

ARTUR PATEK

WOKÓŁ ZATONIĘCIA STATKU „STRUMA” (MORZE CZARNE, LUTY 1942 R.)

Dramat pasażerów „Strumy”¹ należy do najtragiczniejszych rozdziałów ruchu nielegalnej imigracji Żydów do Palestyny, terytorium mandatowego Wielkiej Brytanii. Ruch ten, znany pod hebrajskimi określeniami *alija bet* oraz *ha'apala*², był reakcją na politykę władz

¹ Losami „Strumy” zajmowano się m.in. w Izraelu, Rumunii, USA, Niemczech i Turcji. Pierwsze poważniejsze opracowanie ukazało się już w 1942 r., w książce Abrahama Galante, *Histoire des Juifs d'Istanbul depuis la prise de cette ville, en 1453, par Fatih Mehmed II, jusqu'à nos jours*, 2 vol., Istanbul 1942 (rozdz. XXII: „Le naufrage du bateau STRUMA”, s. 144–150). Wśród innych prac należy wymienić: D. Frantz, C. Collins, *Death on the Black Sea. The Untold Story of the Struma and World War II's Holocaust at Sea*, New York 2003; T. Carmely, *The Real Story of „Struma” or Breaking Down a 60 Years Old Conspiracy of Silence*, Haifa 2002 (powielony wydruk komputerowy – National Library of Israel, Jerusalem [dalej: NLI] sygn. S2 = 2002 B 3367); idem, *Dosarul „Struma” și dedesubturile sale*, Haifa 2005 (NLI, sygn. S2 = 2006 B 4904); M. Stoian, *Ultima cursă de la Struma la Mefkure*, București 1995; Ç. Yetkin, *Struma. Bir dramın içyüzü*, Istanbul 2008; J. Feinstein, *Struma. Corabia vieții și a morții*, Tel Aviv 1965; S. Gheorghiu, *Tragedia navelor „Struma” și „Mefkure*, Constanța 1998; E. Ofir, *With No Way Out. The Story of the Struma. Documents and Testimonies*, Cluj-Napoca 2003; A. Ozer, *The Struma Tragedy*, „ROM-SIG News. The Journal of the Special Interest Group for Romanian Jewish Genealogy” (Greenwich, Conn.), Vol. 5 (Spring 1997), No. 3 (także w internecie: <http://www.turkishjews.com/struma/>); S. Rubinstein, *Asupra cătorva tragedii mici petrecute în cadrul unei tragedii mari, numită „Struma”*, „Studia et Acta Historiae Iudaeorum Romaniae”, Vol. IV, București 1999, s. 193–207. Autor ten (wywodzący się z rumuńskiej diaspory) przygotował także dwa inne opracowania: *Personal Tragedies as a Reflection to a Great Tragedy Called Struma*, Jerusalem 2003 (wartościowe z uwagi na zbiór relacji świadków; także w internecie: <http://www.isro-press.net/Struma.Rubinstein/index.shtml>) oraz stanowiące jego uzupełnienie *Comments on Several Personal Tragedies that were part of the General Tragedy Called Struma*, Jerusalem 2002 (powielony wydruk – NLI, sygn. S2 = 2003 B 6596). Charakter literacki mają: M. Arsene [A. Leibovici], *Struma*, București 1972 oraz M. Solomon, *Le Struma*, Toronto 1974 (tłum. ang.: *The Struma Incident. A Novel of the Holocaust*, Toronto 1979). Wybór kilkunastu wierszy w języku rumuńskim i hebrajskim zob. broszura *Martirilor din fundul mării 1942–1972*. Culegere întocmită de I. Bar-Avi și I. Feinstein, Ierusalim 1972. Spośród opracowań w internecie por. blok materiałów zawierający relacje, materiały prasowe i in.: U. Friedberg-Valerianu (ed.), *Struma Tragedy* (http://www.alpas.net/uli/struma/struma_engl.htm). Cytowane w artykule adresy internetowe aktualne na dzień 20 marca 2011 r.

² „Alija bet” – imigracja typu B, tj. nielegalna. „Alija” (z hebr. „wychodzenie w górę”) – napływ, imigracja Żydów do Palestyny, a po 1948 r. do Izraela. „Ha'apala” (z hebr. „wytrwał wznoszenie się”, wspinanie związane z pokonywaniem przeszkód) – synonim aliji bet. Z prac poświęconych tej problematyce wymienić można m.in.: E. Avriël, *Open the Gates! A Personal Story of „Illegal” Immigration to Israel*, London 1975;

brytyjskich, które początkowo poparły ideę „żydowskiej siedziby narodowej” (Deklaracja Balfoura, 1917 r.), ale w 1939 r. faktycznie wycofały się z działań na jej rzecz („Biała Księga”). Stało się tak z uwagi na znaczenie Bliskiego Wschodu w politycznej strategii Wielkiej Brytanii. Dla Londynu kontrola nad tą częścią świata miała znaczenie szczególne. Problem w tym, że można ją było osiągnąć tylko przez współpracę z Arabami, gdyż to oni stanowili większość mieszkańców tego regionu. Arabowie wszakże nie chcieli żydowskich osadników na ziemi, którą uważali za swoją. Brytyjczycy stopniowo więc wycofywali się z obietnic poczynionych w Deklaracji Balfoura i zaczęli ograniczać napływ Żydów do Palestyny. Tymczasem liczba tych, którzy wiązali swą przyszłość z wyjazdem do Ziemi Obiecanej, rosła, szczególnie po objęciu władzy w Niemczech przez reżim hitlerowski. W efekcie Żydzi przystąpili do organizowania nielegalnych form imigracji. Określali je – w odróżnieniu od aliji dozwolonej przez władze mandatowe – „imigracją typu B” (*alija bet*). W ruch ten włączyły się środowiska syjonistyczne różnych odcieni (Hagana, rewizjoniści etc.).

„Struma” była wysłużonym dwumasztowcem o wyporności (według różnych przekazów) 146–180 ton, liczącym przeszło 70 lat³, i pierwotnie nosiła nazwę „Macedonia”. Właścicielem jednostki była grecka kompania Jean D. Pandelis et Co, kierowana przez biznesmena Jeana Pandelisa, który od 1939 r. współpracował (niebezinteresownie) z organizatorami aliji bet. Statek, a właściwie płaskodenna barka, pływał pod flagą Panamy. Wcześniej wykorzystywany był do transportu rzeczno, m.in. do przewozu bydła. Tą starą jednostką Pandelis zainteresował działacze rumuńskiej gałęzi Nowej Organizacji Syjonistycznej (rewizjoniści). Chętnych do wyjazdu z Rumunii nie brakowało, toteż pomysł zorganizowania transportu do Palestyny został podchwycony. W sumie na pokład „Strumy” weszło około 769–791 żydowskich uchodźców. Było wśród nich wielu przedstawicieli elity – lekarze, prawnicy, inżynierowie, biznesmeni; byli także studenci, kupcy i rzemieślnicy. Na pokładzie znajdowała się przeszło setka dzieci. Zdecydowana większość pasażerów miała obywatelstwo rumuńskie.

Celem było dotarcie do Turcji. Liczono, że po krótszym lub dłuższym postoju nad Bosforem brytyjskie władze mandatowe wydadzą w końcu zgodę na wpuszczenie do Palestyny. Stan jednostki oraz panujące na niej warunki pozostawiały wiele do życzenia – brak odpowiednich miejsc do spania, zaledwie jedna toaleta i tylko dwie łodzie ratunkowe na kilkaset osób. W warunkach wojennych trudno było jednak o lepszą jednostkę. Pasażerowie nie kryli rozczarowania. Zapłacili przecież – i to niemało – za przejazd. W ogłoszeniach, które uka-

B. Habas, *The Gate Breakers*, New York–London 1963; Z.V. Hadari, *Second Exodus. The Full Story of Jewish Illegal Immigration to Palestine, 1945–1948*, London 1991; J. and D. Kimche, *The Secret Roads. The „Illegal” Migration of a People, 1938–1948*, London 1954; F. Liebreich, *Britain’s Naval and Political Reaction to the Illegal Immigration of Jews to Palestine, 1945–1948*, London 2005; M. Naor, *Haapala. Clandestine Immigration 1931–1948*, Tel-Aviv 1987; D. Ofer, *Escaping the Holocaust. Illegal Immigration to the Land of Israel, 1939–1944*, New York–Oxford 1990 oraz zbiór dokumentów: *The Rise of Israel. A Documentary Record from the Nineteenth Century to 1948*, New York 1987, vol. 30: *The Holocaust and Illegal Immigration, 1939–1947*, ed. M.J. Cohen. W języku polskim: A. Patek, *Żydzi w drodze do Palestyny 1934–1944. Szkice z dziejów aliji bet nielegalnej imigracji żydowskiej*, Kraków 2009.

