

Im Frühsommer 2001 fand in dem türkischen Fischerdorf Şile am Schwarzen Meer, heute ein beliebter Ferienbaudeort der Istanbuler, eine denkwürdige Wiederbegegnung statt – David Stoliar, US-Bürger, rumänischer Jude, 78 Jahre alt, traf den etwas jüngeren türkischen Fischer Ismail Aslan, und der erzählte Stoliar, wie er miterlebt hatte, dass die Leuchtturmbesatzung von Şile ihn, Stoliar, 59 Jahre zuvor halbtot aus dem Wasser zog.

Vorgeschichte: 791 rumänische Juden haben am 12. Dezember 1941 im rumänischen Hafen Constanza das marode Schiff Struma bestiegen – für eine Fahrt nach Palästina. Sie kommen nicht weit; die Struma wird drei Tage später im Bosphorus, manövriertunfähig wegen Maschinenschadens, von einem türkischen Schlepper in den Hafen von Istanbul gebracht, wo Versuche einer Reparatur erst einmal scheitern. Am 27. Dezember teilt der britische Botschafter in Ankara dem türkischen Außenministerium mit, dass die Struma keine Landeerlaubnis in Palästina, damals britisches Mandatsgebiet, erhalte, die Türken möchten das Schiff bitte ins Schwarze Meer zurückschicken. Pushback nennen wir das heute. Was aber einstweilen nicht geht, solange die Maschine der Struma funktionsunfähig bleibt. In London beginnt ein Tauziehen um das weitere Schicksal der Flüchtlinge, gibt es doch im Re-

weniger interessiert als die Frage einer Überschreitung der Einwanderungsquote in Palästina und der Widerstand der Araber gegen den unerwünschten Zuzug; gute Beziehungen zu den Arabern stehen vor allem für Außenminister Anthony Eden an erster Stelle.

Derweil teilt die türkische Regierung den Briten mit, dass eine Rückreise der Struma nicht möglich sei, weil, zum ersten, die Rumänen, Bündnispartner Nazi-Deutschlands im Krieg gegen die Sowjetunion, nicht bereit seien, die illegal ausgereisten Passagiere der Struma wieder einreisen zu lassen, weil, zum zweiten, alle Versuche der türkischen Ingenieure, die Schiffsmaschine zu reparieren, sich als fruchtlos erwiesen hätten und weil, zum dritten, der Kapitän mitgeteilt habe, der Zustand des Schiffes und der Zustand der Passagiere habe sich dermaßen verschlechtert, dass er keine Verantwortung für die Weiterreise übernehmen könne. Die einzige Lösung des Problems: die Ausbootung der Passagiere und ihre Weiterreise mit einem anderen Schiff.

Im Foreign Office in London ergreift Oliver Harvey, Edens Privatsekretär, für die Flüchtlinge auf der Struma Partei, widersetzt sich ihrer Rücksendung nach Rumänien. Er schreibt seinem Chef: »Kann nichts getan werden für diese unglücklichen Flüchtlinge? Muss die Regierung Ihrer Majestät eine so unmenschliche Entscheidung treffen? Wenn

die einzig mögliche Weise – ein Schlepper nimmt das Schiff an die Leine und bringt es zurück ins Schwarze Meer. Außerhalb der türkischen Hoheitsgewässer, etwa zehn Seemeilen vom Festland entfernt, überlässt man die Struma ohne arbeitsfähige Maschine ihrem Schicksal, und das ereilt sie wenig später: Ein Torpedo trifft das Schiff am 24. Februar 1942 bei Tagesanbruch, es sinkt in wenigen Minuten. Nur ein paar Passagiere überleben zunächst, und von ihnen sterben die meisten wenig später an Unterkühlung. David Stoliar kann sich mit drei Mitgliedern der Crew an eine Decksplanke klammern, die drei widerstehen der Kälte nur wenige Stunden, Stoliar hält als einziger 24 Stunden durch, bis er von der Besatzung des Leuchtturms von Şile wahrgenommen und aus dem eisigen Wasser geborgen wird. Zwei Tage später wird er nach Istanbul gebracht und im Haydarpaşa-Numune-Hospital halbwegs gesund gepflegt.

