

EMIGRAREA EVREILOR PRIN PORTUL CONSTANȚA: TRAGEDIA NAVEI „STRUMA” (1941-1942)

Florin STAN*

Abstract: The emigration of the Jews through Constanța Harbor: The Ship Tragedy „Struma” (1941-1942)

The emigration of the Jews through Constanța harbour between 1940-1944 has reflected, on one side, the propensity of this minority to establish itself in Palestine, the general desire to survive by departing the space of German Nazi domination, and on the other side, a sui generis tendency of Antonescu regime's policy.

Among the conclusions which derive from the analysis of this distinct process, we can retain the following:

- the German authorities in the harbour had a minimal intervention to this movement, being unable to stop, in case they tried, (respectively the boats Struma, Maritza) the departure of any boat transporting Jewish passengers from the Constanța harbour.

- as far as the rhythm of emigration through the most important Romanian harbour within the previously delimited period is concerned, there are three distinguishable phases:

I. November 1940-December 1941, when over 1 500 Jews (unfortunately, the largest transport, Struma, ended tragically) departed by sea to Eretz Yisrael;

II. February 1942-January 1944, when small groups of Jewish subjects exited as passengers on ships and small boats (approx. 200 ?);

III. February 1944-August 1944, when the number of the Jewish emigrants increased substantially, the ships that left for the Orient transporting over 3 200 Jews.

Keywords: *Emigration, Jews, Zionism, ship, tragedy, anti-Semitism.*

* Muzeograf, Șef Secție Istorie, Muzeul Marinei Române, Constanța.

Generalități

Emigrarea evreilor din și prin România în perioada celei de-a doua conflagrații mondiale a fost una din căile esențiale cu valoare de conservare pentru o întregă colectivitate amenințată în acei ani de acțiuni politice agresiv-antisemite. „*Soluția finală*“ (*die Endlösung*), concepută de naziști pentru exterminarea evreimii din Europa, nu a fost aplicată *ad litteram* în România, deși era aliată a Axei. În rezolvarea „*problemei evreiești*“, Guvernul Antonescu a aplicat, în linii generale, două tipuri de politici: tolerarea emigrării în Palestina și deportarea în Transnistria. Abaterile de la aceste linii de conduită politică nu pot fi însă neglijate, în nici un sens: un regim mai tolerant în comparație cu Europa ocupată de naziști, dar și execuții, pogromuri, exproprieri de bunuri etc.

În contextul emigrării evreilor în perioada avută în vedere, dorim să evidențiem tragicul episod al navei *Struma*.

Contextul internațional

După ce naziștii au preluat puterea în Germania, emigrarea evreilor a devenit o adevărată problemă internațională, în septembrie 1933 circa 50 000 de evrei germani refugiindu-se în Marea Britanie, S. U. A. și Palestina¹. Activitatea Comisariatului pentru refugiați de pe lângă Societatea Națiunilor Unite de la Geneva nu s-a finalizat cu rezultate concrete, autoritățile germane considerând că „*problema evreiască*“ privește exclusiv politica internă a Germaniei². Cu toate impedimentele determinate de caracterul vădit antisemit al politicii naziste și de faptul că evreii emigrau spre un ținut care nu se afla sub administrarea lor, Palestina aflându-se sub mandat britanic, între 1933-1937 s-au stabilit în regiune 172 000 de evrei, din care peste 40 000 erau originari din Germania³.

De precizat că, până la crearea statului Israel în 1948, din cele șase perioade de emigrare evreiască în Palestina, proces început în anul 1882, patru au fost determinate de violențele diferitelor autorități (din Rusia țaristă, Germania nazistă), problematica noastră fiind circumscrisă celei de-a șasea

¹ Dalia Ofer, *Escaping the Holocaust. Illegal Immigration to the Land of Israel, 1939-1944*, Oxford University Press, New York, Oxford, 1990, p. 77, *apud* Andrei Șiperco, *Crucea Roșie Internațională și România în perioada celui de-al doilea Război Mondial (1 septembrie 1939-23 august 1944). Prizonierii de război anglo-americani și sovietici; deportații evrei din Transnistria și emigrarea evreilor în Palestina în atenția Crucii Roșii Internaționale*, București, Editura Enciclopedică, 1997, p. 138.

² *Ibidem*.

³ *Ibidem*, p. 139.

perioade (*Aliaua* a șasea), cuprinsă între anii 1939-1948. Pentru acest interval, numărul de emigranți (*olimi*) considerându-se ca fiind de circa 150 000⁴.

A șasea *Alia* s-a aflat în umbra *Cărții Albe* (*White Paper*), act publicat la 17 mai 1939 de ministrul britanic al coloniilor, Malcom McDonald, care anula *Declarația Balfour* din 1917 privind angajamentul Londrei, în cadrul mandatului asupra Palestinei, ce viza crearea unui Cămin Național evreu în *Ereț Israel*⁵. *Cartea Albă* stipula că emigrarea evreiască în Palestina nu trebuia să depășească cifra de 75 000 de persoane pentru perioada aprilie 1939 - 31 martie 1944⁶. Sionismul a primit, astfel, o lovitură foarte puternică⁷. Publicat în ajunul celui de-al doilea Război Mondial, documentul exprima interesele Marii Britanii, care se bazau pe ideea că în Orientul Apropiat se va putea sprijini pe arabi având în vedere numărul acestora, poziția lor geografică și strategică etc.⁸ Ținând cont de amenințarea antisemitismului politicii germane, la 12 septembrie 1939, președintele Agenției Evreiești (*Sohnut*)⁹ și al Organizației Sioniste Mondiale, David Ben Gurion, a sintetizat astfel poziția evreilor față de această complexă conjunctură: „*Noi trebuie să ajutăm armata britanică ca și cum Cartea Albă n-ar exista și trebuie să ne împotrivim Cărții Albe ca și cum n-ar fi război*”¹⁰.