³ Jednostka została zbudowana w 1867 r. P.H. Silverstone, „Our Only Refuge Open the Gates!” *Clandestine Immigration to Palestine 1938–1948*, New York 1999, s. 7; A. Ozer, op.cit., s. 3. Według innych przekazów była jeszcze starsza, z 1830 r. D. Frantz, C. Collins, op.cit., s. 76; D. Ofer, op.cit., s. 149. Por. też: *Struma General Specification* (<http://www.alpas.net/uli/struma/Undeseafla.htm>).

zywały się w rumuńskiej prasie, można było przeczytać, że organizator przedsięwzięcia – Comitetul „Alyia” (Komitet „Aliji”) – obiecuje im godziwe warunki podróży⁴. Zapewniano, że statek spełnia wymogi bezpieczeństwa, a uzyskanie certyfikatów imigracyjnych jest właściwie pewne. Górę wzięła chęć zysku ze strony organizatorów tego przedsięwzięcia, szczególnie Pandelisa, którego przywiązanie do dóbr materialnych nie było tajemnicą.

„Struma”, za wiedzą i zgodą władz rumuńskich, wyruszyła z Konstancy 12 grudnia 1941 r.⁵ Wkrótce odmówił posłuszeństwa motor. Do Stambułu statek doholowała turecka jednostka. Turcja nie zgodziła się, by pasażerowie wyszli na brzeg, gdyż nie było pewności, czy Brytyjczycy przyznają im certyfikaty imigracyjne, a władze tureckie nie zamierzały dawać uchodźcom azylu. Turcja znalazła się w delikatnym położeniu, gdyż, formalnie neutralna, starała się zachować równowagę między Aliantami i Osią. Z Wielką Brytanią łączył ją podpisany w październiku 1939 r. traktat obronny, a z III Rzeszą zawarty w czerwcu 1941 r. traktat o przyjaźni i nieagresji. W negocjacjach, obok Brytyjczyków i Turków, brali udział także przedstawiciele Agencji Żydowskiej. Rozmowy się przedłużały. Strona turecka zwracała uwagę, że obowiązujące limity imigracyjne na przyjazd do Palestyny nie zostały wyczerpane i z istniejącej rezerwy mogliby skorzystać pasażerowie „Strumy”. Brytyjczycy w odpowiedzi wskazywali, że ludzie ci wywodzą się z kraju kontrolowanego przez III Rzeszę i jako obywatelom wrogiego państwa nie przysługują im palestyńskie wize. Przeciwno przyznaniu ich przemawiać miały *względy bezpieczeństwa mandatu* – Londyn obawiał się, że wśród pasażerów mogły znaleźć się osoby *działające w interesie nieprzyjaciela*. Argument skądinąd niepozbawiony sensu, zważywszy, że od 7 grudnia 1941 r. Rumunia i Wielka Brytania pozostawały w stanie wojny⁶.

Były również inne powody. Wpущenie do mandatu pasażerów „Strumy” stworzyłyby precedens i zapaliło zielone światło dla kolejnych tego typu przedsięwzięć⁷. Do Palestyny przybywali jednak uchodźcy polscy (wkrótce zjawić się mieli żołnierze gen. Władysława Andersa), jugosłowiańscy czy greccy⁸. Oni też, przynajmniej w części, pochodzili z terenów kontrolowanych przez państwa Osi. Nie byli jednak Żydami i nie zamierzali pozostać tu na stałe, a ich obecność – jak czytamy w poufnym memorandum Foreign Office – nie wiązałyby się z *ryzykiem wywołania niebezpiecznych reperkusji wśród nieżydowskich ludów Bliskiego Wschodu*⁹.

⁴ Jeden z anonsów prasowych zob. Yad Vashem Archives, Jerusalem (dalej: YVA), O11/66. Reprodukacja: A. Patek, op.cit., s. 239.

⁵ Błędną datę wypłynięcia statku – luty 1942 r. – znajdujemy w: J.J. Zaslloff, *Great Britain and Palestine. A Study of the Problem before the United Nations*, München 1952, s. 22 oraz u W. Laqueur (A History of Zionism, London 1972, s. 535) – październik 1941 r.

⁶ The National Archives, London (dalej: TNA). FO 371/32661/W 2483 (s. 56), *Telegram from High Commissioner (Sir H. MacMichael) to Secretary of State for the Colonies. No 190. 17 II 1942.*

⁷ Por. uwagę Aleca Waltera Randalla z Foreign Office: *what is perhaps worst of all, they will have succeeded in breaking through our policy, and this would certainly open the way for frequent repetitions of the same procedure.* TNA. FO 371/32661/W 2093, *FO minute (Alec Randall), 12 II 1942.*

⁸ W latach wojny, do lipca 1943 r., schronienie w Palestynie – według ministra kolonii Roberta Gascoyne-Cecila lorda Cranborne’a – znalazło 2400 nieżydowskich uchodźców. *Parliamentary Debates. House of Lords. Official Report*, London 1943, vol. 128, 28 VII 1943, kol. 866.

⁹ Cyt. za: D.S. Wyman, *Pozostawieni swemu losowi. Ameryka wobec Holocaustu 1941–1945*, Warszawa 1994, s. 213 (tłum. z języka angielskiego: *The Abandonment of the Jews. America and the Holocaust, 1941–1945*, New York 1984). Na aspekt ten zwrócił uwagę Lewis B. Namier (wł. Bernsztajn-Niemirowski, pochodził z rodziny żydowskiej z Polski, 1888–1960), historyk brytyjski i syjonista, w krytycznym wobec

Trwała wojna i by pokonać III Rzeszę, Brytyjczycy w pierwszym rządzie mieli na uwadze polityczną strategię. A ta w odniesieniu do Bliskiego Wschodu podpowiadała im popieranie karty arabskiej i utrzymanie pax britannica w tym newralgicznym regionie. W Londynie obawiano się potencjalnego zbliżenia Arabów z państwami Osi. Wprawdzie rządy państw arabskich zapewniały o swej lojalności, w krajach tych ścierały się jednak różne tendencje. Utrzymywała się nieufność do Anglii. Tego, że obawy nie były bezpodstawne, dowodził antybrytyjski przewrót w Iraku w kwietniu 1941 r. Niepokoili współpracę z Niemcami lidera palestyńskich Arabów, wielkiego muftiego Jeruzolimy, Hadżdż Amin al-Husajniego, który był zdecydowanym przeciwnikiem żydowskiego osadnictwa w Palestynie (w 1941 r. znalazł zresztą schronienie we Włoszech i Niemczech, skąd będzie nawoływał muzułmanów do poparcia państw Osi)¹⁰.

Tymczasem Palestyna stanowiła w czasie wojny ważne zaplecze dla armii alianckich na Środkowym Wschodzie. Znaczenie regionu zwiększyło się po rozszerzeniu działań wojennych na Bałkany i Afrykę Północną, a zwłaszcza po napaści Niemiec na ZSRR. Latem 1940 r. i wiosną 1941 r. istniało nawet potencjalne niebezpieczeństwo odwrotu brytyjskiego i okupacji niemieckiej, a lotnictwo włoskie bombardowało Hajfę i Tel Awiw. Realnie rysowała się groźba ataku na Palestynę niemieckiego Afrika Korps, zażegnana dopiero po zwycięstwie Brytyjczyków pod El-Alamejn w Egipcie w listopadzie 1942 r. Jeśli Niemcy zdołaliby się przedostać do Zatoki Perskiej, oznaczałoby to utratę żywotnych dla Anglii strategicznych źródeł zaopatrzenia (ropa naftowa)¹¹.