Kaum genesen, wird der letzte Überlebende der Struma von der türkischen Polizei festgenommen und ins Gefängnis geworfen – wegen illegaler Einreise ohne gültige Papiere. Dass er nicht auf Nimmerwiedersehen im Knast verschwindet – die türkischen Behörden haben ja kein Interesse am Überleben des einzigen Zeugen des Untergangs der Struma –, verdankt er, so vermuten Be-

# An untold Story

**Vor 80 Jahren versank die Struma nach einem Torpedotreffer im Schwarzen Meer – mit fast 800 jüdischen Flüchtlingen an Bord, denen die Briten die Einreise nach Palästina verweigert hatten. Von Eberhard Rondholz**

gierungsapparat auch Befürworter einer Einreiseerlaubnis nach Palästina.

Auf türkischer Seite ist klar: Die Flüchtlinge dürfen nicht von Bord, eine Aufnahme in der Türkei kommt nicht in Frage. Während die Lage der Flüchtlinge an Bord unerträglich wird – Stockbetten wie im KZ, primitivste hygienische Bedingungen, ein einziger Waschraum für die fast 800 Passagiere, nur eine kleine Küche. Nur einmal pro Woche darf Simon Brod, Vertreter der Jewish Agency in Istanbul, warme Mahlzeiten an Bord bringen. Die Ruhr breitet sich aus, aber nur ein paar Schwerkranke dürfen das Schiff verlassen. Was die Regierung in London allerdings

sie zurückkehren, werden sie alle getötet.« Sollte eine Einreise der Flüchtlinge nach Palästina nicht möglich sein, schlägt er vor, sie nach Zypern zu schicken – damals noch britische Kronkolonie. Doch das bleibt eine Minderheitenmeinung im Foreign Office. Würden wir diese Leute aufnehmen, so vor allem Charles W. Baxter, würden mehr und mehr Schiffsladungen von unerwünschten Juden folgen. Genehmigt werden schließlich nur noch Palästina-Visa für eine kleine Zahl von Jugendlichen auf der Struma. Doch diese Entscheidung erreicht Ankara zu spät.

Am 23. Februar folgen die Türken dem ursprünglichen Vorschlag der Briten auf

richterstatter, einem Schweizer Journalisten, dem es gelungen war, ihn auf dem Weg ins Krankenhaus zu interviewen und die Tatsache international bekanntzumachen, dass es einen Überlebenden der Struma namens David Stoliar gab.

Und den wollen die Türken loswerden, drohen, ihn nach Rumänien abzuschicken. Bis die Briten ihm und der durch Zufall Überlebenden Medea Salamowitz – sie lag wegen einer Fehlgeburt in einem Istanbulischen Krankenhaus, als die Struma abgeschleppt wurde – am 21. März Visa nach Palästina gewähren, aus humanitären Gründen, wie sie betonen. Stoliars Odyssee geht weiter – es folgen:



**Eine Schiffsladung unerwünschter Juden: Der britische Premier Winston Churchill mit seinem Außenminister Anthony Eden, London 1955**

eine Zeit in der britischen Armee, ein paar Jahre in Japan, schließlich die Auswanderung in die USA. Er heiratet zweimal, wird Großvater. Er stirbt 91-jährig in Oregon.

Die Struma-Versenkung hat für die Regierung Ihrer Majestät erhebliche PR-Probleme zur Folge. Und so werden Gerüchte in die Londoner Presse lanciert: Die Flüchtlinge selbst hätten eine Explosion auf dem Schiff ausgelöst, weil sie eine Rückkehr nach Rumänien fürchteten. Doch es gelingt rasch, die Angelegenheit nachhaltig dem Vergessen anheimfallen zu lassen. In der mit einem Literaturnobelpreis prämierten sechsbändigen Geschichte des Zweiten Weltkriegs von Winston Churchill, erstveröffentlicht 1948, findet sich zu der für die Briten (und auch für ihn selbst) so belastenden Struma-Katastrophe nicht eine einzige Zeile. Eine halbe Seite findet sich da immerhin, erstaunlich genug, zu einem anderen maritimen Fluchtweg für verfolgte Juden, der noch bis 1944 offen geblieben war, zu Churchills Leidwesen: der für die letzten griechischen Juden, die der Deportation nach Auschwitz entgangen sind.