După intrarea în vigoare a dispozițiilor *Cărții Albe*, numărul emigranților „legali” ajunși în Palestina a fost de numai 8 398, scăzând apoi la 5 856 în 1941 și la 3 733 în 1942. O oarecare creștere s-a înregistrat spre sfârșitul războiului: 8 507 în 1943, 14.464 în 1944 și 13.121 în 1945¹¹.

Din păcate, ca și autoritățile britanice, guvernul S. U. A. a refuzat pe toată durata războiului să discute necesitatea rezolvării pe plan internațional a problemei evreiești, considerându-se că sprijinirea emigrării israeliților nu

⁴ Carol Bines, *Din istoria imigrărilor în Israel, 1882-1995*, București, Editura Hasefer, 1998, p. 22.

⁵ *Ibidem*, p. 37.

⁶ Andrei Șiperco, *op. cit.*, p. 146.

⁷ Viviane Prager (coordonator), *Dicționar enciclopedic de iudaism & Schiță a istoriei poporului evreu*, București, Editura Hasefer, 2000, p. 1126.

⁸ Carol Bines, *op. cit.*, p. 38. Moșe Dayan, *Istoria vieții mele*, București, Editura Enciclopedică, 2001, p. 63.

⁹ *Jewish Agency* constituia guvernul evreiesc din Palestina-n.n.

¹⁰ Carol Bines, *op. cit.*, p. 40; A.S.R.I., *Fond „D”*, dos. nr. 8180, vol. II, f. 53.

¹¹ Carol Bines, *op. cit.*, p. 39. La 1 aprilie 1944 au luat sfârșit cei cinci ani acordați *aliialei* conform *Cărții Albe*. Pentru că nu fuseseră însă atinse cele 75 000 de aprobări, englezii au comunicat că mișcarea va continua până la terminarea aprobărilor, fapt întâmplat în anul 1945, cf. *Ibidem*, p. 41.

putea să servească decât intereselor Axei, prin transferarea, între altele, a responsabilității asigurării transportului pe seama statelor aliate¹².

În această perioadă, pentru sprijinirea emigrării clandestine (*Alia Bet*), *Mossad*-ul și-a concentrat activitatea în special la Istanbul, orașul fiind aproape de câmpul de acțiune, adică de țările balcanice, țări care constituiau locul cel mai potrivit pentru organizarea *Alialei* clandestine¹³.

În privința bazinului pontic, spațiul prin care navele cu refugiați trebuia să se deplaseze în drum spre Palestina, după 1 septembrie 1939 acesta rămăsese încă neutru. Așa se explică faptul că tezaurul polonez a putut fi îmbarcat la Constanța cu destinația Marea Britanie. În context, principalul stat riveran era Turcia, care deținea *cheile* Mării Negre, conform *Convenției internaționale privitoare la regimul strâmtorilor*, adoptată la Montreux în 1936¹⁴, fiind însărcinată cu securitatea Strâmtorilor, pe care le putea închide în cazul în care era amenințată de război sau era parte beligerantă. Subliniem că, în anii conflagrației, Turcia a rămas neutră până spre sfârșitul conflictului- deși din octombrie 1939 Ankara era legată, printr-un Tratat de Asistență Mutuală, de Londra și Paris¹⁵ - aplicând după posibilități și conjunctura care i se oferea, dictonul *wait and see*. Având avantajul poziției geostrategice, care nu putea fi în nici un fel ignorată, statul turc s-a confruntat deopotrivă cu „asalturile“ Germaniei dar și ale Aliatilor pentru implicarea sa în război.

Dacă între 1939-1941, asupra Mării Negre s-a conturat un interes preponderent diplomatic, după 22 iunie 1941 și până în 1944 zona pontică a dobândit și o importanță militară. După punerea în aplicare a Planului *Barbarossa*, la 22 iunie 1941, bazinul pontic a cunoscut, ca teatru de operațiuni militare, înfruntarea Forței Navale Maritime românești - aflată în subordinea Comandamentului german din Marea Neagră - și Flotei sovietice a Mării Negre¹⁶. Căderea Sevastopolului în iulie 1942 a încheiat o primă perioadă a

¹² Andrei Șiperco, *op. cit.*, p. 148. În urma unei propuneri a dr. W. Filderman care viza ca „emigrația evreească să se facă printr-un schimb de populație cu românii din America, doritori a se întoarce“, oficialii români au avut în vedere și această posibilitate, cf. A.C.S.I.E.R., *Fond III*, dos. nr. 1050 A/1939-1943, f. 27, A. M. A. E., *Fond S.U.A.*, vol. 4 (telegrame), f. 9.

¹³ Carol Bines, *op. cit.*, p. 47. Alături de poziția geografică, situația politică din aceste state în primii ani de război, apoi înlăturarea dominației naziste spre sfârșitul conflictului, au creat, în general, premise favorabile acțiunii de emigrare.

¹⁴ Textul *Convenției*, în „Monitorul Oficial“, nr. 200, partea I, 29 august 1936, p. 7.251-7.265.

¹⁵ David J. Alvarez, *Bureaucracy and cold war diplomacy: The United States and Turkey, 1943-1946*, Thessaloniki, Institute for Balkan Studies, 1980, p. 34.

¹⁶ Căpitan comandor (r) Nicolae Koslinski, comandor (r) Raymond Stănescu, *Marina Română în al doilea război mondial*. Vol. I (1939-1942), București, Editura Făt-Frumos, 1996, p. 83-90.

operațiunilor navale din Pont, Flota sovietică retrăgându-se în porturile caucaziene¹⁷. Până în 1944, flota germană și a aliaților ei a dominat spațiul pontic¹⁸.

