CUDES JOURNAL
CURRENT DEBATES IN SOCIAL SCIENCES

Çevik, A. (2021). Savaşın Gölgesinde Bir İnsanlık Dramı: Struma Vakası. *Journal of Current Debates in Social Sciences*, 4 (1), 24-32.

Research Article

Savaşın Gölgesinde Bir İnsanlık Dramı: Struma Vakası

Human Drama in The Shadow of The War: Struma Case

Dr. Abidin ÇEVİK
Kocaeli Üniversitesi
abidincevik@gmail.com
ORCID: 0000-0001-5459-2935

DOI: 10.37154/cudes.2021.29

Article Info

Received: 06.06.2021
Accepted: 29.06.2021

Keywords: Foreign Polciy, The Struma Ship, World War II

Abstract

World War II revealed one of the biggest crimes of the 20th century, the Holocaust, as well as caused a general humanitarian drama in many places of the world. Although Turkey tried to remain neutral for economic and political reasons throughout this process; but, the war affected the country in many different ways. Turkey's general principle of neutrality was also influential on events that developed outside the war.

This study tries to identify the adventure of the Struma Ship, which was a part of a general human drama during the war years and was lost among Turkey's foreign policy concerns. I will also try to understand the stories of Jewish passengers who set out from Constanta Port in Romania and their targets to arrive in Palestine, and their voices that were lost among official correspondences. The events that started from the Sea of Marmara and ended in the Black Sea, in which nearly eight hundred people lost their lives, were discussed through relevant sources, newspapers and official correspondence. Finally, I will attempt to conclude by evaluating the reasons why the decision makers acted in the case of a purely humanitarian event in the light of the available data.

Makale Bilgisi

Geliş: 06.06.2021
Onay: 29.06.2021

Anahtar sözcükler: Dış Politika, II.Dünya Savaşı, Struma Gemisi

Öz

II. Dünya Savaşı dünyanın büyük bölümünde genel bir insani drama yol açtığı gibi, 20. yüzyılın en büyük suçlarından biri olan Yahudi soykırımını ortaya çıkarmıştır. Türkiye tüm bu süreçte iktisadi ve siyasi gerekçelerle tarafsız kalmaya çalışmışsa da, savaş farklı açılardan kendisini de etkilemiştir. Türkiye'nin genel tarafsızlık ilkesi, savaşın dışında gelişen olaylar üzerinde de etkili olmuştur.

Bu çalışma savaş yıllarında genel bir insanı drama dönen gelişmelerin bir parçası olan ve Türkiye'nin dış politik kaygıları arasında kaybolup giden Struma Gemisi'nin serüvenini ele almaya çalışmaktadır. Romanya'nın Köstence Limanından yola çıkan ve Filistin'e gitmek isteyen Yahudi yolcuların İstanbul ile çakışan hikayeleri, resmi yazışmalar arasında kaybolup giden sesleri anlaşılmaya çalışılmıştır. Marmara Denizi'nden başlayıp Karadeniz'de sona eren ve sekiz yüze yakın insanın hayatını kaybettiği olaylar, ilgili kaynaklar, gazeteler ve resmi yazışmalar üzerinden ele alınmıştır. Karar vericilerin tamamen insani bir olay karşısında hangi gerekçelerle hareket ettikleri eldeki veriler ışığında değerlendirilerek bir sonuca varılmaya çalışılmıştır.

1. GİRİŞ

I. Dünya Savaşı'ndan yenik çıkan Almanya'da savaş sonrasında çok ağır ekonomik ve toplumsal sorunlar yaşanmıştır. Artan bunalım Almanya'da Adolf Hitler'in liderliğini güçlendirmiş, bunun sonucunda Almanya'da hızlı bir silahlanma gerçekleşmiştir. Almanya ve İtalya öncülüğünde başlayan gerilim Avrupa'yı adım adım yeni bir savaşın eşiğine götürmüştür.

Türkiye 1 Eylül 1939 günü Almanya'nın Polonya'ya saldırması ile başlayan II. Dünya Savaşı'nın başından itibaren toprak bütünlüğüne ve egemenlik haklarına zarar vermeyecek bir politikayı takip etme gayretinde olmuştur. Altı yıl süren savaşın bütününe bakıldığında bu politikasında büyük oranda da başarılı olduğu kabul edilmelidir (Oran, 2003: 399). Savaşın başlamasından sonra da başta siyasi meseleler olmak üzere taraflar arasında bir denge tutturma gayreti olduğu, bu tutumunun karar alma süreçlerini etkilediği bilinmektedir.

20. yüzyılın ortalarında meydana gelmiş olan II. Dünya Savaşı, yalnızca politik sonuçları açısından değil aynı zamanda neden olduğu milyonlarca insanın ölümüyle de tarihin en büyük felaketlerinden biridir. Bu ölümler sadece cephelerde değil, sivil hayatın pek çok yerinde gerçekleşmiştir. Bu araştırmaya konu olan "Struma Vakası" da, cephe dışında ortaya çıkan ve sekiz yüze yakın insanın ölümüyle sonuçlanan olaylardan biridir.

Struma Vakası, bir dizi tarihsel olayın arka planı gözetilerek ele alınması gereken bir olgudur. Geçmişi yirminci yüzyılın başına değin uzanan Yahudi devleti kurma ideali, II. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde Hitler Almanyası'nda başlayan anti-semitik uygulamalarla ivme kazanmıştır. Filistin coğrafyası üzerinde kurulması planlanan bu devlet düşü, İngiltere'nin Arap coğrafyasındaki çıkarları ve bundan kaynaklı katı göç politikası nedeniyle gecikmiştir. Savaş sırasında, Yahudilere karşı takınılan tutumun sertleşmesi ve insanlık dışı uygulamaların artması nedeniyle zorunlu başta Almanya ve Romanya olmak üzere bazı Avrupa ülkelerinden Filistin'e doğru büyük bir göç dalgası başlamıştır. Ancak İngiltere'nin uyguladığı katı göç politikası nedeniyle, bu göçler sırasında pek çok insani dram yaşanmıştır. Araştırmamıza konu olan Struma Vakası da, böyle bir göçün yarattığı dramlardan birini oluşturmaktadır. Romanya'dan yola çıkan, ancak arızalanması nedeniyle zorunlu olarak İstanbul'a demirleyen ve vakaya da adını veren Struma gemisi, Karadeniz'de batıncaya kadarki süre boyunca, doğrudan taraf olmamasına rağmen, Türkiye'yi de dış ve iç politika düzeyinde etkilemiştir.