Es ist vor allem Anthony Eden, der ihre Flucht mit Fischerbooten über die Ägäis an die türkische Küste verhindern will. Nicht allein der Begrenzung der Einwanderung nach Palästina wegen – er behauptet, die Fluchthelfer (»Schleuser« heißen sie heute) verdienen zu gut an den Transporten,

die Juden hätten ja viel Geld. Und diese Fluchthelfer, was auch Churchill missfällt, gehören zur linken Widerstandsorganisation EAM/ELAS, und auf deren gewaltsame Ausschaltung nach dem Abzug der deutschen Besatzer bereiten sich die Briten längst vor. Deshalb sei es, so Churchill kalt und zynisch, »better for us to keep the Greek Jews in the grip of the Germans« – so steht es in einer internen Note an Eden (nicht allerdings in Churchills Memoiren), aber (und das steht drin) »warum sollen wir uns auf einen Streit mit den Amerikanern einlassen?«

Und ein solcher droht – Präsident Roosevelt bereitet sich auf seine Wiederwahl im November 1944 vor, und da braucht er die Stimmen der Juden, vor allem im Wahlkreis New York. Zuvor nicht eben als Freund der Aufnahme von geflüchteten Juden hervorgetreten – noch 1939 hat er dem Flüchtlingschiff St. Louis die Landung verweigert –, so einigt er sich nun mit seinem Finanzminister Morgenthau auf die Einrichtung eines Fluchthilfebüros für Juden, des War Refugee Board (WRB), gerade recht. Auch in Griechenland und der Türkei wird das WRB aktiv, und so muss Churchill den Plänen Edens eine Absage erteilen, der, mit welchen Mitteln auch immer, die Flucht der griechischen Juden verhindern will. Etwa 2.000 griechische Juden finden noch ihren Weg übers Meer nach Kleinasien, einige von ihnen wei-

ter nach Palästina, andere nach Ägypten. Aber das ist eine andere Geschichte.

Die Geschichte der Struma aber, immerhin die größte zivile Schiffskatastrophe des Zweiten Weltkriegs, bleibt für ein halbes Jahrhundert im angelsächsischen Bereich eine *untold story* – sieht man ab von mehr oder weniger knappen Erwähnungen in Werken jüdischer Autoren über die Shoah. Erst 2003 erscheint mit *Death on the Black Sea*, verfasst von Douglas Frantz, dem ehemaligen Bürochef der »New York Times« in Istanbul, und Catherine Collins, Türkei-Korrespondentin der »Los Angeles Times«, eine umfangreiche Darstellung des Dramas.

In Deutschland erscheint bereits 1965 ein Buch zur Versenkung der Struma, verfasst von dem Militärhistoriker Jürgen Rohwer. Er recherchierte im Auftrag der Bundesregierung zur Klärung der Frage, ob sich für Deutschland Entschädigungsverpflichtungen für Angehörige der 782 Struma-Opfer ergeben. Eine präzise Recherche, die (zur Zufriedenheit des Finanzministeriums) vor allem klärte: Es war ein sowjetisches U-Boot, das den Torpedo auf die Struma abschoß, der Kapitän hatte das Schiff wohl für ein deutsches Transportboot gehalten; und es war kein deutsches Schnellboot, das die Struma versenkte (wie fälschlich noch 1987 bei Götz Aly zu lesen). Überlegungen, Judentransporte von Rumänien in Richtung Türkei »auch mit friedensmäßig vielleicht nicht üblichen Mitteln zu unterbinden«, sind zwar im Kriegstagebuch der Marine-Gruppe Süd dokumentiert, allerdings erst im Mai 1943, und realisiert wurden sie nicht.

Im Sommer 2000 machte sich dann ein Taucherteam auf die Suche nach dem Wrack der Struma, mit Erfolg. Es folgte eine Gedenkfeier für die Opfer auf See. Viele trauernde Familienmitglieder waren dabei und Vertreter der israelischen und der türkischen Regierung. Auch der britische Türkei-Botschafter David Logan nahm an der Trauerfeier teil und warf einen großen Kranz ins Meer. Der einzige Überlebende des Schiffbruchs war der Einladung nicht gefolgt, er machte familiäre Gründe geltend. Was er von britischer Seite gehört hätte, war dieses knappe Eingeständnis des Botschafters: »Wir verfolgten eine ganz klare Politik restriktiver Einwanderung nach Palästina. Rückblickend hätten wir offensichtlich eine menschlichere Haltung einnehmen können – in Verfolgung unserer Politik hatten wir die humanitäre Situation aus den Augen verloren.«

Eine Bitte um Entschuldigung ist nicht überliefert. Ein Kommentar von David Stolar zu diesem nicht eben einfühlsamen Bürokratenstatement ebensowenig. ●

**Eberhard Rondholz ist Historiker und Journalist**