Concluzionând, putem sublinia că, în timpul celui de-al doilea Război Mondial, emigrarea evreilor pe calea mării s-a făcut în condiții deosebit de vitrege. În primul rând, mandatarii britanici ai Palestinei au limitat acest proces, evreii fiind astfel obligați să dea curs unui curent ilegal de emigrare. Pe lângă aceasta, rutele de deplasare suprapunându-se, între Constanța și Bosfor și după Dardanele, cu liniile de transport ale Axei, unde acționau și submarinele sovietice, iar în zona Egeea-Mediterana, cele britanice, navele care transportau emigranții înfruntau permanent un pericol major, ele tranzitând printr-un spațiu ce constituia o zonă aprinsă de conflict.

Condiții interne

Începând cu anul 1940, populația evreiască a fost supusă unei legislații antisemite¹⁹. La 8 august 1940, guvernul Ion Gigurtu a emis „*Decretul Lege privitor la starea juridică a locuitorilor evrei din România*“, în referatul introductiv al actului precizându-se că „*problema evreiască constituie o problemă politică, juridică și economică, în marginile Statului român autoritar și totalitar*“²⁰. Fundalul era constituit de încercarea extremă a regelui Carol al II-lea de a se ralia politicii Reich-ului și de a obține bunăvoința Berlinului în viitoarele discuții cu Budapesta și Sofia, ale căror revendicări teritoriale erau sprijinite de *Führer*²¹.

După 6 septembrie 1940, în condițiile unei României afectate de cunoscutele amputări teritoriale, legislația și măsurile discriminatorii antisemite au afectat în continuare și într-o măsură mai ridicată comunitățile evreiești,

¹⁷ *Ibidem*, p. 331.

¹⁸ Jipa Rotaru, Cristian Crăciunoiu (coordonatori), *Marina Română în al doilea război mondial*, București, Editura Modelism, 1996, p. 115.

¹⁹ Vezi: Ion Stanciu, *Statutul juridic al populației evreiești din România în perioada 1878-septembrie 1940*, în „Revista Istorică”, tom III, nr. 3-4, martie-aprilie 1992; Lya Benjamin (editor), *Evreii din România între anii 1940-1944. Vol. I. Legislația antievreiască*, București, Editura Hasefer, 1993; Idem, *Prigoană și rezistență în istoria evreilor din România, 1940-1944. Studii*, București, Editura Hasefer, 2001, p. 107-126 (Cronologia principalelor legi și decizii ministeriale antisemite); Jean Ancel, *Contribuții la istoria României. Problema evreiască. Vol. I. Partea a doua, 1933-1944*, București, Editura Hasefer, 2001, p. 22-64.

²⁰ *Evreii din România între anii 1940-1944. Vol. I...*, p. 37-51.

²¹ Dinu C. Giurescu, *România în al doilea război mondial (1939-1945)*, București, All, 1999, p. 135.

reduse acum ca număr²². Devenit *Conducător* al statului, generalul (apoi mareșalul) Ion Antonescu a fost, în principiu, favorabil emigrării evreilor, autoritățile române neafirmând însă o politică specială în acest sens²³. În *Memorandum*-ul Ministerului Afacerilor Străine, din 20 decembrie 1940, înaintat lui Mircea Cancicov, ministrul Economiei Naționale, s-a precizat că „în urma unor stăruitoare intervențiuni ale Legațiunii britanice, care semnala extinderea ce căpătase practica emigrărilor evreiești clandestine în Palestina, Guvernul român și-a luat angajamentul de a urmări chestiunea și de a împiedica, în ce îl privește, aceste emigrări”²⁴. Ceva mai jos însă, se menționa „acceptarea tacită” a Guvernului referitoare la emigrările clandestine²⁵.

În decembrie 1940, A.L. Zissu, cunoscut sionist²⁶, a înaintat *Conducătorului* statului un *Memoriu* în care a propus un program pentru organizarea emigrării evreilor din România²⁷, aceasta fiind văzută ca o soluție „simplă și totuși radicală” vis-à-vis de situația în care se aflau etnicii mozaici, promovarea ei fiind, în context, „operantă numai ca inițiativă de stat, sub oblăduirea lui”²⁸.

Într-un document intern din 11 februarie 1941, înaintat directorului general al Siguranței Statului, intitulat „*Expozeu asupra diferitelor faze prin care a trecut chestiunea emigrării evreiești*”, s-a concluzionat: „emigrarea trebuie sprijinită în mod intens pe orice cale, fie legală, fie clandestină”²⁹.

²² Conform recensământului din 1941, pe teritoriul vechii României, a sudului Transilvaniei, Basarabiei și Bucovinei au fost înregistrați 441.292 de evrei, cf. Ladislau Gyemant, *Evreii din România - destin istoric*, în „AIICN”, tom XXXIV, 1995, p. 86. La recensământul din 1930 se declaraseră evrei 728 115 persoane, după naționalitate și 756 930 după religie, cf. Ioan Scurtu (coordonator), Constantin Mocanu, Doina Smârcea, *Documente privind istoria României între anii 1918-1944*, București, Editura Didactică și Pedagogică, R.A., 1995, p. 94-95.

²³ Dinu C. Giurescu, *op. cit.*, p. 160.

²⁴ *Emigrarea populației evreiești din România în anii 1940-1944...*, p. 67.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ Avram Leiba Zissu (n. în 1888 la Piatra Neamț) este considerat „simbolul tradițional al mișcării sioniste din România”. Dr. W. Filderman l-a recunoscut drept „singurul mandatar al Jewish Agency în România”, cf. Teodor Wexler, Mihaela Popov, *Anchete și procese uitate. 1945-1960. Documente. Vol I-II*, Fundația W. Filderman, f.l., f.a., p. 89 și 167.

²⁷ Comisia Internațională pentru Studiarea Holocaustului în România, *Documente*, Ediția Lya Benjamin, Iași, Editura Polirom, 2005, p. 146-149.

²⁸ *Ibidem*, p. 147; Se cunosc legăturile pe care A. L. Zissu le-a avut, în calitate de lider sionist, cu Mihai Antonescu, acesta fiind de acord ca refugiații evrei care ajungeau în București să primească din partea lui Zissu un buletin cu fotografie care să servească ca act de identitate recunoscut de organele polițienești, cf. Teodor Wexler, Mihaela Popov, *op. cit.*, p. 198.

