla gönderilmemesi hakkında sorumlu tutan ifadeleri bulunmaktadır. İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin içerisindeki siyasi vaziyetin yanında ekonomik ve sosyal sorunların boyutlarının dikkate alınmaması, tartışmaları sağlıklı kılmamaktadır. Nitekim, Türk hükümetinin birçok kitap, makale ve belgeye konu olmuş, Yahudi Soykırımı'na karşı mücadele etmiş, insanlık vazifelerini yerine getirmek için olağanüstü çabalar sarf etmiş diplomatları ve devlet adamları karşısında Struma'nın siyasi sorumluluğunu tamamen Türkiye'ye yüklemek belli bir eksen etrafında şekillenebilecek maksadın işareti olabilir.

KAYNAKÇA

Arşiv

Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi

BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0 Yer Kodu: 171.185.21

BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0 Yer Kodu: 124.881.6

Kitaplar

Armaoğlu, Fahir, *Türk Dış Politikası*, Kronik Yayınları, İstanbul 2018.

Bali, N. Rifat, *Devlet'in Yahudileri ve "Öteki" Yahudi*, İletişim Yayınları, İstanbul 2004.

Bali, N. Rifat, *Musa'nın Evlatları, Cumhuriyet'in Yurttaşları*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005.

Caplan, Jane, *Hitler Almanyası 1933-1945*, çev. İdem Erman, İnkılap Yayınları, İstanbul 2012.

Deringil, Selim, *Denge Oyunu İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Dış Politikası*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2007.

Guttstadt, Corry, *Türkiye, Yahudiler ve Holokost*, çev. Atilla Dirim, İletişim Yayınları, İstanbul 2016.

Hergüner, Mustafa, *İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği*, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2011.

Levi, Avner, *Türkiye Cumhuriyeti'nde Yahudiler*, İletişim Yayınları, İstanbul 2010.

Mazower, Mark, *Hitler İmparatorluğu İşgal Avrupası'nda Nazi Yönetimi*, çev. Yavuz Alogan, Alfa Yayınları, İstanbul 2013.

Shaw, Stanford J., *Yahudi Soykırımı ve Türkiye*, çev. Fahir Armaoğlu, Timaş Yayınları, İstanbul 2014.

Shirer, William L., *Nazi İmparatorluğu 3*, çev. Rasih Güran, İnkılap Yayınları, İstanbul 2002.

Şimşir, Bilal N., *Türk Yahudiler II*, Bilgi Yayınevi, Ankara 2010.

Tekeli, İlhan ve İlkin, Selim, *Dış Siyaseti ve Askerî Stratejileriyle İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, İletişim Yayınları, İstanbul 2013.

Yetkin, Çetin, *Struma Bir Dramın İç Yüzü*, Gürer Yayınları, İstanbul 2016.

Kitap Bölümleri ve Makaleler

Aydın, Mustafa, “İkinci Dünya Savaşı ve Türkiye (1939-1945)”, *Türk Dış Politikası*, C.I, ed. Baskın Oran, İletişim Yayınları, İstanbul 2020, ss. 399-476.

Çağlayan, Savaş, “Göç Kuramları ve Göçmen İlişkisi”, *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2006, S. 17, ss. 67-91.

Kodal, Tahir, “Türk Arşiv Belgelerine Göre II. Dünya Savaşı (1939-1945) Yıllarında Türkiye Üzerinden Filistin’e Yahudi Göçleri”, *Atatürk Üniversitesi Atatürk Dergisi*, C. 5, S. 3, ss. 134-163.

Savaşgür, Ahmet Vedat, “Göç Olgusunun İzahına Yönelik Geliştirilen Teoriler”, *BABIR International Journal for Human Sciences*, C. 2, S. 3, ss. 67-84.

Gazeteler

Akşam, 25 Şubat 1942.

Cumhuriyet, 25 Şubat 1942.

Son Posta, 25 Şubat 1942.

Vatan, 25 Şubat 1942.

İnternet

<https://encyclopedia.usmmm.org/content/tr/article/voyage-of-the-struma> (son erişim: 17.05.2021)

<http://kanburoglu.com/makale203.htm> (son erişim: 17.05.2021)

EKLER

Ek -1: Sıhhat ve İştımai Muavenet Vekâleti'nin Struma ile ilgili 4 Şubat 1942 tarihli raporu

T. C.
**SİHHAT ve İÇTİMAİ
MUAVENET VEKÂLETİ**
Hıfzıssıhha İşleri Dairesi Reisliği

Ankara
4 Şubat 1942

Genel № 32
Özel № 1605

İlişigi :

**B. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ**

Başvekâlet Yüksek Makamına

Köstenceden Beyruta transit olarak 15/XII/1941 tarihinde bogazdan geçerken makinesine arız olan sakatlık dolayısıyla İstanbul limanında tevakkufa mecbur kalan Panamâ bandıralı Usturuma vaporunda bulunan ve sıhhi nezaret altına alınan 769 yahudi göçmeninin, makinedeki sakatlığın tamirinin uzaması yüzünden işe vaziyetleri ile sıhhi durumlarının günden güne bozulduğu ve sarı bif hastalığının zuhuru kuvvetle muhtemel olduğu İstanbul Sahil Sıhhiye Merkezi Baştabipliğinin ve Galata Merkezi Tabipliğinin yazılarından anlaşılmaktadır.