Bu çalışmada, Struma olayı, öncesi ve sonrasıyla irdelenmeye ve dönemin tanıklıkları da göz önüne alınarak, karar vericilerin tavrı sorgulanıp anlaşılmaya çalışılmıştır. Araştırmamızda önce Türkiye'nin dış politikası ve ilgili devletlerle olan ilişkilerine yer verilmiş, sonra Struma gemisinin Romanya'nın Köstence limanından başlayıp Karadeniz'de trajik bir şekilde sonlanan serüveni, kronolojik olarak ve neden-sonuç ilişkileri gözetilerek anlatılmıştır. Çalışmada, eldeki veriler ışığında, olabildiğince somut çıkarımlarda bulunulmaya çalışılmış, Türkiye'nin tutumu, iç ve dış gelişmeler kapsamında değerlendirme çabası içine girilmiştir.

2. İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİ TÜRK DIŞ POLİTİKASININ GENEL GÖRÜNÜMÜ

Cumhuriyetin kuruluşunun üzerinden henüz çok zaman geçmeden, üstelik iktisadi olarak ülkenin kendini toparlayamadığı ve her açıdan bir inşa süreci içinde olan Türkiye başından itibaren II. Dünya Savaşı'na temkinli yaklaşmıştır. Taraflar arasında genel anlamda bir denge tutturmaya çalışan Türkiye, saldırmazlık ve dostluk antlaşmalarıyla ülke gerçeklerine de uyan bir politik hat belirlemeye gayret etmiştir. Bu politika uyarınca Türkiye taraf devletlerin büyük kısmıyla iktisadi ve siyasi ilişkilerini sürdürme çabası içinde olmuştur. Taraf devletler de kendi yanlarına çekemedikleri Türkiye'nin tarafsız kalma politikasına, kendi çıkarlarına da denk düştüğü sürece destek vermeyi uygun görmüşlerdir.

2.1. Türkiye ve İngiltere İlişkileri

Türkiye Cumhuriyeti dış politikasını, ülkenin toprak bütünlüğünü ve mutlak bağımsızlığını her hangi bir taviz vermeksizin korumak ve başta komşuları olmak üzere bütün devletlerle iyi ilişkiler sürdürmek şeklinde oluşturmuştur (Gürün, 1983: 7). İkinci Dünya Savaşı süresince kendi iktisadî, sosyal ve siyasal gerçekliğine uygun bir politika izlemiş ve tarafsız kalmaya çalışmıştır. Bu politika ışığında Türkiye, İngiltere ile 12 Mayıs 1939'da, Akdeniz'de çıkacak olası bir savaş durumunda yardımlaşma taahhüdü içeren niyet beyanında bulunmuştur (Oran, 2003: 400). 19 Ekim 1939 tarihinde

ise önceden belirtilmiş niyet beyanı, daha da ilerletilerek Türkiye, İngiltere ve Fransa arasında bir üçlü ittifak antlaşmasına dönüşmüştür (Tekeli-İlkin, 2013: 145).

Bu ittifak antlaşmasına göre; Türkiye'ye herhangi bir saldırı olması halinde, İngiltere ve Fransa ile işbirliği yapacak, İngiltere ve Fransa'nın katılacağı bir savaş Akdeniz'e yayılırsa Türkiye adı geçen devletlere yardım edecekti (Koçak, 1986: 270-274).

Savaş süresince İngiltere, olası bir Alman başarısının Ortadoğu'daki çıkarların zedeleyeceğini düşündüğü için Türkiye'nin mümkünse tarafsız kalmasını tercih etmiştir. Türkiye de 19 Ekim antlaşmasının iki numaralı protokolünü gerekçe göstererek savaş dışı kalmayı başarmıştır. Ancak Almanların Türkiye'ye doğru işgale devam etme ihtimali İngiltere'yi ciddi olarak tedirgin etmiş ve harekete geçmesine neden olmuştur. İngiltere; Almanların, Bulgaristan ve Yunanistan'ı ele geçirmesi durumunda Türkiye'nin buna direnemeyeceğini, böylece Almanların Ortadoğu'ya geçmesinin kendi çıkarları için risk teşkil edeceğini düşünmüştür. Bu durumu daha baştan önlemek isteyen Churchill 31 Ocakta İnönü'ye olası tehlikeleri ifade eden bir mektup yollayarak Türkiye'nin savaşa katılmasını istemiştir(Oran, 2003:400). Türkiye böyle bir ortamda ne İngiltere'nin dediğini ne de Almanların kendisinden beklediğini yapmayarak savaşın dışında kalma tutumunu devam ettirmiştir.

1942 yılının sonuna doğru, Avrupa'da Almanya'ya karşı ikinci bir cephenin açılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Sovyetlerden gelen bu talebe Churchill bunun ancak Türkiye üzerinden olacağını söyleyerek karşılık vermiştir (Koçak, 1986a: 144).