W tej sytuacji Londyn postawił na pozyskanie jeśli nie przychylności, to przynajmniej neutralności świata arabskiego. W odniesieniu do spraw palestyńskich politykę tę wyznaczała ogłoszona 17 maja 1939 r. „Biała Księga”. Brytyjczycy przewidywali utworzenie po dziesięcioletnim okresie przejściowym dwunarodowego państwa z arabską większością (dwie trzecie) i w tym celu wprowadzili poważne ograniczenia w możliwości nabywania ziemi przez Żydów oraz w skali żydowskiej imigracji¹².

Ilość wydawanych przez mandatariusza w latach wojny kwot imigracyjnych nie osiągnęła nawet pułapów wyznaczonych przez „Białą Księgę”. Zamiast przewidywanych 75 tys. osób, Brytyjczycy wpuścili zaledwie 50 tys., łącznie z tymi, których pobyt zalegalizowano. Warto zauważyć, że w okresie od 1 października 1939 do 31 marca 1940 r. i potem od października 1940 do marca 1941 r. Brytyjczycy w ogóle wstrzymali wydawanie nowych dokumentów imigracyjnych, tłumacząc to znacznymi rozmiarami nielegalnej

polityki Londynu artykule *The Refugee Ships* na łamach „Time and Tide” (14 III 1942). Por.: *the same authorities had no qualms about Nazi agents when they admitted non-Jewish refugees from any of the Axis countries.*

¹⁰ Szerzej zob. J. Schechtman, *The Mufti and the Führer. The Rise and Fall of Haj Amin el Huseini*, New York 1965; K. Gensicke, *Der Mufti von Jerusalem. Amin el-Husseini und die Nationalsozialisten*, Frankfurt am Main 1988.

¹¹ K. Gebert, *Miejsce pod słońcem. Wojny Izraela*, Warszawa 2008, s. 109–110; M. Gilbert, *Israel. A History*, London 1999, s. 105.

¹² Znana także jako Biała Księga MacDonalda, od nazwiska sygnującego ją ministra kolonii Malcolma MacDonalda. Tekst zob. British White Paper. Cmd. 6019 of 1939: *Palestine: Statement of Policy*, London 1939; *The Rise of Israel*, vol. 27: *The Darkest Year 1939*, ed. A.S. Klie man, doc. 25: *The 1939 White Paper; May 1939*, s. 302–313; W. Laqueur, B. Rubin (eds.), *The Israel-Arab Reader. A Documentary History of the Middle East Conflict*, 4th ed., New York–Oxford 1985, s. 64–75. Szerzej zob. m.in. M.J. Cohen, *Palestine to Israel. From Mandate to Independence*, London 1988 (rozdz. 6: *Appeasement in the Middle East: The British White Paper on Palestine, May 1939*, s. 101–128); J.C. Hurwitz, *The Struggle for Palestine*, New York 1976 (rozdz. 7: *The 1939 White Paper*, s. 94–111).

imigracji, jaka miała miejsce w ciągu 1939 r., oraz obawami, że wśród przybyszy z Rzeszy i krajów z nimi związanych mogą się znaleźć obcy agenci¹³.

Wracając do sprawy „Strumy”, jedynie kilku ustosunkowanym pasażerom i tym, którzy posiadali wygasłe już wizy palestyńskie, zezwolono na przyjazd do mandatu. Ponadto jedną kobietę, która poroniła, przyjęto do szpitala. Wydawało się, że jest szansa, by do Erec Israel przybyły także dzieci w wieku 11–16 lat, ale prowadzone rozmowy nie przyniosły efektu¹⁴. Uchodźców nie chciała także Rumunia. Przedstawiciel Bukaresztu w Ankarze wyjaśniał, że skoro Żydzi opuścili jego kraj dobrowolnie, Rumunia nie ma obowiązku przyjmując ich z powrotem¹⁵.

Sprawy się komplikowały. W styczniu 1942 r. wojnę Niemcom i ich sojusznikom (w tym Rumunii i Bułgarii) wypowiedziała Panama, a pod jej banderą „Struma” wyruszyła. Kapitan i część załogi mieli obywatelstwo bułgarskie i zadeklarowali, że nie mogą służyć na jednostce, która należy do wrogiego kraju. Incydent angażował państwa pozostające ze sobą w stanie wojny. Z punktu widzenia pragnącej zachować neutralność Turcji sytuacja stawała się bardzo niewygodna.

Rodzi się pytanie, dlaczego Wielka Brytania nie zdecydowała się deportować uchodźców na Mauritius, gdzie w grudniu 1940 r. internowano 1580 nielegalnych imigrantów żydowskich¹⁶. Wprawdzie od wspomnianego czasu nie deportowano tam już nikogo, ale polityka ta formalnie nie została odwołana. Deportacja, choć moralnie wątpliwa, doraźnie rozwiązywałaby wiele problemów. Przede wszystkim zapobiegłaby scenariuszowi najgorszemu – odesłaniu tych ludzi z powrotem do Europy, gdzie ich przyszłość rysowała się marnie. Dodajmy, że Brytyjczycy zdawali sobie sprawę z potencjalnego niebezpieczeństwa. *Morze Czarne jest o tej porze roku niespokojne i „Struma” może zatonąć* – notował Alec Walter Randall z Refugee Section Foreign Office¹⁷. Rzeczywiście były trudności transportowe (konieczność zdobycia jednostki odpowiedniej wielkości, przypomnijmy, że trwała wojna), ale istniał powód ważniejszy. Perspektywa deportacji na oddalony wprawdzie, ale spokojny Mauritius, nie była dla Żydów taka straszna w porównaniu z ich sytuacją w okupowanej Europie. A skoro tak, to nie mogła w znaczący sposób wpłynąć na ograniczenie aliji bet. Taką szansę dawało natomiast odesłanie tych ludzi z powrotem na Stary Kontynent¹⁸.

¹³ *The Jewish Case Before the Anglo-American Committee of Inquiry on Palestine as presented by the Jewish Agency for Palestine. Statements and Memoranda*, Jerusalem 1947, s. 295; G. Kirk, *The Middle East in the War*, 3rd ed., London–New York–Toronto 1954, s. 239.

¹⁴ TNA. FO 371/32661/W 2483 (s. 52–53), *From High Commissioner (Sir M. MacMichael) to Secretary of State for the Colonies. No 179. 15 II 1942* oraz *From Angora (Mr. Morgan) to Jerusalem. No 14. 17 II 1942*.

¹⁵ D. Frantz, C. Collins, op.cit., s. 192.

¹⁶ Szerzej zob. m.in. G. Pitot, *The Mauritian Shekel. The Story of the Jewish Detainees in Mauritius, 1940–1945*, Port Louis (Mauritius) 1998; R. Friedmann, *Exil auf Mauritius. Report einer „demokratischen” Deportation jüdischer Flüchtlinge*, Berlin 1998; K. Lenk, *The Mauritius Affair. The Boat People of 1940/1941*, Brighton 1993; A. Zwergbaum, *Exile in Mauritius*, „Yad Vashem Studies”, vol. IV, Jerusalem 1960, s. 191–257. Niepublikowana relacja Zwergbauma: YVA. O2/633, *Die Alijah von Bratislava nach Mauritius. Ein Tagebuch von Dr. A. Zwergbaum* (s. 1–78).

¹⁷ TNA. FO 371/32661/W 2810, *Randall minute, 24 II 1942* (cyt. za R.W. Zweig, *Britain and Palestine During the Second World War*, Woodbridge 1986, s. 123).

¹⁸ Rzecznikiem tezy, że Wielka Brytania robiła, co mogła, by skłonić Turcję do skierowania „Strumy” z powrotem na Morze Czarne jest R.W. Zweig (op.cit., s. 125–126). Stanowisko antybrytyjskie prezentuje m.in. D. Trevor (*Under the White Paper: Some Aspects of British Administration in Palestine from 1939 to 1947*, Jerusalem 1948). Brytyjski punkt widzenia zob. np. G. Kirk, *The Middle East in the War*, s. 244. Por. też Ch. Sykes, *Cross Roads to Israel. Palestine from Balfour to Bevin*, 2 ed., London 1967, s. 238.