²⁹ A.C.S.I.E.R, *Fond III*, dos. nr. I050 A/1939-1943, f. 38. În acest document se arată că „guvernul englez acordă anual lui «Jewish Agency» (reprezentanța mondială a evreilor) un

La 21 noiembrie 1941, pe o notă a Cabinetului Militar care informa, pe baza unui raport al Subsecretariatului de Stat al Marinei și Ministerului de Interne, că s-au primit cereri semnate de evrei pentru autorizarea emigrării din România, mareșalul Ion Antonescu a consemnat: „*Să se trateze serios problema de Ministerul de Externe. Este o necesitate să ne scăpăm de cât mai mulți evrei și să lase cât mai mult, prin bună înțelegere, în țară, capitalurile pe care le-au acumulat aici*”³⁰.

Condiții locale

Condițiile locale ale emigrării prin portul Constanța au corespuns situației în care s-a aflat statul român începând din anul 1940³¹, nevoit să adopte o serie de măsuri care ar fi putut contracara o posibilă agresiune determinată de evoluția ostilităților din Europa. Declanșarea războiului cu Uniunea Sovietică, la 22 iunie 1941, a transformat orașul și portul Constanța în principala țintă a aviației și marinei sovietice³². Primul atac naval asupra portului Constanța a avut loc la 26 iunie 1941, când navele românești și artileria de coastă română și germană au respins o grupare de nave sovietice³³.

Evreii³⁴ erau supuși cunoscutei legislații antisemite, fiind obligați, între altele, la muncă în folosul comunității³⁵. Menționăm că, potrivit unui localnic

număr de certificate de emigrare, care sunt repartizate după țări; pentru România sunt puse la dispoziția Oficiului Palestinian un număr relativ foarte mic (până la 2.500 anual). Emigranții care obțin aceste certificate se bucură de sprijinul Guvernului Palestinian și sunt considerați «emigranți legali»; ei au călătorit până acum cu vasele S.M.R.-ului”, Ibidem, f. 36. În ianuarie 1941 autoritățile române au transmis Legației din Ankara și Consulatului general din Beirut că guvernul francez a acceptat tranzitarea evreilor prin Siria, în condiții legale (având viza de intrare în Palestina și certificate de imigrare) și cu solicitarea ca tranzitul să nu depășească 50 de persoane pe săptămână, Ibidem, ff. 2-2 verso.

³⁰ Mareșalul Ion Antonescu, *Secretele guvernării. Rezoluții ale Conducătorului Statului (septembrie 1940-august 1944)*, selecție de Vasile Arimia și Ion Ardeleanu, București, Editura Românul, 1992, p. 88.

³¹ Dr. Valentin Ciorbea, *Portul Constanța de la antichitate la mileniul III*, Constanța, Editura Europolis, f.a., p. 176-181.

³² Arhiva Muzeului Marinei Române, *Fond I*, dos. nr. 499, f. 144; „*Instrucțiunea generală operativă*” secretă din 22 iunie 1941, emisă de comandantul Escadrilei de Distrugătoare, comandor Roman August: „*România se află în război cu U.R.S.S. de la 22 iunie 1941 ora 0. O acțiune prin surprindere a inamicului este posibilă sub formele: - atac aerian contra Constanței; - atac aeronaval contra Constanței; - acțiune de debarcare pe litoralul dobrogean*”.

³³ Comandor dr. Ioan Damaschin, *Lupta navală de la Constanța din 26 iunie 1941*, în „*Omagiu istoricului militar Jipa Rotaru*”, Constanța, Editura Comandor, 2001, p. 258-278.

³⁴ Potrivit rezultatelor recensământului din județul Constanța, la 26 aprilie 1941, Delegația Biroului de Recensământ a anunțat că în județul Constanța există o populație stabilă de 227

român, până atunci asupra evreilor din Constanța nu planase nici o suspiciune, între români și etnicii evrei existând o frumoasă coabitare³⁶. O amintire asemănătoare păstrează și un etnic evreu³⁷.

În ceea ce ne interesează, precizăm că s-a înființat Comandamentul Portului și Zonei Constanța (C.P.Z.C.), care intra în componența Diviziei de Mare, împreună cu Forța Navală Maritimă (F. N. M.), artileria de coastă și Flotila de Hidroaviație. Subunitățile C. P. Z. C. erau investite cu dreptul de a executa, în incinta portului, controlul și legitimarea tuturor militarilor și civililor³⁸. În consecință, emigranții trebuiau să beneficieze, pe lângă aprobarea oficialităților centrale³⁹ (Președinția Consiliului de Miniștri, Ministerul de Interne, Direcția Generală a Siguranței Statului, Marele Stat Major, Ministerul

873 de persoane, 2 309 de persoane formau populația flotantă, 41 386 erau refugiați și se comunica un număr de numai 49 de evrei, în D.J.A.N. Constanța, *Fond Prefectura Constanța*, dos. nr. 30/1941, f. 84. Menționăm că Institutul Central de Statistică a reținut pentru județul Constanța, la repartizarea după originea etnică din coloana „Alții și nedeclarați” din recensământul din 1941, un număr de 2 125 evrei, cf. Viorel Achim, *Evreii în cadrul recensământului general al României din 6 aprilie 1941*, București, Editura Institutului Național pentru Studierea Holocaustului din România „Elie Wiesel”, 2008, Anexa 6.

³⁵ D.J.A.N. Constanța, *Fond Primăria Constanța*, dos. nr. 69/1942, f. 16, f. 17, f. 18.

³⁶ Mărturie făcută la 25 februarie 2003 autorului acestor rânduri de către dl. Nichifor Boanță (n. la 18.10.1919 în com Bujor, jud. Teleorman), comandor (r), fost subofițer în cadrul Flotei de Hidroaviație Constanța, Escadrila 11, între 1940-1945.