Beslenme ve sıhhat bakımından pek fena bir durumda olan bu musevî göçmen kfilesinin gemilerindeki tamiratın biran evvel yapılarak yola çıkarılabilmelerinin temini yolunda icabedenlere emir verilmesine müsaadelerini rica ve aksi takdirde bu günkü durum yüzünden aralarında çıkması kuvvetle muhtemel büyük miktarda ölüme mani olunmak üzere bunların karaya çıkartılmalara zorunda kalınması mümkün olacağını saygılarımla arz ederim

Sıhhat ve İştımai Muavenet
Vekili
Dr. H. Alactas

Ş. K. İ. İ. İ.
4.2.1942

BASVEKALET EVRİMİ
Tarih: 5-2-42
Numara: 994

Yazılacak karşılıkta geldiğinin tarih ve numarasının yazılması lazımdır. 6

| | | | | |
|-----|----|-----|-----|---|
| 030 | 10 | 126 | 584 | 6 |
|-----|----|-----|-----|---|

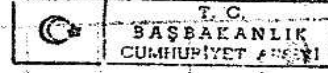
2

Kaynak: BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0 Yer Kodu: 124.881.6

Ek-2: Struma'nın akıbeti hakkında İç İşleri Bakanlığı'nın 30 Mart 1942 tarihinde Başbakanlık makamına gönderdiği yazının birinci sayfası

T. C.
DAHİLİYE VEKÂLETİ
Emniyet Umum Müdürlüğü

| Şube | Dosya | Numara |
|------|----------|--------|
| 4. B | 71829/57 | 12176 |



30. III. 1942

Önü : Karadeniz'de batan Struma
Motörü hakkında.

İlişigi :

Başvekâlet Yüksek Makamına.

769. ecnebi yahudi ile Filistin'e gitmek üzere 15/12/94 günü Köstenceden İstanbul'a gelen 148 tonluk Panama bandıralı Struma motörü boğaz methalinde işaret mahallini geçtikten sonra ağlara takıldığından askeri Kılavuz tarafından kurtarılarak yedeye alınmak suretile büyük dere kontrol sahasına getirilmişti.

Mekinasında husule gelen ve kasden yapıldığı intibasını veren arızalar sebebiyle yoluna devam ettirilmesine imkân olmadığı anlaşıldığından ehli vukuf marifetile muayene ve tamiri için Münakalât vekâleti nezdinde teşebbüsler yapılmış ve bir an evvel sefere salih bir hale konarak yoluna devam ettirilmesini temin için ciddi gayretler sarfedilmiştir.

Diğer cihetten limanımızda buldukları müddetce kendilerinden insanî yardımlarımız esirgenmiyen bu yahudileri kabul edebilmelerine ihtimal verilen devletlerin Ankaradaki mümessilleri nezdinde teşebbüsler icrası için Hariciye Vekâleti ile de tema sa geçilmiştir.

Beş haftayı mütecaviz bir zaman içinde geminin tamiri sona ermiş ve İstanbul liman reislîği fen hey'eti tarafından yapılan seyir tecrübeleri neticesinde sefere müsait bir duruma girildiği anlaşılmış ve ehli vukuf raporule de tesbit ve tevsik edilmiş ise de geçen bu müddet zarfında Bulgaristan'ın müttefik devletlerle harp haline girmiş olduğunu ileri süren geminin Bulgar kaptanı ve tayfası Akdeniz'e çıkamayacaklarını bildirmiş ve bunda ısrar etmişlerdir. Alâkalı Devletlerin Ankaradaki mümessillerile icabeden temasları yapmış olan Hariciye Vekâletimiz nihayet


Kerşükde; dosya sayısına numara ve tarih zikri rica olunur.

-6-

030 10 171 185 21

Kaynak: BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0 Yer Kodu: 171.185.21,

Ek -2/1: Struma'nın akıbeti hakkında İç İşleri Bakanlığı'nın 30 Mart 1942 tarihinde Başbakanlık makamına gönderdiği yazının ikinci sayfası

T. C.  **T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ**

DAHİLİYE VEKÂLETİ
Emniyet Umum Müdürlüğü

| Şube | Dosya | Numara |
|------|-------|--------|
| | | |

Özellik : _____

İlişigi :

(2)

gemiği bir romörkör ile cer ederek Karadeniz'e çıkarmaktan başka çare kalmadığını ve şayet boğaz'a dönmek isterse geri çevrilmemesi lâzımgeldiğini bildirmiş ve keyfiyet İstanbul Vilâyetine bu suretle teblig olunmuştur.