Po 71 dniach impasu, 23 lutego 1942 r., władze tureckie, przekonane jakoby wyczerpały wszystkie sposoby, by znaleźć właściwe rozwiązanie¹⁹, podjęły decyzję o zawróceniu statku z powrotem na Morze Czarne. „Struma” musiała opuścić port w Stambule. Kapitan jednostki odmówił wykonania rozkazu, a pasażerowie zgromadzeni na pokładzie zaczęli protestować. Na burcie pojawiły się napisy „SOS”, „Ratujcie nas” (po angielsku i hebrajsku). Interweniowała policja. Wiele osób zostało poturbowanych. Po opanowaniu sytuacji turecki holownik odstawił statek na Morze Czarne, choć nie było na nim odpowiednich zapasów wody, żywności i opału, a silnik w dalszym ciągu był niesprawny. Nazajutrz, wczesnym rankiem 24 lutego, gdy „Struma” znajdowała się w odległości około 8–10 km od brzegu, wstrząsnęła nią potężna eksplozja. Przybyłe na miejsce katastrofy tureckie łodzie ratunkowe znalazły tylko jedną osobę, która przeżyła²⁰.

Ile było ofiar? Trudno dać jednoznaczną odpowiedź. Zazwyczaj w literaturze przedmiotu znaleźć można informację, że na pokładzie „Strumy” znajdowało się 769 żydowskich uchodźców oraz 10 członków załogi (czterech [trzech?] Żydów, pięciu Bułgarów i Węgień; narodowość jednego budzi rozbieżności). Zważywszy na fakt, że dziewięciu osobom zezwolono na opuszczenie pokładu podczas postoju w Stambule, a zatonięcie „Strumy” przeżyła jedna, wynikałoby, że zginęło minimum 769 osób²¹. Wartość tę podważył ostatnio dr Samuel Aroni z Kalifornii. Zestawiając dostępne informacje, stwierdził, że liczba ofiar mogła być wyższa i wynosić nawet 791 osób²².

Władze tureckie starały się nie nadawać tragedii rozgłosu. Znamienne, że jedyny ocalały – a był nim 19-letni obywatel rumuński David Stoliar – trafił na kilka tygodni do więzienia, a przedstawicielom wspólnoty żydowskiej czyniono przeszkody w skontakto-

¹⁹ Stanowiska Ankary broniła turecka dyplomacja. Central Zionist Archives, Jerusalem (dalej CZA). A 406/59, *Turkish Embassy. Washington, D.C., to Emmanuel Neumann, American Emergency Committee for Zionist Affairs, New York. 3 III 1942.*

²⁰ Myli się zatem korespondent krakowskiego „Przekroju”, utrzymując, jakoby statek nie mógł zawinąć do Palestyny, ani powrócić do Rumunii, *bląkał się po Morzu Śródziemnym*, nim został storpedowany, a wszyscy pasażerowie zatonęli. L.B. Życycki, *Pokój w Palestynie*, „Przekrój” 1947, nr 94, s. 8. Pomylił się także David S. Wyman, pisząc, że „Struma” w grudniu 1941 r. dotarła do Palestyny, ale Brytyjczycy skierowali ją do Turcji (D.S. Wyman, op.cit., s. 212). U R.W. Zweiga (s. 124) błędna data katastrofy – 25 II 1943 r.

²¹ W literaturze przedmiotu liczba ofiar budzi rozbieżności. Przykładowo – 720 ofiar (Z.V. Hadari, op.cit., s. 5), 763 (*The Jewish Case Before the Anglo-American Committee of Inquiry on Palestine*, s. 296; A. Ozer, op.cit., s. 5), 767 (H.M. Sachar, *A History of Israel. From the Rise of Zionism to Our Time*, New York 1988, s. 237), 768 (M. Naor, op.cit., s. 38; G. Kirk, op.cit., s. 244; D. Ofer, op.cit., s. 326; M. Wischnitzer, *To Dwell in Safety. The Story of Jewish Migration Since 1800*, Philadelphia 1948, s. 242; *Encyclopaedia Judaica*, Jerusalem 1978, vol. 8, kol. 1249), 769 (Y. Bauer, N. Sagi, „Illegal” Immigration, [w:] *New Encyclopedia of Zionism and Israel*, vol. 1, ed. by G. Wigoder, London–Toronto 1994, s. 648), 770 (K. Kubiak, *Pierwsza wojna bliskowschodnia 1947–1949 (studium polityczno-wojskowe)*, Wrocław 2006, s. 36; błąd w nazwie statku – „Stuma”), a także 772 (T. Carmely, *The Real Story*, s. 137 i n.) i 777 (E. Ofir, op.cit., s. 100–102). Według autorów *Nowego leksykonu judaistycznego* (Warszawa 2007, s. 777), katastrofa pochłonęła 786 ofiar. Jeszcze inaczej (796 uchodźców) w: D. Cohn-Sherbok, D. El-Alami, *Konflikt palestyńsko-izraelski*, Warszawa 2002, s. 59. Listę 768 ofiar katastrofy zamieścił nowojorski biuletyn United Romanian Jews of America „The Record” (25 IV 1942), YVA. O11/67 (s. 138).

²² S. Aroni, *Who Perished on the Struma and How Many*, [w:] D. Frantz, C. Collins, op.cit., s. 295–335. Listy ofiar zob. T. Carmely, *The Real Story*, s. 137–159; idem, *Dosarul Struma*, s. 90–112; D. Frantz, C. Collins, op.cit., s. 301–335; J. Feinstein, op.cit., s. 143–151; E. Ofir, op.cit., s. 323–346. Także w internecie: *Struma's people* (<http://www.alpas.net/uli/struma/Victimele.htm>); *Struma: A Romanian Tragedy* (<http://www.sephardicstudies.org/struma.html>).

waniu się z nim. Uwzięzenie motywowano tym, że człowiek ten znalazł się na terytorium Turcji nielegalnie, bez wymaganej wizy. A przecież de facto chodziło o rozbitka...

Oddajmy głos Stoliarowi: *Natychmiast po eksplozji wskoczyłem do morza. Wytrzymałem jakieś 24 godziny. Pamiętam, jak przybyła turecka łódź ratunkowa. Zawieziono mnie do szpitala. Leżałem w nim dwa tygodnie. Po wypisaniu trafiłem na policję. Przez półtora miesiąca trzymano mnie w areszcie. Po uwolnieniu tureccy żandarmi eskortowali mnie aż do granicy z Syrią*²³. Stamtąd było już niedaleko do Palestyny, do której Brytyjczycy wpuścili go „ze względów humanitarnych” w końcu kwietnia 1942 r.²⁴

Być może uratowałoby się jeszcze paru ludzi, gdyby pomoc nadeszła wcześniej niż po 24 godzinach. Stoliar twierdził, że jeszcze przez jakiś czas po eksplozji widział żywe osoby kurczowo trzymające się resztek pokładu. Jedną z nich był członek załogi, pierwszy mat Lazar Dikow (Bułgar). On i Stoliar, uczeni kawałka drewna, wytrzymali w zimnej wodzie długie godziny. Dikow walkę o życie jednak przegrał²⁵.

Dramat pasażerów „Strumy” trafił na czołówki gazet w wielu krajach²⁶. Przyczyny zatonięcia przez lata wywoływały rozmaite spekulacje. Sugerowano, że statek zniszczyła niemiecka torpeda, albo że mógł wejść na minę. Nie wykluczano i tego, że jednostkę zatopili sami pasażerowie, pozbawieni nadziei. Sugestia taka znalazła się m.in. w obszernym i skądinąd życzliwym dla Żydów artykule w poczytnym „Manchester Guardian”. *Tego, czy Struma – czytamy – weszła na minę, czy może sami wygnańcy podjęli desperacki krok przed powrotem do Rumunii, prawdopodobnie nigdy się nie dowiemy*²⁷.

Niektórzy utrzymywali, jakoby na pokładzie statku Niemcy próbowali przemycić do Palestyny swoich szpiegów. Gdy „Struma” została zawrócona, postanowili ją zatopić, by *zatrzeć wszystkie ślady*²⁸. Rodzi się pytanie – kogo lub czego mieliby się obawiać, skoro jednostka miała powrócić do satelickiej Rumunii?