³⁷ Mărturie făcută autorului la 6 decembrie 2002 de către dl. Carol Roseblum (n. la 12.09.1920 la Iași), fost distribuitor de presă, membru al Obștii Evreilor din Constanța.

³⁸ Căpitan Marius Giurgiu, *Comandamentul Militar al Portului și Zonei Constanța (1940-1945)*, în „Revista de Istorie Militară”, nr. 2 (8), 1991, p. 42; La D.J.A.N. Constanța, *Fond Prefectura Constanța*, dos. nr. 30/1941, ff. 74-79, *Memoriul asupra măsurilor de pază și siguranță din portul Constanța*, întocmit de Comandamentul Militar al Portului Constanța, unde se precizează că, pentru întărirea siguranței și potrivit Direcției Marinei Comerciale, se înființează Corpul gardienilor din porturi pus direct sub conducerea căpitaniiilor, *Ibidem*, f. 74.

³⁹ Radu Lecca, *Eu i-am salvat pe evreii din România*, Ediția Alexandru V. Diță, București, Editura Roza Vânturilor, 1994, p. 171. Evident, nu toate instituțiile menționate eliberau acte privind emigrarea, dar fiecare avea un cuvânt de spus în problema emigrării evreilor. Precizăm că Radu Lecca a fost comisar general al Guvernului Antonescu pentru probleme evreiești. Înțelegând accentele de subiectivitate ale declarației date de fostul comisar la cererea organelor de Securitate, constituită în volumul citat, memoriile acestei personalități, interpretate critic, nu trebuie neglijate. Menționăm că emigrarea evreilor a fost controlată de autorități și după momentul 23 august 1944. Astfel, la 24 decembrie 1944, Marele Stat Major înștiința Direcția Generală a Poliției, prin Comandamentul General al Teritoriului, Secția I: „Pentru emigrările de evrei în bloc care se efectuează prin intermediul Societății Naționale de Cruce Roșie, sus numita Societate de Cruce Roșie va înainta Marelui Stat Major tabele în trei exemplare, cu fotocopia livretului militar”, cf. D.J.A.N. Constanța, *Fond Chestura Poliției Tulcea*, dos. nr. 19/1944, f. 20.

de Finanțe, Ministerul Muncii, Ministerul Aerului și Marinei prin Subsecretariatul de Stat al Marinei - Direcția Marinei Comerciale)⁴⁰ și de aprobarea Comandamentului, Căpitania portului avizând plecarea vaselor din punct de vedere tehnic⁴¹. Uneori, autorizația de plecare trebuia obținută și din partea Misiunii Germane din localitate⁴².

Tragedia „Strumei“

Ultimul vas cu emigranți evrei care a părăsit portul Constanța în anul 1941 a fost *Struma*, tragedia pasagerilor săi fiind elocventă pentru condițiile în care se desfășurau aceste transporturi. Această navă aparținea unor armatori greci, frații Singros, reprezentați în România de agenții maritimi Jean Pandelis și D'Andreia Stefan⁴³, fiind pusă sub pavilion panamez și comandată de Grigor Tomofev Garbatenco, secondat de Lazăr Ivanof Dikof, ambii de naționalitate bulgară⁴⁴. În portul Constanța *Struma* a avut o singură intrare - ca barcaz pescăresc sub pavilion bulgăresc - și o singură plecare cu emigranți, ca barcaz cazarmă amenajat pentru transport de pasageri⁴⁵, sub pavilion panamez⁴⁶.

⁴⁰ A.C.S.I.E.R, *Fond III*, dos. nr. 1050 A/1939-1943, f. 14, f. 21 bis., f. 6, f. 3; Idem, dos. nr. 1163/1942-1944, f. 27.

⁴¹ În ordinul Direcției Generale a Poliției nr. 12 501 S, din 12 iunie 1943, transmis Inspectoratului Regional de Poliție Constanța, se preciza că în privința eliberării autorizațiilor de călătorie, în cazul navelor de pasageri, „se va lua avizul prealabil al Căpitaniei de Port (...) care din punct de vedere al siguranței și contrasabotajului sunt subordonate [căpitaniiile, n. n.] Serviciului Special de Informații”, cf. D.J.A.N. Constanța, *Fond Chestura Poliției Tulcea*, dos. nr. 12/1943, f. 12.

⁴² Informațiile aflate în *Fondul Căpitaniei Portului Constanța* de la Arhivele constănțene privind problema care ne interesează suntem convinși că ar fi fost mult mai bogate dacă Arhiva Căpitaniei n-ar fi fost dezorganizată în timp. La 22 noiembrie 1941, adresându-se Direcției Marinei Comerciale, căpitanul portului, C. Ulic, ruga revenirea arhivei Căpitaniei Portului Constanța, care fusese evacuată la Brăila, în condițiile atacurilor executate de sovietici asupra portului, cf. D.J.A.N. Constanța, *Fond Căpitania Portului Constanța*, dos. nr. 132/1941, f. 91.

⁴³ D.J.A.N. Constanța, *Fond Căpitania Portului Constanța*, dos. nr. 233/1941, f. 115.

⁴⁴ *Ibidem*, dos. nr. 120/1941-1942, f. 30, unde este redată lista echipajului. Din cei 10 membri ai acestuia, doi erau de origine evreiască: Alfred Solomon, mecanicul navei și Mella Golda Rogger, bucătăreasă, ambele persoane având carne de navigație eliberate în portul Constanța.

⁴⁵ Unul dintre martorii oculari ai amenajării navei, Constantin Necula, locotenent în Marina Regală la vremea respectivă, și-a amintit peste ani: „Vizitat în ultima etapă de amenajare - noiembrie 1941 - vasul curățat și vopsit proaspăt, avea aspectul unui șlep cazarmă de la Dunăre. Era masiv, curat și nu i se putea aduce nici o critică, având în vedere scopul - o singură traversadă până în Palestina. Toți cei care îl aseamnă azi cu un sicriu plutitor înseamnă că nu l-au văzut nicodată, nu au nici o pregătire competentă în domeniul naval, lansând afirmații și acuze foarte grave”, Contraamiral (r) ing. Constantin Necula, *Struma - 60 de ani de la dispariție*, Editată în regie proprie, f.l., f. a., p. 3.