Türkiye özellikle İngiltere'den gelen baskılara askerî ve siyasî gerekçelerle itiraz etmiş ve tarafsızlık halini korumak istemişti. Almanların, Türkiye'nin savaşa girmesiyle ancak yenilgiye uğratılabileceğini düşünen Churchill, Adana'da İnönü'yle çeşitli görüşmeler yapmış, bu görüşmeler sonunda Türk ordusunun güçlendirilmesine ve savaşa girip girmeme konusunda Türkiye'ye serbestlik tanınmasına karar verilmiştir(Esmer-Sander, 1996: 167). 1944 yılına gelindiğinde Türk-İngiliz ilişkileri, Türkiye'nin savaşa girme konusundaki isteksizliği yüzünden donma noktasına gelmiştir. Türk hükümetinin savaş esnasında izlediği tarafsızlık politikası başta İngilizler olmak üzere müttefik güçlerle arasının açılmasına neden olmuştur. Türkiye savaş sonrası dünya siyasetinde yalnız kalmamak için fiili olarak savaşa girmese de 23 Şubat 1945'te Almanya ve Japonya'ya savaş ilan etmiştir.

2.2. Türkiye Almanya İlişkileri

Almanya, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra imzalamış olduğu Versay Antlaşması'nın getirmiş olduğu kısıtlamalardan Hitler'in iktidara gelmesiyle kurtulmaya çalışmıştır. Hitler, yönetime geldikten sonra orduyu güçlendirmek için önemli girişimlerde bulunmuştur. Hitler'in bu tutumu ileride Avrupa'da meydana gelecek siyasi gelişmelerin habercisidir. Açıkçası Almanya bu tavrıyla dış politikada saldırgan ve yayılmacı bir tutum takınacağını hissettirmiştir (Koçak, 2003b: 233).

II. Dünya Savaşı'na gelene kadar Almanya ile Türkiye arasındaki ilişkiler genelde iyi bir seyir izlemiştir. Nazi Almanya'sı döneminde ticarette sürdürülen iyi ilişkiler (Koçak, 2003b: 352), Almanya ve İtalya'nın saldırgan ve yayılmacı dış politikası nedeniyle gergin bir evreye geçmiştir. Bu duruma rağmen hem Türkiye hem de Almanya savaş sırasında doğrudan bir çatışmanın tarafı olmak istememiştir. Almanya, Türkiye'nin konumunun getirdiği önem nedeniyle tarafsız kalmasının kendileri lehine bir durum sağlayacağını hesapladığından SSCB'yi de bu politikaya teşvik etmiştir. Ayrıca Almanya, Türkiye'nin İngiltere ve Fransa'ya yakınlaşmasını önlemek istemiş, bunun için de öncelikle İtalya konusunda Türkiye'yi rahatlatacak adımlar atmayı uygun görmüştür(Oran, 2003: 146). Hitler, Türkiye'nin daha önce müttefiklerle imzaladığı antlaşmadan kaynaklı endişelerini gidermek için, 1941 yılında bir adım atmış ve İnönü'ye, iki ülke arasındaki dostluğu hatırlatan ve Almanya'nın Türkiye'nin toprak bütünlüğüne duyduğu saygıyı dile getiren bir mektup yollamıştır (Sönmezoğlu, 2011: 434).

1941 yılında Balkanlar'da istediği pozisyonu elde eden Almanya'nın teklifiyle, 18 Haziran 1941'de saldırmazlık antlaşması imzalanmış, böylece Türkiye sürdürmeye çalıştığı tarafsızlık ilkesini devam ettirme şansı elde etmiştir (Oran, 2003: 444).

Antlaşmadan kısa bir süre sonra, Almanya'nın SSCB'ye saldırması, Türkiye'nin lehine olmuş ve her iki devlete de tarafsızlığını bildirme olanağı sağlamıştır (Esmer-Sander, 1996: 157). Ancak Almanya, ABD'nin savaşa girmesinden sonra Türkiye'nin öneminin arttığını anlamış, bu nedenle savaşa girmesi yönünde bir politika izlemiştir. Buna rağmen savaşın sonuna kadar durumu idare eden Türkiye, savaşı müttefiklerin kazanacağını anlayınca, 2 Ağustos 1944'te Almanya ile diplomatik ilişkisini kesmiştir.

2.3. Türkiye SSCB İlişkileri

Türkiye SSCB ile Millî Mücadele yıllarından başlayarak II. Dünya Savaşı'na kadar iyi ilişkiler sürdürmüştür. Ancak, savaşın sonuna doğru Sovyetlerin izlediği politika nedeniyle ilişkilerde bir gerilme dönemi yaşanmıştır (Deringil, 2003: 71). Savaş boyunca iki ülke arasındaki ilişkide asıl belirleyici olan, SSCB'nin Boğazlar ve diğer meselelerdeki tutumu olmuştur (Oran, 2003: 324). Türkiye müttefiklerle yaptığı antlaşmalarda Sovyetlerle kendisini karşı karşıya getirecek yükümlülüklerden uzak durmuş ve ilişkiyi belirli bir düzeyde tutmayı başarmıştır.

Almanların Sovyetlere saldırmasıyla ortaya çıkan yeni durumda ise Türkiye denge politikasını sürdürmüş, daha önce vermiş olduğu yükümlülüklere bağlı kalacağını Sovyet tarafına bildirmiştir (Sönmezoğlu, 2011: 444). Almanlara karşı elde ettiği üstünlük sonrası, Türkiye'nin tarafsızlığının Almanya'ya yaradığını düşünen Sovyetler, Türkiye'nin savaşa girmesi gerektiğini belirtmiştir (Deringil, 2003: 204). Ancak Türkiye, tüm bu çabalara karşın savaş boyunca tarafsız kalma politikasını sürdürmeyi başarmıştır. Savaşın sonuna doğru Sovyetlerin bazı talepleri nedeniyle iki ülke arasında bozulmaya yüz tutan ilişkiler (Sönmezoğlu, 2011: 480), savaş sonrasında da gerilimli bir şekilde devam etmiştir.