²³ TNA. CO 733/446/10 (s. 26–27), *Statement of David Ben Yakov Stolar, Taken Down at 10.00 am this 3rd day of May 1942 at the offices of C.I.D., Jaffa* (kserokopia w: YVA. O11/66, *Struma*).

²⁴ Po przybyciu do Palestyny Stoliar wstąpił do armii brytyjskiej i służył w Afryce Północnej (Egipt, Libia). W 1948 r. jako żołnierz Cahalu (izraelskich sił zbrojnych) brał udział w wojnie o niepodległość Izraela. Później osiedlił się w USA. Jego sylwetkę kreśli Nicholas Bethell, *The man who survived the Struma*, „Sunday Time Magazine” (London), 9 III 1980, s. 52–57 (wycinek prasowy w zbiorach YVA. O11/66).

²⁵ D. Frantz, C. Collins, op.cit., s. 195–197.

²⁶ *709 Refugees Lost in Struma. Ship Sinks in Black Sea*, „The Palestine Post”, 27 II 1942, s. 1 (tu błędna informacja o jakoby 60 ocalonych); *Jewish Refugee Tragedy. Disastrous Tragedy. Palestine Entry Barred*, „Manchester Guardian”, 26 II 1942; *Loss of Refugee Ship in Black Sea. 760 Jews Drowned*, „The Times” (London), 27 II 1942; *A Ship in the Black Sea Transporting 700 Victims Sailed into a Mine Field for Lack of Navigation Facilities*, „The New York Times”, 28 II 1942; *The Struma Tragedy*, „The New York Times”, 13 III 1942.

²⁷ *Jewish Refugee Tragedy. Disastrous Tragedy. Palestine Entry Barred*, „Manchester Guardian”, 26 II 1942 (wycinek dostępny także w zbiorach TNA. FO 371/32661/W 2810). „Manchester Guardian” to poprzednik wydawanego od 1959 r. „The Guardian”.

²⁸ Por. YVA. O11/67, *Memorandum concerning the tragedy of the Jewish refugee-ship Struma sunk in the Black Sea on February 12 [sic! – A.P.], 1942, probably in the territorial waters of Turkey submitted to Yad Vashem, Martyr's and Heroes' Remembrance Authority, Jerusalem* (16 VIII 1983). Autor memorandum Herbert Melzig, z wykształcenia historyk, był uchodźcą z Niemiec i w 1942 r. przebywał w Stambule. Spisał to, co miał usłyszeć z ust oficerów wywiadu brytyjskiego i tureckiego. Podobno jeden z pasażerów „Strumy”, któremu władze tureckie pozwoliły na czasowe zejście na ląd, kontaktował się telefonicznie z miejscowym konsulem niemieckim. *It was observed that this gentleman [...] made a telephone call to the German Consulate General at Ayaspaşa, Istanbul. Upon this some of the passengers of the Struma were suspected as spies. The British came to the conclusion that the Gestapo and the SD was handling the matter and that the unfortunate Jewish refugees*

Inna hipoteza, której rzecznikiem był Stoliar, zakładała, że „Strumę” zatopili sami Turcy. Jaki mieliby w tym cel? Jeśli rząd w Ankarze pragnął zachować korzystną z wielu względów neutralność, to pomoc żydowskim uchodźcom przedzierającym się – wbrew woli Londynu – do Palestyny była wykluczona. A zatem należało skłonić Żydów, by zrezygnowali z tranzytu przez Turcję. Rozwiązaniem mogło być zatonięcie transportu z setkami niedoszłych imigrantów. Według Stoliara, za wątkiem tureckim przemawiały co najmniej dwie przesłanki: (1) skierowanie „Strumy” na Morze Czarne bez sprawnego silnika oraz (2) dwudziestoczęterogodzinna zwłoka w przyjsciu rozbitkom z pomocą²⁹. Z braku solidnych dowodów teorię tę trudno jednak uznać za coś więcej niż hipotezę.

W latach sześćdziesiątych XX w. próbę rozwiązania zagadki podjęto w Republice Federalnej Niemiec. W odpowiedzi na składane wobec RFN przez krewnych ofiar wnioski o odszkodowania, sąd niemiecki zlecił historykowi Jürgenowi Rohwerowi przeprowadzenie naukowego śledztwa i wskazanie rzeczywistego sprawcy zatonięcia „Strumy” (a także innego statku aliji bet, „Mefkury”, w sierpniu 1944 r.)³⁰. Plonem tych badań była wydana w 1965 r. drobiazgowa praca, w której autor przekonująco dowodził, że „Strumy” nie mógł zatopić niemiecki okręt podwodny, gdyż żaden z nich w rejonie Bosforu wówczas nie operował. Jako prawdopodobnego sprawcę wskazał sowiecką jednostkę podwodną „Szc-213” (Szcuka=Szczupak), rzeczywiście w owym czasie aktywną w tej części Morza Czarnego³¹.

Zważywszy na okoliczności towarzyszące podjęciu badań przez Rohwera, ustalenia niemieckiego historyka mogły budzić wątpliwości. Potwierdzenie nadeszło z najmniej spodziewanej strony. W 1978 r. w Moskwie ukazała się, nakładem Ministerstwa Obrony ZSRR, książka Giennadija I. Waniejewa o udziale sowieckiej Floty Czarnomorskiej w „wielkiej wojnie ojczyźnianej”. Praca była oparta na nieupublicznych dotąd materiałach z sowieckich archiwów wojskowych i można w niej było przeczytać, że *rankiem 24 lutego 1942 r. okręt podwodny „Szc-213” pod dowództwem lejtanta D.M. Dienieżko i Komisarza Politycznego A.G. Rodimacawa zlokalizował wrogi transportowiec „Struma”, 7 tys. ton wyporności [sic!] i bez obrony. Z okrętu wystrzelono torpedę, która po pokonaniu 1111,18 metrów namierzyła cel i zatopiła statek*³².

served merely as camouflage for smuggling Nazi spies into Palestine. Major O’leary, the British Security officer at Istanbul wired his findings to London, whereupon the refusal of the British Government turned to be final. [...] When the SD realized that his venture had failed they decided to sink the ship in order to blot out all traces of their venture [...].

²⁹ N. Bethell, *The man who survived the Struma*, s. 57.

³⁰ „Mefkura”, trafiona torpedą, zatonała 5 VIII 1944 r. na Morzu Czarnym. Katastrofę przeżyło pięciu z około 320–350 uchodźców. Brak do dzisiaj jednoznacznej odpowiedzi, kto zaatakował statek. Swoich zwolenników ma zarówno teza o winie Niemców, jak i ZSRR. A. Finkelstein, *The Mefkure Tragedy (An Inquiry into the slayers’ identity)*, Paris [1989] (nakład autora, powielony wydruk, w zbiorach YVA. O11/69); M. Stolian, op.cit., s. 281–345. Por. też: YVA. O11/69 (s. 33–36), *Report on the sinking of the M/V „Merkure”* [sic!], *Istanbul, 9 IX 1944* (przedruk w: A. Patek, *Żydzi w drodze do Palestyny*, s. 345–350).

³¹ J. Rohwer, *Die Versenkung der jüdischen Flüchtlingstransporter Struma und Mefkure im Schwarzen Meer (February 1942, August 1944)*, Frankfurt/Main 1965, s. 71–72, 81–87. Niepublikowana wersja tej pracy, opatrzona podtytułem *Gutachten bearbeitet im Auftrag des Oberstaatsanwaltes bei dem Landgericht Frankfurt/Main von Dr. Jürgen Rohwer (1964)*, dostępna w YVA. O11/71, *Gutachten von Dr. J. Rohwer*.

³² G.I. Waniejew, *Czernomorcy w wielkiej otieczestwiennoj wojnie*, Moskwa 1978, s. 299. Reprodukcję strony zamieścił E. Ofir, op.cit., s. 174.

Okręt podwodny „Szcz-213” wchodził w skład sowieckiej Floty Czarnomorskiej. Jego dowódcą był starszy lejtnant Dmitrij M. Dienieżko, który funkcję tę pełnił od lipca 1939 r. do śmierci w dniu 23 marca 1942 r. (zginął na pokładzie pływającej bazy okrętów podwodnych „Niewa” podczas nalotu niemieckiego)³³. „Szczuka-213” został zatopiony w październiku 1942 r. w rejonie Konstancy. Jako prawdopodobnego sprawcę wskazywano niemiecki dozorowiec pomocniczy „Xanten”. Ostatnio pojawiła się teoria, według której „Szcz-213” mógł pójść na dno po wejściu na rumuńską minę³⁴. W 2010 r. ogłoszono o odkryciu wraka jednostki w odległości około 6 mil od portu w Konstancy.