Münakalât vekâletinin tahsis ettiği Alemdar motörü ile cer edilerek 23/2/942 günü Karadeniz'e çıkarılmış olan Struma motörünün ertesi günü Yon burnunun beş altı mil açıklarında bir infilâk'dan sonra batmakta olduğu görülmüş derhal tahlisiye teşkilâtımız faaliyete geçmiş isede şiddetli akıntılar sebebiyle bütün gayretlere rağmen yalnız bir kişi kurtarılabılmış ve dörtde ceset elde edilmiştir.

20 yaşlarında Romen yahudisi Davit Stoliyer olduğu anlaşılan kazazede geminin bir deniz altı tarafından torpillenerek batırıldığını ifade etmiştir.

Yüksek bilgilerine saygılarımla arz ederim.

110

hizmet
31.3.1942

Dahiliye Vekili

Şevket Özbek

Kayıtlıkta; dosya sayısıyla numara ve tarihin zikri rica olunur.

| | | | | | | | | | |
|-----|----|--|--|-----|-----|----|------|------|--|
| 030 | 10 | | | 171 | 185 | 21 | 1942 | 2721 | |
|-----|----|--|--|-----|-----|----|------|------|--|

Kaynak: BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0 Yer Kodu: 171.185.21, 2.

Ek-3: Dış İşleri Bakanlığı'nın Ulaştırma Bakanlığı'na Struma gemisinin Karadeniz'e çıkarılması hakkında yazısı.

T.C.
Hariciye Vekâletî
Üçüncü Daire Umum Müdürlüğü
Şube : 3
Ü.N. : 22325
H.N. : 101

T.C.
BAŞBAKANLIK
MÜHÜR VE MÜHÜR ANKARA, 17/2/1942

Acele

Münakalât Vekâletine

Deniz Nakliyat Dairesi Reisliği ifadesile alınan 10/2/1942 tarih ve 177/1214 sayılı yazılarına cevaptır.

Penama Bandıralı "Ustruma" vapurunun tamir edilerek yoluna devam etmesine imkân olmadığı ve esasen kaptan ve mürettebatı da, Orta Amerika Devletleriyle Mihver arasındaki Harp vaziyeti dolayısıyla Akdenize çıkmak istemedikleri anlaşıldığı cihetle geminin geldiği denize geri gönderilmesinden başka bir imkân kalmadığı görülmektedir.

Binaenaleyh, geminin, bu romorkörümüz tarafından cer suret tile Karadeniz Boğazından açık denize çıkarılması ve gayet gemi tekrar boğaza dönerse aynı suretle tekrar geri çevrilmesi için icabedenlere gereken tebligatın ifasına ve neticeden malûmat verilmesine müsaadelerini saygı ile rica ederim.

Hariciye Vekili

Dahiliye ve Münakalât Vekâletlerine yazılmıştır.

astinin ayndir
S. Sabir

| | | | | | | |
|-----|----|--|--|-----|-----|----|
| 030 | 10 | | | 171 | 185 | 21 |
|-----|----|--|--|-----|-----|----|

Kaynak: BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0 Yer Kodu: 124.881.6, 4.

Ek-4: Struma'nın batırılması ile ilgili Türk basınındaki haberler

The image shows the masthead of the Cumhuriyet newspaper, dated Çarşamba 25 Şubat 1942. The masthead includes the newspaper's name in large red letters, the address (Istanbul - Cağaloğlu), and the issue number (18 inci yıl sayı: 6294). There are several smaller headlines and advertisements. The main headline on the left is 'Ankarada bir hâdise Atatürk Bulvarında bir bomba patladı'. The main headline on the right is 'Struma vapuru İçindeki 769 Rumanyalı Yahudi ile beraber Karadenize giderken'. Other headlines include 'Simali Afrika Vaziyeti' and 'Memlekette teessür'. There is also a small portrait of a man in a suit, likely a political figure, with the caption 'İngiliz Başvekili Mr. Churchill'.

Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi, 25 Şubat 1942.

The image shows the masthead of the Vatan newspaper, dated Çarşamba 25 Şubat 1942. The masthead includes the newspaper's name in large red letters, the address (Istanbul - Cağaloğlu), and the issue number (18 inci yıl sayı: 6294). There are several smaller headlines and advertisements. The main headline on the left is 'Von Papan'ın yanında bomba patladı'. The main headline on the right is 'Karadenizde bir facia İçinde 769 Yahudi bulunan Struma vapuru battı'. Other headlines include 'Memlekette derin teessür uyandırdı' and 'İngiliz Amerikan anlaşması'. There is also a small portrait of a man in a suit, likely a political figure, with the caption 'İngiliz Başvekili Mr. Churchill'.

Kaynak: Vatan Gazetesi, 25 Şubat 1942.