2.4. Türkiye Fransa İlişkileri

Savaş döneminde Türkiye Fransa ilişkileri incelendiğinde, Fransa ile çok önemli sorunların yaşanmadığı görülür. Fransa ile ilişkilerde vurgulanabilecek en önemli gelişme, 19 Ekim 1939'da Türkiye, İngiltere ve Fransa arasında imzalanmış olan Üçlü İttifak Antlaşması'dır. Antlaşma ile taraflar olası bir saldırı karşısında birbirilerine yardım sözü vermişleridir. Türkiye antlaşmayla ayrıca bir takım ticari haklar elde etmiştir (Tekeli-İlkin, 2013: 145-146). Fransa 1940'ta Almanlara direnememiş ve 22 Haziran'da antlaşma imzalayarak savaş dışı kalmıştır. Bu nedenle de Türkiye'nin savaş döneminde en kısa ilişkisi Fransa ile olmuştur. Türkiye Fransa ile de diğer devletlerle olduğu gibi tarafsız bir ilişki sürdürme politikasında başarılı olmuştur.

2.5. Savaşın Seyri İçinde Taraflarla Türkiye'nin İlişkileri

Bir ülkenin dış politikasını belirleyen çeşitli etkenler vardır. Bunların bazıları dönemsel olarak diğerlerinden daha etkili olabilir. Ülkelerin dış politikası sadece dış ilişkileriyle ilgili olmayabilir, içerde yaşanan siyasi, ekonomik ve sosyal gelişmeler bir ülkenin dış politikasına etkide bulunur. II. Dünya Savaşı yıllarında Türkiye'nin dış politikasında hem dış hem de iş faktörlerin etkisi vardır. Türkiye bu savaş boyunca kendi ekonomik ve askeri gerçekliğine uygun bir tavır sergileyerek savaş boyunca tarafsız kalmaya çabalamıştır. Bu dönemin karar vericileri savaş esnasında taraflarla kurdukları ilişkilerde temel siyaseti bu ilke üzerine inşa etmeyi ülke çıkarları için doğru olarak görmüştür. Türkiye savaş boyunca ortaya çıkan yeni durumlara uygun stratejiler geliştirerek kendince iyi bir denge tutturmuş ve savaşın dışında kalmayı başarmıştır. Savaşın sonuna doğru ise artık durumun müttefikler lehine değiştiğini görünce sembolik bir adım atarak taraf olmuştur.

Türkiye'nin yukarda belirttiğimiz bu tarafsızlık politikası o dönem boyunca savaş dışındaki olaylar karşısındaki tutumunu da etkilemiştir. Araştırmamıza konu olan Struma gemisi olayında takındığı tutumda belirttiğimiz tarafsızlık ilkesinin etkileri gözlenmiştir.

3. II. DÜNYA SAVAŞI ve YAHUDİ GÖÇÜ

1933'te Hitler'in iktidara gelmesiyle, Almanya'da başlayan Yahudi karşıtlığı, ilerleyen yıllarda Nazi Almanyası'nın etkisinde kalan bazı Avrupa ülkelerine de sıçramış, özellikle II. Dünya Savaşı sırasında bu karşıtlık fiili saldırı halini almıştır. Zamanla insanlık dramına dönüşen ve toplu kıyımlarla soykırıma doğru evrilen bu düşmanlık, Yahudilerin de Avrupa'dan Filistin'e doğru göç

etmesinin yolunu açmıştır. II. Dünya Savaşı sırasında yaşanan Yahudi göçü olgusu, aslında geçmişi yüzyılın başına değin uzanan ve Filistin üzerinde kurulması beklenen Yahudi devleti idealinden bağımsız düşünülemez. Zaten savaş sırasında, Yahudilerin kitleler halinde Filistin'e doğru göç etme çabalarının ardında da bu ideal yatar. Ancak İngiltere'nin Arap coğrafyasıyla ilgili sürdürdüğü politikalar nedeniyle, soykırımdan kaçan Yahudiler, doğal olarak, anavatanları kabul ettikleri Filistin'e doğru göçerken, çoğunlukla yasadışı yolları denemek zorunda kalmıştır. Yahudi göç hareketlerini *Beyaz Kitap* adı verilen belgede düzenleyen İngiltere, Filistin'e gidecek göçmen sayısını da belli sınırlamalara tabi tutmuştur Yetkin, 2008: 19-20). İngiltere'nin bu katı göç politikası, bir takım insani dramların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Örneğin, II. Dünya Savaşı'nın başlamasından hemen sonra, Polonya'dan kaçarak Tigerhill adlı gemiyle Tel-Aviv'e gelen Yahudilere İngiliz devriye gemilerinin ateş açması sonucu çok sayıda insan ölmüştür (Yetkin, 2008: 21-22). Yine 1940 Kasımı'nda Hayfa Limanı'nda bekletilen Patricia adlı göçmen gemisi, nedeni bilinmeyen bir patlama sonucu batmış ve 250'ye yakın Yahudi yaşamını yitirmiştir (The National Archives, 1942: 2). Her ne kadar pek çok insanın yaşamına mal olan bu önlemler kısa bir süreliğine başarılı olsa da, Struma Vakası'ndan sonra İngiltere, Filistin'e yönelik Yahudi göçünde zorunlu olarak politika değişikliğine gitmiştir.