Wprawdzie zatopienie „Strumy” przez sowiecki okręt podwodny wydaje się nie budzić wątpliwości, to jednak bez rzetelnej kwerendy w archiwach rosyjskich trudno liczyć na wyjaśnienie wszystkich okoliczności związanych z tą tragedią.

Jakie mogły być motywy działania ZSRR? Czy kapitan „Szcz-213” mógł wziąć transportowiec za wroga jednostkę? Za takim scenariuszem opowiadają się m.in. Dalia Ofer i Jürgen Rohwer. Z kolei Douglas Frantz i Catherine Collins sugerują, że ZSRR działał w myśl poufnej dyrektywy Stalina z 1941 r., by niszczyć statki kierujące się ku czarnomorskim wybrzeżom satelitów Niemiec, gdyż mogą przewozić materiały o znaczeniu strategicznym. To wyjaśniałoby dlaczego mniej więcej w tym samym czasie (23 lutego wieczorem) i miejscu zatonęła także turecka jednostka rybacka „Cankaya”³⁵. Czy Moskwa wiedziała o sprawie „Strumy”? Zważywszy na aktywność sowieckiej dyplomacji nad Bosforem, trudno przyjąć, by mogło być inaczej³⁶.

Niezależnie od przyczyn zatonięcia „Strumy”, dramat jej pasażerów obnażył bezdusność i hipokryzję wielu rządów, gdyż już było wiadomo o eksterminacji Żydów w okupowanej przez III Rzeszę Europie³⁷. Ukazał też, z jednej strony – brak wyobraźni u tych, którzy zdecydowali się „Strumę” wysłać, a z drugiej – determinację pasażerów, by podjąć grę o najwyższą stawkę.

Dramat „Strumy” wywołał ogromne wzburzenie w środowiskach żydowskich³⁸. Zastanawiano się, dlaczego uchodźcy nie zostali wpuszczeni do mandatu, chociaż w nałożonych limitach imigracyjnych istniała jeszcze spora rezerwa. W żydowskiej części Palestyny wybuchł jednodniowy strajk powszechny, a Agencja Żydowska i Waad Leumi

³³ E.A. Kowalow, *Koroli podplawa w morie czerwonych waletów. Chronika naczelnego pierioda sowietskogo podwodnogo plawanija 1918–1941 gg.*, Moskwa–St. Pietierburg 2006, s. 265. Dziękuję p. dr. Markowi Hermie z Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie za informacje na ten temat.

³⁴ *ShCh-213. Submarine of the ShCh (Scuka) class* (<http://www.uboat.net/allies/warships/ship/5044.html>).

³⁵ Warto zauważyć, że Panama, pod której banderą „Struma” wyruszyła, była członkiem koalicji antyhitlerowskiej i tym samym formalnie sojusznikiem ZSRR. Por. też D. Frantz, C. Collins, op.cit., s. 253–254; A. Zvielli, *Soviet fire, cold hearts claimed „Struma” passengers*, „The Jerusalem Post”, 18 VIII 2000, s. 13; I.C. Butnaru, *The Silent Holocaust. Romania and Its Jews*. Foreword by Elie Wiesel, New York–London 1992, s. 143; T. Carmely, *The Real Story*, s. 119.

³⁶ Por. „Otczet sotrudnika politiceskogo diepartamenta prawlenija Jewriejskogo Agienstwa dla Palestiny E. Epsztejna o biesiedach s poslom SSSR w Turcii S.A. Winogradowym. 25 I 1942”, [w:] *Sowietsko-izraillskije otnoszenija. Sbornik dokumentow*. T. I: 1941–1953. Kniga 1: 1941–maj 1949, Moskwa 2000, s. 28–38.

³⁷ Por. charakterystyczny tytuł artykułu Olivii Manning: *The Tragedy of the Struma. How the World Stood By and Watched 760 Jews Sail to their Deaths*, „The Observer” (London), 1 III 1970. Także podobny w duchu artykuł M. Raizela, „Struma” și responsabilitatea internațională, „Viata Noastra” (Tel Aviv), 2 III 1956, s. 5 (gazeta w zbiorach YVA. O11/64).

³⁸ Por. CZA. Z6/292, *Memorandum on the sinking of the refugee ship „Struma” and similar earlier disasters* (March 1942), s. 2; T. Carmely, *The Real Story*, s. 85–90.

(Rada Narodowa, organ wykonawczy świeckiego samorządu jiszuwu) proklamowały żałobę³⁹. Wydawany w jiszuwie anglojęzyczny dziennik „The Palestine Post” gabinet Jego Królewskiej Mości nazwał „rządem faszystów”⁴⁰. Zażądano dymisji Wysokiego Komisarza Palestyny, sir Harolda MacMichaela, w którym widziano współodpowiedzialnego za tę tragedię. Na ulicach palestyńskich miast pojawiły się, przygotowane przez żydowskie podziemie, listy gończe za MacMichaela. Podobnie Wysokiego Komisarza towarzyszył napis w językach hebrajskim i angielskim: *Poszukiwany za morderstwo*⁴¹. Skrajna prawica jemu i ministrowi kolonii Walterowi Guinnessowi lordowi Moyne, jako „architektem” walki z aliją bet, poprzysięgła śmierć. Moyne istotnie zginął z rąk Lehi (Lohamei Herut Israel, Bojownicy o Wolność Izraela) w Kairze w 1944 r. Na drugiego kilkakrotnie przygotowywano zamachy, z których udało mu się wyjść cało⁴².

Solidarność z ofiarami „Strumy” okazywali również Żydzi z diaspory: w USA, Meksyku, Nowej Zelandii, Kanadzie czy Wielkiej Brytanii⁴³. W Nowym Jorku 13 marca 1942 r. zorganizowano wiec poświęcony pamięci ofiar, w którym wzięli udział przebywający w Stanach Zjednoczonych Dawid Ben Gurion oraz przewodniczący Światowego Kongresu Żydów, rabin Stephen S. Wise⁴⁴. W wystosowanej rezolucji domagano się zmian w palestyńskiej polityce Wielkiej Brytanii, uwolnienia internowanych na Mauritiusie oraz otwarcia bram Palestyny dla wszystkich uchodźców żydowskich, i zaapelowano do rządu amerykańskiego, by poparł te postulaty. Protest na ręce premiera Winstona Churchilla przesłał American Emergency Committee for Zionist Affairs, koordynujący działalność organizacji syjonistycznych w USA⁴⁵. Fala krytyki pod adresem Wielkiej Brytanii była tak duża, że wywołało to zaniepokojenie brytyjskiej ambasady w Waszyngtonie⁴⁶.

³⁹ CZA. ZA/30523, *The „Struma” disaster. Statement of the Executive of the Jewish Agency for Palestine, 25 II 1942; Jewry Mourns and Protests*, „The Palestine Post”, 27 II 1942, s. 1; *The White Paper and the Struma. Dr. Weizmann on Refugee Tragedy*, ibidem, 9 III 1942, s. 3.

⁴⁰ M. Solomon, *The Struma Incident*, s. 171–172; A. Eban, *Personal Witness. Israel Through My Eyes*, London 1993, s. 55.

⁴¹ Plakat w zbiorach: TNA. CO 733/446/10. Reprodukacja w: M. Naor, op.cit., fot. po s. 60; D. Frantz, C. Collins, op.cit., s. 156/157; N. Bethell, *The Palestine Triangle. The Struggle between the British, the Jews, and the Arabs, 1935–48*, London 1979, s. 80/81; E. Ofir, op.cit., s. 187.

⁴² M.J. Cohen, *The Moyne Assassination, November 1944. A Political Analysis*, „Middle Eastern Studies” (London), vol. 15/3 (1979), s. 358–373; idem, *Palestine to Israel*, s. 158–174. Z doniesień prasowych zob. m.in.: *Murder of Lord Moyne. Minister Resident Shot in Cairo*, „The Palestine Post”, 7 XI 1944, s. 1; *Zamach na lorda Moyne w niewyjaśnionych dotąd okolicznościach*, „Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza” (Londyn), 8 XI 1944, s. 2.