Conform caracteristicilor vasului, consemnate în *Procesul Verbal* din 13 octombrie 1941, act semnat de căpitanul portului, locotenent-comandor D. Niculescu, căpitan de port Gh. Bibicescu și ing. Sever Popa ca expert, capacitatea sa permitea transportul a 650 de persoane⁴⁷. De remarcat că, în privința mijloacelor de salvare, documentele de care dispunem indică date diferite. Astfel, în actul din 13 octombrie s-a specificat existența a „*patru bărci*” de salvare⁴⁸. Într-un *Proces Verbal* ulterior semnat de căpitanul de port locotenent-comandor C. Ulic, iar ca experți de locotenent-comandor Victor Iosif și de căpitan de port Gh. Bibicescu, datat 17 noiembrie 1941, referitor la ultimele pregătiri ale vasului înaintea plecării, se face trimitere la „*două bărci de salvare*”⁴⁹. Tot aici se afirmă că, în urma noilor amenajări, *Struma* poate transporta 718 persoane⁵⁰. În cele din urmă, pe vas se pare că s-au îmbarcat 769 de pasageri evrei⁵¹.

În privința provenienței pasagerilor *Strumei*, aceștia își legaseră speranțele refugiului din cele mai diverse părți ale țării. Iată, de exemplu, cazul familiei lui Michel Schvarțberg din Chișinău. La 13 noiembrie 1941, Comitetul sionist *Alyia* din București a înaintat lui Boris Fichman, care domicilia în capitală, un act prin care acestuia i se confirma că a depus în contul grupării sioniste suma de 766 000 de lei, reprezentând „*costul a un loc cabină, două locuri comune, locuri pentru transportul dumneavoastră și a persoanelor mai jos specificate de la Constanța sau alt port românesc într-un port palestinian*”. Persoanele specificate erau: Michel Schvarțberg, Clara Schvarțberg (soția primului) și Moise Schvarțberg (fiul) din Chișinău⁵². Familiei Schvarțberg i s-a eliberat *Autorizația de călătorie* nr. 229 A din 14 noiembrie 1941 emisă de Comandamentul Militar al Municipiului Chișinău, sub semnătura comandantului, colonel Eugen Dumitrescu. În această autorizație se specifica baza legală a actului: „*ordinul Președinției Consiliului de Miniștri nr. 15 035*”.

⁴⁶ Idem, *Din nou despre Struma*, în „Marea Noastră”, anul XII, nr. 2 (43), aprilie-iunie 2002, p. 20; Cf. lui Radu Lecca, *loc. cit.*, p. 170, armatorul Jean Pandelis urma să primească din partea Joint-ului (*American Jewish Joint Distribution Committee*) 500 de franci elvețieni pentru fiecare emigrant care ar fi ajuns pe coasta Palestinei. Dispunând în grabă amenajarea navei, pentru atragerea evreilor, Pandelis a apelat la conducerea sioniștilor români (Mișu Benvenisti, Avram Leiba Zissu, Theodor Löwenstein ș. a.)

⁴⁷ D.J.A.N. Constanța, *Fond Căpitănia Portului Constanța*, dos. nr. 123/1941, f. 125.

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ *Ibidem*, f. 135.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ Idem, dos. nr. 132/1941, f. 115, f. 121. În alt loc se precizează îmbarcarea în total a 787 de emigranți, cf. Idem, dos. nr. 120/1941-1942, f. 28.

⁵² A.N.R.M., *Fond 679*, inv. 1, dos. nr. 6 587, f. 73.

din 22 octombrie 1941, comunicat nouă de Guvernământul Basarabiei cu nr. 457c din 25 octombrie 1941". Conform actului, familia Schvarțberg avea permisiunea „de a călători cu trenul de la Chișinău la Constanța prin punctul Reni - Galați“, în perioada 15-17 noiembrie 1941⁵³. Potrivit notei însemnate pe verso, „Familia Schvarțberg compusă din trei persoane merge în Palestina cu plecarea din Portul Constanța în ziua de 20 noiembrie 1941. A se vedea biletul de vapor. Plecarea cu vaporul *Struma*“ [nava avea să părăsească portul pe 12 decembrie 1941, n. n.]⁵⁴.

Un alt evreu, Eugen Weintraub, domiciliat în București, după ce demonstra că a îndeplinit toate formalitățile pentru emigrare cu nava *Struma*, având chitanța nr. 573 eliberată de comitetul Alya din Calea Moșilor nr. 78, care a organizat emigrarea, a solicitat autorităților, la 17 noiembrie 1941, dispunerea eliberării sale de la munca de folos obștesc din Detașamentul Cariera de Nisip și Pietriș Pantelimon, unde lucra de la 1 iulie 1941⁵⁵.

La 18 noiembrie 1941, Cercul de Recrutare București era informat că Marele Cartier General a dispus ca un număr de 109 evrei aflați la munca de folos obștesc „să fie imediat lăsați liberi în vederea emigrării lor din țară“ cu nava *Struma*⁵⁶.

⁵³ *Ibidem*, f. 74.