Struma, İngiltere'nin Filistin'e yönelik Yahudi göçüne bu yaklaşımının egemen olduğu bir dönemde yola çıkmıştır. Struma'nın yola çıktığı Romanya'da mevcut yönetimin Nazizm yanlısı olması nedeniyle bu ülkedeki Yahudiler ciddi tehdit altındaydı. Çeşitli yasal düzenlemelerle Yahudilerin pek çok hakkı engellenmişti. Romanya'da yaşayan Yahudiler, gelecekte ortaya çıkabilecek olumsuz durumlar yüzünden ülkeden kaçmanın yollarını aramış, Romanya yönetimi de Yahudilerin ülkeden ayrılmasına engel olmamıştır. İşte tam da bu nedenle, Romanya'da artık çalışma olanağı bulamayan ve bu yüzden Filistin'e gitmeyi amaçlayan, çoğunluğu avukat, doktor, tüccar sınıfına mensup 769 Yahudi, Yunanlı bir acente şirketinden kiraladıkları "Struma" adlı Panama bandıralı bir vapurla 12 Aralık 1941'de Köstence limanından ayrılmışlardır. Yüklü miktarda para ödedikleri halde, acente şirketinin oyununa geldiği anlaşılan ve vaat edilenin aksine oldukça eski ve insani koşullardan yoksun bir gemiyle karşılaşan bu insanlar, durumun da zorlamasıyla gemiye binmeye mecbur kalmışlardır[1]. Yetkililer, Struma'nın 760 yolcusuyla Köstence'den ayrılmasına kendi siyasî hesapları nedeniyle karşı çıkmamış, ayrıca limandan ayrılan geminin geri dönmemesi için girişimde bile bulunmuştur (Yetkin, 2008: 27). Ne var ki, gemi, kısa süre sonra motorlarında çıkan arıza sebebiyle sürüklenmeye başlamış, İstanbul Boğazı açıklarında mayınlı bir bölgeye girince yetkililerin devreye girmesiyle, römorkör yardımıyla İstanbul limanına çekilmiştir (Erhan, 2013: 125). Gemi İstanbul'a geldikten sonra, dönemin Romanya Büyükelçisi, bu yolcuların ülkelerinden izinsiz ayrıldıklarını, bu nedenle de geri dönmelerinin mümkün olmadığını belirterek ülkesinin bu konudaki tavrını göstermiştir (Ulus Gazetesi, 25 Şubat 1942).

3.1. Struma'nın Türkiye'ye Gelişi ve Türk Hükümeti'nin Tutumu

15 Aralık 1941'de İstanbul'a varan ve yetmiş gün boyunca İstanbul'da kalan Struma'nın, Türkiye için ciddi bir sorun haline geldiği görülmektedir. Gemidekileri ülkeye sokmak istemeyen Türkiye, diplomatik girişimlerini sürdürmüş ve çeşitli ülkelerin Ankara'da bulunan yetkililerine müracaat ederek yolcuların bu ülkeler tarafından kabul edilmesini sağlamaya çalışmıştır (BCA, 030-10-171-185-21, 30.03.1942). Ancak Türkiye'nin bu çabaları yanıtsız kalmıştır (Ulus Gazetesi, 25 Şubat 1942); geminin Filistin'e doğru yola devam etmesini istemeyen İngiltere'nin katı tutumu, Türkiye'deki yönetimi de olumsuz etkilemiştir. Bu durum dönemin diplomatik yazışmalarından da anlaşılmaktadır (Yetkin, 2008: 94). Örneğin 29 Aralık 1942 tarihli bir telgrafta, "Struma'nın Filistin'e gönderilmesinin Londra tarafından kesinlikle istenmediği ve en iyi çözümün geminin Karadeniz'e yollanması olduğu" dile getirilmektedir. Sonuçta Türkiye, bu konudaki çabalarına olumlu bir yanıt alamamıştır. Bu arada, geminin arızası giderilmeye çalışılmış, gemide bulunan yolcuların gündelik ihtiyaçları ise Kızılay aracılığıyla karşılanmıştır (Vatan Gazetesi, 7 Şubat 1942).

[1] "Bir de yolcular Köstence'ye gelince ne görsünler, lüks banyolu, lüks kamaralı, Dizel motörlü son sistem vapur beklerken, ortada kırık bir tekne var. Bunun içinde yolcuların ancak üçte biri için yatacak yer bulunuyor; beş de tuvalet yeri… Dizel denen motöre gelince sonradan anlaşılıyor ki bu tekne eski bir Bulgar vapurundan artakalmış, 1940 senesinde tekneye eski bir benzin motörü konmuş. Motör bazen işliyor, bazen işlemiyor." Vatan, 22 Nisan 1942.

Öte yandan, gemideki şartların kötüye gittiğini bilen yetkililerin, yolcuların ihtiyaçlarının karşılanması ile ilgili hassasiyetlerini Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekaleti'nin "Başvekalet Yüksek Makamına" yolladığı yazıdan anlıyoruz. 4 Şubat 1942'de yollanan yazıda "… *769 Yahudi göçmenin, makinedeki sakatlığın tamirnin uzaması yüzünden iaşe vaziyetleri ile sıhhi durumlarının günden güne bozulduğu ve sari bir hastalığın zuhuru kuvvetle muhtemel olduğu İstanbul Sahil Sıhhiye Merkezi Baştabipliğinin ve Galata Merkezi Tabipliğinin yazılarından anlaşılmaktadır."* denildikten sonra *"Beslenme ve sıhhat bakımından pek fena bir durumda olan bu musevi göçmen kafilesinin gemilerindeki tamiratın biran evvel yapılarak yola çıkarılabilmelerinin temini yolunda icap edenlere emir verilmesine müsadelerini rica ve aksi takdirde bu günkü durum yüzünden aralarında çıkması kuvvetle muhtemel büyük miktarda ölüme mani olunmak üzere bunların karaya çıkartılmaları zorunda kalınması mümkün olacağını saygılarımla arzederim."* ifadeleriyle durumun kritik bir hal alabileceği dile getirilmiştir (BCA, 030-10-124-884-6, 04. 02.1942). Başbakanlık bir gün sonra, bu yazıya istinaden hem Dışişleri hem de İçişleri Bakanlığına bir yazı yazarak yolcuların sağlık durumlarına ilişkin bilgi istemiştir (BCA, 030-10-124-881-6, 05.02.1942). Hâriciye Vekâleti'nin, 17.02.1942 tarihinde hem Münakalat hem de Dahiliye Vekâleti'ne gönderdiği yazıda, *"Panama Bandıralı "Usturuma" vapurunun tamir edilerek yoluna devam etmesine imkân olmadığı*[2] *ve esasen kaptan ve mürettabatı da, Orta Amerika Devletlerile Mihver arasındaki Harp vaziyeti dolayısile Akdenize çıkmak istemedikleri anlaşıldığı cihetle geminin geldiği denize geri gönderilmesinden başka bir imkân kalmadığı görülmektedir. Binaenaleyh, geminin, bu romorkörümüz tarafından cer suretile Karadeniz Boğazından açık denize çıkarılması ve şayet gemi tekrar boğaza dönerse aynı suretile tekrar geri çevrilmesi için icab edenlere gereken tebligatın ifasına ve neticeden malûmat verilmesine müsadelerini saygı ile rica ederim."*(BCA, 030-010-171-185-21, 17.02.1942) denilerek, kaptan ve mürettebatın Akdeniz'e çıkmak istemediği ve geminin bir romorkör aracılığıyla açık denize çıkarılmasından başka bir çare olmadığı belirtilmektedir. Hariciye Vekaleti'nin bu uyarısı üzerine, Münakalat Vekaleti 19.02.1942 tarihinde Yüksek Başvekalete bir yazı yazarak artık Türkiye için büyük bir soruna dönüşmeye başlayan Struma gemisinin bir römorkör aracılığıyla Türkiye karasularının dışına çıkarılmasının uygun görüldüğü bildirilmiştir (BCA, 030-010-171-185-21, 19.02.1942).