⁴³ *Canadian Zionists protest against „Struma” tragedy*, „Jewish Telegraphic Agency Bulletin”, 15 III 1942 (TNA. FO 371/32661/W 3308, s. 143); „New York Times” demand for „simple old-fashioned virtues” (ibidem, s. 143); *Remember the Struma*, [w:] D. Breslau (ed.), *Arise and Build. The Story of American Habonim*, New York 1961, s. 47–48; E. Ofir, op.cit., s. 231–238.

⁴⁴ W wiecu udział wzięli również m.in. Edward Carl Johnson, wieloletni senator stanu Colorado z ramienia Partii Demokratycznej. *New York memorial meeting to „Struma” victims: demand for reorientation of British policy in Palestine*, „Jewish Telegraphic Agency Bulletin”, 15 III 1942; w zbiorach TNA. FO 371/32661/W 3308 (s. 143).

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ *Lord Halifax, ambassador to Washington, to the Foreign Office, 5 March 1942, reporting increased public agitation against the government’s Palestine immigration policy following the sinking of the Struma in the Black Sea*, [w:] *The Rise of Israel*, vol. 30: *The Holocaust and Illegal Immigration, 1939–1947*, s. 153–154.

Sprawa „Strumy” trafiła także do brytyjskiej Izby Gmin, gdzie stała się przedmiotem burzliwej debaty. Słów krytyki nie szczędziła laburzystowska opozycja. Baron Josiah Clement Wedgwood (1872–1943), członek Izby z ramienia Labour Party, skądinąd sympatyk syjonizmu i rzecznik utworzenia państwa żydowskiego po obydwu brzegach Jordanu, żądał natychmiastowego odwołania „faszysty” MacMichaela⁴⁷. Szkoda, że z tą krytyką nie wystąpiono równie mocno, gdy „Struma” była jeszcze w porcie w Stambule...

Gorzkim paradoksem było, że wszystkie te kraje, które w sensie politycznym dzieliło tak wiele (walcząca z Hitlerem Wielka Brytania, satelicka względem Berlina Rumunia i neutralna Turcja), w sprawie „Strumy” mówiły podobnym – choć uwarunkowanym różnymi względami – głosem. Znamienne, że rumuńska cenzura nie dopuściła dokładniejszych relacji prasowych, Brytyjczycy podkreślali niefrasobliwość organizatorów aliji bet, a Turcja główną odpowiedzialnością starała się obarczyć Rumunię⁴⁸. Trudno oprzeć się wrażeniu, że winnych dramatu należało szukać nie tyle w wodach Bosforu, ile na korytarzach władzy w Ankarze, Londynie i innych stolicach.

Po wojnie wydawało się, że Rumunia podejmie śledztwo w sprawie zatonięcia „Strumy”. Kilka osób związanych z przygotowaniem transportu zostało nawet tymczasowo zatrzymanych. Prawnikiem rodzin ofiar był Ion Gheorghe Maurer, późniejszy prezydent (1958–1961) i wieloletni premier (1961–1974) komunistycznej Rumunii. Do procesu jednak nie doszło⁴⁹.

Dramat „Strumy” zajął ważne miejsce w zbiorowej świadomości Żydów. Pamięć ofiar czczą m.in. pomniki w Bukareszcie (na cmentarzu żydowskim)⁵⁰ oraz w Holonie i Aszdodzie w Izraelu. Imię statku nosi m.in. synagoga w Beer Szewie⁵¹ i jedna z ulic w Jerozolimie⁵². Organizuje się obchody rocznicowe⁵³.

W 2000 r. pojawiły się doniesienia o odkryciu wraka statku⁵⁴. Informacje te, a także zbliżająca się okrągła rocznica tragedii, zainspirowały filmowców dokumentalistów i w krótkim czasie doszło do premiery aż trzech filmów: koprodukcji kanadyjsko-brytyjskiej *The Struma* (2001) w reżyserii Simchy Jacobovicio, *Strumy* (2001) rumuńskiego reżysera Radu Gabrei oraz powstałego w Izraelu *Le Grand Akshan* (2002) Rona Goldmana. W filmie Jacobovicio wystąpił jedyny ocalały pasażer „Strumy”, urodzony w Ki-

⁴⁷ *Parliamentary Debates. House of Commons. Official Report*, London 1942, vol. 377, 4 III 1942, kol. 638; vol. 378, 11 III 1942, kol. 1048–1049; TNA. CO 733/446/11, *Palestine. Illegal Immigration. „Struma”*. *Parliamentary Questions; Struma Again Raised in Commons*, „The Palestine Post”, 13 III 1942, s. 3.

⁴⁸ Por. *Turkey Censures Rumania for Struma Sinking*, „The Palestine Post”, 5 III 1942, s. 1; YVA. P6/20 (s. 112–115), J. H e f t e r, *La fin tragique des emigrants du navire „Struma”*.

⁴⁹ YVA. O11/64 (s. 33–56), Zbiór wycinków prasowych z różnych tytułów rumuńskich (1946 r.); M. S o l o m o n, op.cit., s. 173.

⁵⁰ Uroczyste odsłonięcie pomnika nastąpiło 19 IX 1948 r. YVA. O11/64 (s. 102, 182–190), materiały dotyczące odsłonięcia pomnika w Bukareszcie (wycinki prasowe, fotografie, ulotki).

⁵¹ S. S ä v e a n u, *Save the Honour of Civilization!*, Tel Aviv 1996, s. 49.

⁵² Niewielka uliczka, „Qedoshe Struma St.”, w dzielnicy Malha w zachodniej części Jerozolimy. A. P a t e k, *Tragedia Strumy*, „Nowiny Kurier” (Tel Awiw), 6 XII 2007, s. 15; fot. pomników w Holonie i Aszdodzie: A. P a t e k, *Żydzi w drodze do Palestyny*, s. 256, 351.

⁵³ We wrześniu 2000 r. w rejonie zatonięcia odbyła się uroczystość ku czci ofiar, z udziałem m.in. ich krewnych, ambasadorów Izraela i Wielkiej Brytanii w Turcji oraz delegacji z Turcji i USA. D. F r a n t z, C. C o l l i n s, op.cit., s. 289.

⁵⁴ D. K e m p, *Search for Jewish refugees' shipwreck*, „The Independent” (London), 2 VIII 2001.

szyniowie David Stoliar. Znalazły się w nim również unikalne zdjęcia, zarejestrowane przez ekspedycję poszukiwawczą wraku, którą kierował Brytyjczyk Greg Buxton, sam emocjonalnie związany z tą sprawą, gdyż wśród ofiar byli jego dziadkowie⁵⁵. Jacobovici także wywodził się z rumuńskiej diaspory, ale urodził się już w Izraelu i swą zawodową aktywność związał z Kanadą⁵⁶. Walory filmu doceniła widownia Międzynarodowego Festiwalu Filmowego w Portland w USA, przyznając mu w 2002 r. nagrodę publiczności⁵⁷. Bardziej osobisty charakter miał wspomniany *Le Grand Akshan*. Jego reżyser (krewny jednej z ofiar) potraktował zatonięcie „Strumy” jako punkt wyjścia, a właściwym bohaterem swej opowieści uczynił pradziadka i jego dramatyczne wysiłki, mające na celu uratowanie rodziny z Holocaustu⁵⁸.

Dla wielu Żydów zatonięcie „Strumy” jawiło się jako kolejny po „Białej Księdze” MacDonalda dowód niechęci Londynu do projektów utworzenia państwa żydowskiego w Palestynie. W tym sensie umacniało jiszuw w sprzeciwie wobec mandatariusza.