⁵⁴ *Ibidem*, f. 74 verso. Se pare că familia Schvarțberg nu a mai ajuns la Constanța. La 17 noiembrie 1941 Biroul Siguranței din cadrul Chesturii Municipiului Chișinău a transmis către Guvernământul Basarabiei Adresa nr. 10.605 prin care se informa că această familie a fost găsită „în ziua de 15 noiembrie a. c. pe peronul gării Chișinău“ pe când încerca să plece „cu trenul de Galați cu destinația Constanța pentru care scosese bilete“, cf. *Ibidem*, f. 75. Dintr-un Referat întocmit în cadrul Siguranței Chesturii din Chișinău, aflăm că evreul Melih [Michel] Schvarțberg, aflat sub stare de arest, era acuzat pentru fuga din ghetoul din municipiu, fiind ajutat „de un oarecare Petrescu care s-a dat drept comisar“. Se recunoaște însă că evreul, împreună cu familia sa, rămăsese în ghetou - nefiind deportat în Transnistria - „pe baza unei adevărinite eliberate de Comandamentul Militar al Chișinăului până la sosirea aprobării plecării în Palestina“, *Ibidem*, f. 69. A se vedea și A.M.R., Fond Comandamentul Militar Chișinău, dos. nr. 9/1941, f. 422, unde, într-o corespondență între Marele Cartier General, Secția a II-a, Biroul 2 și Comandamentul Militar Chișinău se arăta că familia Schvarțberg poseda autorizație din partea Comandamentului Militar al municipiului, valabilă până la data de 25 noiembrie 1941, „cu scopul de a pleca în Palestina“. Explicația acestei situații poate fi pusă pe seama unei insuficiente comunicări între autoritățile instalate de puțină vreme la Chișinău și cele centrale.

⁵⁵ *Idem*, Fond Marele Stat Major. Secția I, dos. nr. 2 413/1941, f. 133.

⁵⁶ *Ibidem*, f. 136. La ff. 137-138, lista celor 109 evrei înscriși pentru emigrare: 1. Schattner Beno, 2. Grünberger Adolf, 3. Haham S.C. Herșcu, [...], 108. Gutman Alexandru, 109. Schwartz Adrian. La ff. 141-163, telegrame înaintate detașamentelor de muncă și cercurilor de recrutare pentru eliberarea evreilor înscriși pentru emigrarea cu *Struma*. Nu toți evreii înscriși

După plecarea din portul Constanța autoritățile române au bănuit că vasul a îmbarcat în portul Varna încă 100 de emigranți. Informația nu a fost însă confirmată⁵⁷.

Privind alte nereguli, menționăm refuzul unui inspector vamal care la revizia bagajelor emigranților nu a permis unui pasager prevăzător trecerea cu doi colaci de salvare pentru a fi folosiți în cazul unui eventual naufragiu⁵⁸. După declarațiile lui David Stoliar, singurul supraviețuitor al *Strumei*, „*banii, bijuteriile și alte lucruri au fost luate de vameși, (...) care s-au purtat cu noi dur, neprietenosi. După ce am trecut de vamă, am fost preluați de reprezentanți ai <<Strumei>>, care au insistat să ne cântărească bagajele. (...) Nu puteam lua cu noi decât un singur geamantan care să nu cântărească mai mult de 10 kg. Tot ce era în plus trebuia lăsat pe mal*”⁵⁹. Într-un raport *confidențial* adresat Căpitaniei Portului Constanța de către Subsecretariatul de Stat al Marinei, Direcția Marinei Comerciale, act semnat de directorul unității, lt. comandor V. Paraschivescu, se preciza că „*în conformitate cu aprobarea Domnului Mareșal Antonescu obiectele rămase de la evreii ambarcați pe <<Struma>>, depozitate la Căpitania Constanța, vor fi predate Consiliului de Patronaj*”⁶⁰. Alte nereguli la îmbarcarea pasagerilor au fost sesizate în legătură cu contrabanda de valori, sustragerea de la controlul vamal și favorizarea sustragerii, de care s-au făcut vinovați câțiva emigranți și reprezentanți ai Comitetului *Aliyah* din București (organizație centrală a Noii Organizații Sioniste)⁶¹, ca și unii dintre cei care supravegheau operațiunea. Astfel, conform

pentru emigrare ajungeau însă să părăsească țara. De exemplu, prin adresa nr. 69.093 din 2 ianuarie 1941 transmisă de Marele Stat Major Cercului de Recrutare București, se arăta că numele a 15 evrei „*nu s-au regăsit printre emigranți*” (pe *Struma*), impunându-se căutarea și trimiterea în judecată a acestora, *Ibidem*, f. 416.

⁵⁷ D.J.A.N. Constanța, *Fond Căpitania Portului Constanța*, dos. nr. 132/1941, f. 114.

⁵⁸ *Ibidem*, f. 100. Autoritățile Căpitaniei au oferit cei doi colaci de salvare Societății *Salvamar*, Stația de salvare Constanța.

⁵⁹ *Tragedia Strumei* (interviu cu David Stoliar, august 1999, Oregon), <http://www.alpas.net/uli/struma/Stoliarinterviu.htm>

⁶⁰ D.J.A.N. Constanța, *Fond Căpitania Portului Constanța*, dos. nr. 120/1941-1942, f. 16.

⁶¹ *Cererea Comitetului Alyiah de pe lângă Noua Organizație Sionistă din 23 octombrie 1941 către Direcția Generală a Poliției*, legată de autorizarea plecării emigranților cu vasul *Struma*, în *Emigrarea populației evreiești din România în anii 1940-1944...*, p. 92-93. Menționăm că între adepții sionismului din România s-au numărat și tinerii din mișcarea *Hașomer Hațair* (*Tânărul păzitor*), considerați însă „*opoziționiști și nedisciplinați*” de către conducerea oficială sionistă care își avea sediul pe Str. Anton Pann din București. Vezi Carol Buium Beniamini, *Un sionist în vremea lui Antonescu și după aceea*, Editura Hasefer, București, 1999, p. 17 și urm. Pentru activitatea sioniștilor români, pe larg în Teodor Wexler, Mihaela Popov, *Anchete și procese uitate. 1945-1960. Documente*. Vol I-II, Fundația W. Filderman, f. I., f. a.; *Sioniști sub*

unei sesizări făcute de A. I. Mihăilescu, delegatul B. N. R. pentru controlul de valute, „*Haimovici Lipa, secretarul Comitetului <<Aliah>>, (...) a fost dovedită de noi că primea bani de la emigranții evrei și obiecte prețioase pentru a le sustrage controlului vamal al organelor oficiale*”⁶². Conform ordinului comandorului Ulic, comandantul portului, s-a dispus arestarea acelor soldați marinari asupra cărora s-au găsit sume de bani și obiecte reținute de la emigranți⁶³. Nicolae Ceaciu, agent al Marinei, a fost găsit vinovat de autoritatea portului după ce a lăsat un străin care s-a prezentat drept agent de la Poliție, să plece cu circa 160.000 de lei luați de la emigrantul Osias Blank, bani primiți de acesta spre păstrare de la secretarul Comitetului *Aliah*⁶⁴.