Peki Türkiye Struma gemisindeki yolcuları ülkeye sokmamakta neden bu kadar ısrarlı davranmıştır? Savaş öncesi ve hemen sonrasında bireysel düzeyde Yahudilerin ülkeye girişlerinde zorluk çıkarmayan, hatta çeşitli tarihlerde bireysel düzeyde de olsa çeşitli Bakanlar Kurulu kararlarıyla meslek sahibi Yahudilerin ülkeye girişinde kolaylıklar sağlayan Türkiye, ne olmuştur da Struma vakasında olumsuz bir tavır takınmıştır. Bu noktada Çağrı Erkan, 29.08.1938 tarih ve 2/9498 sayılı kararnameyi örnek gösterir. Bu kararname, her ne kadar yabancı ülke uyruğunda olan Yahudilere vize verilmemesiyle ilgili olsa da, meslek sahibi Yahudilerin ülkeye girişinde kolaylıklar sağlayan istisnalar da barındırması açısından dikkat çekicidir (Erhan, 2013: 131-132).

Türkiye'nin bu tutumuyla ilgili çeşitli görüşler ileri sürülebilir. En akla yatkın ihtimallerden biri, tarafsızlık ilkesiyle ilgili olabilir: II. Dünya Savaşı boyunca tarafsızlık ilkesini korumaya çalışan ve mümkün olduğunca savaşa taraf ülkeler karşısında dengeli bir politika izlemeye çalışan Türkiye'nin, Struma olayına doğrudan taraf olabilecek iki ülke olan Almanya ve İngiltere'yle diplomatik bir kriz yaşamamak için sorunu mümkün olduğunca kendinden uzak tutarak halletmeye çalıştığı görülür. Dış politikayla doğrudan ilgili olan bu kaygı, dönemin gazetelerinden de kolayca anlaşılabilir. 7 Şubat 1942'de Vatan Gazetesine göre, İngiltere Sömürge Müşteşarı Mr. Mac Millan'ın, geminin Filistin'e kabul edilemeyeceğini söylemesi, Türkiye'nin bu olaya yaklaşımı üzerinde olumsuz bir etki yarattığı gözlenebilir (Vatan Gazetesi, 7 Şubat 1942).

İkinci bir olasılık da ekonomik kaygılarla ilgilidir. Zaten kendi halkının ihtiyaçlarını bile zar zor karşılayabilirken, bir de çok sayıda mülteciye bakmak zorunda kalacak olması da, Türkiye'nin Struma olayındaki çekingen tutumunda önemli rol oynamıştır, denilebilir (Erhan, 2013: 139).

[2] Resmi yazışmalarda Struma Gemisi'ndeki arızanın tamiri konusundaki ifadeler çelişkilidir. Ancak edindiğimiz izlenim tamirin gerçekleştiği yönündedir. Detaylı bilgi için Çetin Yetkin'in "Struma Bir Dramın İçyüzü" adlı eserine bakılabilir.

Türkiye'nin tutumunda etkili olan üçüncü durum da kendi kamuoyundan kaynaklanmış olabilir. 25 Şubat 1942 tarihli Ulus gazetesinde, İstanbul'da daha fazla kalmak isteyen Struma'nın motorun bilerek bozulduğu haberi görülmektedir (Ulus Gazetesi, 25 Şubat 1942). 30 Mart 1942 tarihli, Dahiliye Vekaleti Emniyet Umum Müdürlüğü tarafından Başvekalet Yüksek Makamına yazılan bir resmi yazıda da, "Makinasında husule gelen ve kasden yapıldığı intibaını veren arızalar sebebile" ifadesi kullanılarak, bu kuşku resmi düzeyde de dile getirilmiştir (BCA, 030-10-171-185-21, 30.03.1942). Yine, benzer bir yaklaşımın, 20 Nisan 1942 tarihli Ziya Gevher Etili'nin meclis tutanaklarına yansıyan konuşmasında da dile getirildiği görülmektedir. Ziya Gevher Etili, bütçe görüşmeleri sırasında, konuyu Struma'ya getirerek geminin bilerek bozulduğunu ve bu nedenle aylarca İstanbul'da kaldığını iddia etmiştir (TBMMZC, 1942: 177-178). Basın ve meclis tutanaklarına yansıyan bu olumsuz yaklaşımlardan, Yahudi göçüne karşı çıkan resmi görüşün, belli kesimlerce de kabul gördüğü sonucu çıkarılabilir. Çağrı Erhan'ın 29.08.1938 tarih ve 2/9498 sayılı gizli kararname üzerinden sürdürdüğü tartışmada da bu durum ele alınmış, gizli olduğu için içeriğiyle ilgili ancak yorumlar yapılabilecek bu kararlarla, yoğun bir Yahudi göçünün ülkeye olan olası yükünden kaçınılmaya çalışıldığı ileri sürülmüştür[3].