Splot okoliczności sprawił, że racje Brytyjczyków i Żydów były przeciwstawne. Wiele spraw wyglądało inaczej, jeśli spojrzano się na nie okiem Brytyjczyka, a inaczej, gdy patrzącym był Żyd. To, co z perspektywy Londynu było działaniem na rzecz bezpieczeństwa Imperium, druga strona odbierała jako cynizm i bezdusność. Skądinąd Wielka Brytania rzeczywiście znalazła się w sytuacji bardzo niezręcznej. Od 3 września 1939 r. była w stanie wojny z Niemcami, a równocześnie w opozycji do żydowskich imigrantów, w większości uchodźców z tychże Niemiec lub krajów przez nie okupowanych. I nie wahała się użyć przeciw nim wojska. Dramat pogłębiało to, że wydarzenia te przypadły na czas Holocaustu. Jak gorzko zauważyła potem Agencja Żydowska: *Nie ulega wątpliwości, że znacząca liczba tych, których dziś nie ma już wśród nas, a można tu mówić o dziesiątkach tysięcy osób, mogłaby żyć, jeśli wrota Palestyny byłyby otwarte*⁵⁹.

Toteż ruch syjonistyczny w poszukiwaniu sojusznika skierował się w stronę Stanów Zjednoczonych, gdzie mieszkała silna pięciomilionowa społeczność żydowska. Nową strategię (do której zresztą dojrzewano już od dłuższego czasu) wyznaczał *Program Biltmore*. Przyjęty w maju 1942 r. na zwołanej w Nowym Jorku z inicjatywy Ben Guriona i pod patronatem American Zionist Emergency Council konferencji, z udziałem kilkuset działaczy syjonistycznych z USA, jiszuwu i Europy, szedł znacznie dalej niż Deklaracja Balfoura, albowiem jako cel wskazywał utworzenie w Palestynie niepodległego państwa

⁵⁵ D. Frantz, C. Collins, op.cit., s. 5–10, 112–120, 258–290; I. Greenberg, *The „Struma”: Unsinking history*, „The Jerusalem Post”, 14 XII 2001 (skrót artykułu dostępny w wersji online dziennika).

⁵⁶ Na listach ofiar „Strumy” znaleźć można dwie osoby noszące nazwisko Jacobovici. Por. D. Frantz, C. Collins, op.cit., s. 314. Także w internecie: *Struma's people* (<http://www.alpas.net/uli/struma/Victimele.htm>).

⁵⁷ A. Patek, *Alija bet w filmie*, „Kwartalnik Filmowy” (Warszawa), nr 69, 2010, s. 210.

⁵⁸ *Le Grand Akshan* (<http://tjctv.com/movies/le-grand-akshan/>); A. Patek, *Ha'apala między historią a filmem*, „Nowiny Kurier” (Tel Awiw), 19 III 2009, s. 14–15.

⁵⁹ Cyt. za: *The Jewish Case before the Anglo-American Committee of Inquiry on Palestine*, s. 296. Por. też refleksję Mitchella Barda: *The gates of Palestine remained closed for the duration of the war, stranding hundreds of thousands of Jews in Europe, many of whom became victims of Hitler's Final Solution*. M. Bard, *British Restrictions on Jewish Immigration*, s. 3 (<http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/History/mandate.html>).

żydowskiego oraz nieograniczoną imigrację Żydów do Erec Israel; pełną kontrolę nad tą imigracją miała przejąć Agencja Żydowska⁶⁰. Liczono, że z pomocą USA, czołowej potęgi Zachodu (i od kilku miesięcy także aktywnego członka koalicji alianckiej), program ów będzie można zrealizować.

ANEKS

Relacja Davida Stoliara (3 maja 1942 r.)⁶¹

Statement of David Ben Yakov Stolar, Taken Down at 10.00 am this 3rd day of May 1942 at the offices of C.I.D.⁶², Jaffa.

[...]

The Police informed us that we have to leave Turkey and to return to Roumania. None of us could resist but some of the passengers objected and came to blows with the Police, but the Police overpowered them and there were some 100 to 120 Policemen. They took out the ship some 10 kilos from the Coast and then left us. This was at night, and early in the morning⁶³ when I was still asleep an explosion occurred.

I jumped into the sea and kept myself for some 24 hours. As I remember a Turkish Motor launch arrived and I was taken to hospital. I stayed in hospital two weeks and after my discharge from hospital I was taken to the Police and I was imprisoned for a month and a half. After a certificate⁶⁴ had been obtained for me I left Turkey, came to Palestine.

When the ship started to sink, I was together with the second Captain⁶⁵. We both jumped into the sea, he was near me. As he told me the explosion was caused by a torpedo which he saw. The explosion occurred about 10 kilometres from the Turkish coast. I saw the coast and I believed that the same could be seen from the coast. Nobody came to our help from ashore. The second Captain who was with me in the sea, disappeared about ½

⁶⁰ Tekst programu zob. m.in. *Book of Documents submitted to the General Assembly of the United Nations relating to the Establishment of the National Home for the Jewish People*, New York 1947, s. 226–227; J.C. Hurewitz, *The Middle East and North Africa in World Politics. A Documentary Record*, vol. II: *British-French Supremacy 1914–1945*, New Haven–London 1979, s. 595–597; W. Laqueur, B. Rubin (eds.), *The Israel-Arab Reader*, s. 77–79; B. Reich (ed.), *Arab-Israeli Conflict and Conciliation. A Documentary History*, London 1995, s. 53–54. Swą nazwę program wziął od miejsca ogłoszenia, nowojorskiego hotelu „Biltmore”. Szerzej zob. m.in. Y. Bauer, *From Diplomacy to Resistance. A History of Jewish Palestine 1939–1945*, New York 1973 (rozdz. 6: „Biltmore”); J.C. Hurewitz, *Struggle for Palestine* (rozdz. 12: „The Biltmore program”).

⁶¹ TNA. CO 733/446/10 (s. 26–27); kserokopia w: YVA. O11/66. *Struma*. Fragmenty wypowiedzi Stoliara zob. także S. Rubinstein, *Personal Tragedies*, s. 32–34; M. Stolian, op.cit., s. 166–171; M. Arsené, op.cit., s. 367–372; S. Šaveanu, op.cit., s. 24–27.

⁶² CID – Criminal Investigation Department, Palestine Police (kryminalny wydział śledczy policji mandatowej w Palestynie).

⁶³ Dnia 24 lutego 1942 r.

⁶⁴ Chodzi o certyfikat imigracyjny, umożliwiający legalne osiedlenie się w Palestynie, brytyjskim terytorium mandatowym.

⁶⁵ Chodzi o matę Lazara Iwanowa Dikowa.

hour before the saving boat arrived. While we were at Istanbul we were supplied with food by a Jew named Brod⁶⁶.

After my release from prison, I was escorted by the Turkish Police as far as the Syrian border where I was left.

Artur Patek

Sinking of the *Struma* (the Black Sea, February 1942)

Summary

The drama of the passengers of the *Struma* belongs to the most tragic events in the history of illegal emigration of Jews to Palestine, a mandated territory of Great Britain. The ship set sail from Constanta on 12 December 1941 carrying approximately 790 Jewish refugees, mostly Romanian citizens. The transport was arranged by Greek businessman Jean Pandelis and Romanian Revisionist Zionist organization. It was believed that after reaching Turkey British mandated authorities would give permission to the admittance of Jews to Palestine. But that did not happen and the *Struma* remained in port in Istanbul for 71 days. Finally, on 23 February 1942 Turkish authorities, having no intention of granting political asylum to the refugees, towed the ship back to the Black Sea. Next day there was a huge explosion and the *Struma* sank. Only one person was rescued. Over the years the cause of the tragedy provoked speculation. It seems no doubt that that ship was torpedoed by the Soviet ShCh-213 submarine. The drama of the passengers of the *Struma* exposed callousness and hypocrisy of many governments (particularly British, Turkish and Romanian), since at that time the facts about the extermination of Jews in Europe occupied by the Third Reich were already known.

⁶⁶ Simon Brod (1892–1962) – biznesmen, wpływowy przedstawiciel żydowskiej diaspory w Stambule, w latach II wojny światowej pomógł wielu żydowskim uchodźcom z Europy, wykorzystując swoje kontakty, pośredniczył w załatwianiu certyfikatów imigracyjnych do Palestyny. R.N. B a l i, *Portraits from a Bygone Istanbul: Georg Mayer and Simone Brod*, Istanbul 2010; E. A v r i e l, op.cit., s. 136–137, 142–143, 180–181. Fot. grobu na cmentarzu żydowskim w Stambule zob. D. F r a n t z, C. C o l l i n s, op.cit., fot. między s. 156–157.