Erhan'nın işaret ettiği bir diğer durum da, gelenler arasında bulunabilecek ajanlarla ilgili kaygılardır: Erhan'a göre; "Ülkeye girecek binlerce kişinin hareketlerinin denetlenmesinin, halihazırda zaten kısıtlı imkanlarını "casuslukla mücadele" konusunda yoğunlaştırmış Milli Emniyet (Milli Amale Hizmet –MAH) güçleri açısından mümkün olmadığı ortadaydı." (Erhan, 2013: 144) yönünde olmuştur.

Eldeki veriler ışığında Struma Gemisi ile ilgili süreçte Türkiye, henüz savaşın gidişinin netleşmediği ve ülke olarak mümkün olduğu sürece tarafsız kalınması yönündeki politikasına denk düşen bir tutum almaya çalışmış görünmektedir. Özellikle İngiltere ve Almanya arasında sıkıştığı, taraflardan birinin tepkisini çekecek bir adım atmaktan kaçındığı anlaşılmaktadır.

3.2. Struma'nın Sınır Dışına Çıkarılması ve Batması

Hariciye ve Münakalat Vekaleti'nin bu görüş ve önerileri doğrultusunda Struma Gemisi, 23 Şubat 1942'de, Alemdar adlı bir romorkör tarafından Karadeniz açıklarına çekilmiş, bir gün sonra da Yön Burnu'nun beş-altı mil açıklarında meydana gelen bir patlama sonucu batmıştır (Vakit Gazetesi, 25 Şubat 1942; İkdam Gazetesi, 25 Şubat 1942; Vatan Gazetesi, 25 Şubat 1942). Resmi belgelere toplam 769 yolcudan, biri hariç, kurtulan olmamıştır. Olay, Dahiliye Vekaleti'nin Başvekalet'e gönderdiği, 30.03.1942 tarihli yazısında şu şekilde anlatılmıştır: *"Münakalât vekaletinin tahsis ettigi Alemdar motörü ile cer edilerek 23/2/942 günü Karadeniz'e çıkarılmış olan Struma motörünün ertesi günü, Yon burnunun beş altı mil açıklarında bir infilak'dan sonra batmakta olduğu görülmüş derhal tahlisiye teşkilâtımız faaliyete geçmiş ise de şiddetli akıntılar sebebile bütün ğayretlere rağmen yalnız bir kişi kurtarılabilmiş ve dört de ceset elde edilmiştir. 20 yaşlarında Romen yahudisi David Stoliyer olduğu anlaşılan kazazede geminin bir deniz altı tarafından torpillenerek batırıldığını ifade etmiştir."*(BCA, 030-10-171-185-21, 30.03.1942).

Hariciye ve Münakalat Vekaleti'nin bu görüş ve önerileri aslında devletin de olaya yaklaşımının dış-politik dengeleri gözettiği yönünde önemli bir kanıttır. Türk hükümeti, baştan beri Struma olayında çekingen davranmış ve uzun bir süre ne yapılacağı konusunda kesin bir tavır sergileyememiştir. Daha önce de belirtildiği gibi, devletin bu tavrında II. Dünya Savaşı boyunca

---

[3] " "Talimat"ın bu maddesinden anlaşılan, Türkiye'de belli bir süre kalarak, oradan başka bir ülkeye geçmek üzere değil de, doğrudan başka bir yere gitmek üzere yola çıkmış olan, dolayısıyla, Türkiye'ye giriş vizesi bulunmayan Yahudilerin, gemi ya da trenle Türkiye'den geçerlerken, geçici olarak bile olsa, ülkeye girişlerine izin verilmesinin mümkün olmadığıdır. Bunlardan, ancak gidecekleri ülkenin vizesine sahip olan ve yukarıda
belirtilen miktarda parası bulunanların, polisin izin vermesi halinde, geçici olarak Türkiye'ye çıkmaları söz konusu olabilirdi. Struma vapurundakilerin, ne Filistin ne de Türkiye vizeleri bulunmaktaydı. Türkiye'de belirli bir sure kalmalarına yetecek miktarda paraları da yoktu." Erhan, a.g.m., s. 136.

tarafsız kalma çabasının büyük bir etkisi olmuştur. Özellikle İngiltere'nin, Filistin'e yasadışı göç konusundaki katı tutumu ve Türkiye'nin İngiltere'yle ters düşecek hareketlerden kaçınması, Struma olayının büyük bir trajediye dönüşmesinde önemli bir rol oynamıştır.

4. SONUÇ

Türkiye'de, çok gündemde getirilmese de, yüzlerce insanın ölümüyle biten "Struma Vakası", gerek dönemin politik koşulları gerekse trajik sonuçları nedeniyle önemli bir olay olarak karşımızda durmaktadır. II. Dünya Savaşı'nın öncesinde başlayan ve savaş sırasında da artarak devam eden ve yüzyılın en büyük soykırımlarından birine yol açan Yahudi karşıtlığı, diğer ülkelerdeki Yahudileri de olumsuz etkilemiş ve pek çoğunun Filistin'e doğru, yasal ya da yasal olmayan yollara göç etmesine neden olmuştur. Struma olayı da, böyle bir göç çabasının sonucu olarak ortaya çıkmıştır. 12 Aralık 1941'de, çoğu Yahudi 769 yolcusuyla Romanya'nın Köstence limanından yola çıkan, 15 Aralık'ta İstanbul limanına demirleyen ve çeşitli politik nedenlerle yetmiş gün boyunca burada bekledikten sonra, Türk devletinin zorlamasıyla Karadeniz'e açılmak zorunda kalan Struma gemisi, 24 Şubat 1942'de Yön Burnu açıklarında bir patlama sonucu batmıştır. Bir kişi haricinde kurtulanı olmayan bu facia tarihe Struma Vakası diye geçmiştir.

Çalışmamızda da görülüyor ki, Türkiye, kendisiyle doğrudan ilgisi olmamasına rağmen, savaş koşulları nedeniyle Struma Vakası'yla karşılaşmıştır. Bu olay sürecinde, Türkiye'nin tavrını şekillendiren etmenler olarak şunlar ileri sürülebilir: Öncelikle, Türkiye savaş süresince tarafsız kalmaya çabalamış ve mümkün olduğunca bu tarafsızlığı bozacak adımlardan uzak durmaya çalışmıştır. İkinci olarak, Yahudiler konusunda herhangi bir olumsuz tavrı olmadığını daha önceki uygulamalarıyla gösteren Türkiye'nin Struma özelinde ciddi çelişki yaşamasında, başka olası Yahudi göçlerinden çekinmesinin de payı olduğu düşünülebilir. Buna bir de dönemin iç politik ve ekonomik koşulları eklendiğinde Türkiye'nin bir de göçmen sorunuyla uğraşmak istemediği sonucu çıkarılabilir.

Yukarıda açıklanmaya çalışılan çeşitli dış ve iç nedenlerden dolayı Türkiye, gemideki yolcuların karaya çıkmasına izin vermemiş, çeşitli diplomatik yazışma ve görüşmeler yoluyla yolcuların Filistin'e kabulünü sağlamaya çalışmıştır. Ne var ki, İngiltere'nin Filistin'e Yahudi göçü konusundaki katı tutumu, Türkiye'nin çabalarını sonuçsuz bırakmıştır. Gemiden bir an önce kurtulmak isteyen Türk devleti politik davranmış, ortaya da ne yazık ki böyle bir insanlık trajedisi çıkmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin dönemin iktisadi, siyasi ve toplumsal gerçekliğine göre hareket ettiği, dahası II. Dünya Savaşı boyunca sürdürdüğü tarafsızlık ilkesi ile uyumlu bir çizgide bu sorunu çözmeye çalıştığı eldeki veriler doğrultusunda anlaşılmıştır. Struma Gemisi ile ilgili süreçte özellikle İngiltere'nin Filistin'e Yahudi göçü ile ilgili belirlemiş olduğu politikanın Türkiye'nin hareket alanını daralttığını, dahası Türkiye'nin bu genel yaklaşımla çatışacak bir adım atmak istemediği anlaşılmaktadır. Savaşın gidişatının henüz yeterince netleşmediği bir ortamda Türkiye tam olarak nasıl bir tavır takınacağını da belirleyememiş, meselenin bir an önce kendisi için olumsuzluk içermeyecek biçimde çözülmesini sağlayacak adımlar atmaya gayret etmiştir. Ancak tüm gayretleri meselenim insani açıdan çözümünü sağlayamamış ve sonuç olarak Struma Faciası tarihe büyük bir trajedi olarak geçmiştir.

KAYNAKÇA

Acar, K., Tan, E. ve Balcı, U. (2017). Turizm Odaklı Almanca Ders Kitaplarının Ülke Bilgisi Bağlamında Analizi. *International Journal of Languages' Education and Teaching*, 5(1), 651-672.

Deringil, S. (2003). Denge Oyunu İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Dış Politikası, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul.

Erhan, Ç. (2013). A. Haluk Ülman'a Armağan "İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Yahudilerin Türkiye'ye Kabulü Meselesi" (haz. Gökhan Erdem), *AÜSBF Yayınları*, Ankara.

Esmer, A. Ş. , Sander, O. (1983). Olaylarla Türk Dış Politikası 1919-1995, Siyasal Kitapevi, Ankara.

Gürün, K. (1983). Dış İlişkiler ve Türk Politikası: 1939'dan Günümüze, Ankara.

Koçak, C. (1986). Türkiye'de Milli Şef Dönemi, C.II, İletişim Yayınları, Ankara.

---------- (2003). Türkiye'de Milli Şef Dönemi, C.I, İletişim Yayınları, Ankara.

Oran, Baskın, *Türk Dış Politikası: Cilt I 1919-1980*, İletişim Yay., İstanbul, 2003.

Sönmezoğlu, F. (2011). İki Savaş Sırası ve Arasında Türk Dış Politikası, Der Yayınları İstanbul.

TBMM Zabıt Ceridesi, D. VI., Cilt: 24, İ 3, 20 Nisan 1942.

Tekeli, İ., İlkin, S. (2013). Dış Siyaseti ve Askeri Stratejileriyle II. Dünya Savaşı Türkiye'si, C.I, İletişim Yayınları, İstanbul.

The National Archives , "*İllegal Immigration Into Palestine*", copy no: 31/166, 4 Mart 1942.

Yetkin, Ç. (2008). Struma Bir Dramın İçyüzü, Gürer Yayınları, İstanbul.

Gazeteler;

Ulus, 25 Şubat 1942.

Vatan, 7 Şubat 1942.

--------, 22 Nisan 1942.

--------, 25 Şubat 1942.

Vakit, 25 Şubat, 1942.

İkdam, 25 Şubat 1942.

Arşivler;

BCA, "*Karadeniz'de Batan Struma Motörü Hakkında*", 030-10-171-185-21, 30.03.1942.

BCA, "*Usturuma Vaporundaki Yahudi Göçmenler Hakkında*, 030-10-124-884-6, 04. 02.1942.

BCA, "*Hariciye Vekilliğine*", 030-10-124-881-6, 05.02.1942.

BCA, "*Münakalat Vekaletine*", 030-010-171-185-21, 17.02.1942.

BCA, "İstanbul Limanında bulunan Yahudi muhacirler", 030-010-171-185-21, 19.02.1942.