După plecarea vasului, cu toate măsurile legale care s-au luat (arestarea celor dovediți de însușirea necuvenită de bunuri), personalul Căpităniei era suspectat de îmbogățire pe seama emigranților chiar de către funcționari ai Direcției Marinei Comerciale⁶⁵.

Mai remarcăm că vasul nu avea pe lista de echipaj doi membri de o importanță capitală pe orice vas, în special pe cele de pasageri: medicul de bord și ofițerul radiotelegrafist⁶⁶.

Conform raportului privind plecarea *Strumei*, „*în ziua de 11 decembrie 1941, orele 20, controlul a fost terminat. Vasul a plecat a doua zi la orele 14.30 în urma ultimei verificări a identității și numărului emigranților ce s-a făcut de echipajul de prize, în prezența Detașamentului român, german,*

anchetă. A. L. Zissu, *declarații, confruntări, interogatorii, 10 mai 1951-1 martie 1952*, București, Edart-FFP, 1993; Itzhak Artzi, *Biografia unui sionist*, București, Editura Hasefer, 1999.

⁶² D.J.A.N.Constanța, *Fond Căpitănia Portului Constanța*, dos. nr. 124/1941-1942, f. 49-50. Autoritățile au dispus arestarea tuturor celor care s-au făcut vinovați de ilegalități.

⁶³ *Ibidem*, f. 54.

⁶⁴ *Ibidem*, f. 43, f. 44. Reclamantul O. Blank a declarat că a fost chemat de N. Ceaciu în subsolul Căpităniei, unde i-a fost controlată servieta primită de la Haimovici. De față se mai afla și falsul agent al Poliției. După aceasta, Blank a fost dus într-o casă particulară, unde i s-au luat banii.

⁶⁵ Idem, dos. nr. 120/1941-1942, f. 6, *Raportul căpitanului portului Constanța*, Gh. Bibicescu, către Direcția Marinei Comerciale: „*Agentul principal de port Șerban Dumitru ne-a făcut cunoscut că personalul D.M.C. i-a comunicat că depe urma plecării vasului Struma, sub pavilion panamez, cu emigranți evrei, personalul căpităniei portului Constanța s-a îmbogățit. Cum acest caz nu constituie numai obiectul unei calomnii ci mai ales o derâdere adusă asprei noastre sărăcii, vă rugăm să binevoiți a dispune să se ia măsurile ce veți crede contra celor ce cu atâta ușurință își batjocoresc colegii*”.

⁶⁶ *Ibidem*, f. 30.

*delegațiilor Vămii, Poliției de frontieră, B.N.R. și Căpităniei. S-a găsit perfectă ordine după care s-a dat plecarea vasului*⁶⁷.

Menționăm că, înaintea ridicării ancorei, germanii au intervenit prin Gustav Richter, consilier pentru probleme evreiești la Ambasada Germaniei de la București, încercând să oprească plecarea acestuia, conform noii strategii naziste, care stabilise că refugiații evrei reprezentau un factor care acționa în sprijinul forțelor Aliate. Demersul lui Richter pe lângă Mihai Antonescu, vicepreședinte al Guvernului, nu s-a materializat⁶⁸.

Sesizându-se asupra neregulilor legate de organizarea plecării, chiar a doua zi după ce *Struma* a părăsit portul Constanța, la 13 decembrie 1941, Ministerul Finanțelor a adresat *Conducătorului* Statului un *Memoriu* în care se comunica următoarele: „a) *Afacerea <<Struma>> a fost montată de un mic grup de greci și evrei, între care au putut fi remarcați domnii Dandria, Pandelis și Singros; b) Cifra afacerii (...) este de circa 150 milioane lei (...); c) Pentru efectuarea transportului, asociații au cumpărat vasul <<Struma>>, de origine bulgară, cu o vechime de circa 40 de ani; d) deși valoarea reală a vasului este quasi nulă, valoarea sa comercială rezultată din această tranzacție n-a putut fi precizată; (...) g) De asigurarea unor astfel de întreprinderi nu poate fi vorba, deoarece nici o societate de asigurări nu riscă în împrejurările actuale; h) Afacerea este montată pe riscul exclusiv al grupului citat*⁶⁹. De remarcat că, în același document, se face trimitere la neîncrederea unor grupuri de evrei față de transporturile făcute cu vase grecești sau bulgărești, de reputația vasului *Struma*, încrederea acestor evrei îndreptându-se spre vase ale Serviciului Maritim Român⁷⁰.

Fără vize pentru Turcia sau Palestina, evreii de pe *Struma* s-au văzut repede confrunțați cu dezamăgirea imposibilității continuării călătoriei, fiind blocați în fața Istanbulului, după ce motorul navei cedase, iar autoritățile turce refuzau să accepte debarcarea emigranților⁷¹. David Stoliar a mărturisit că speranța emigranților era primirea statutului de refugiați după permisiunea debarcării în Turcia. La Istanbul însă au rămas doar 10 persoane: nouă având

⁶⁷ *Ibidem*, f. 28.

⁶⁸ Dalia Ofer, *Emigrația și imigrația...*, p. 59.

⁶⁹ *Emigrarea populației evreiești din România în anii 1940-1944. Culegere de documente din Arhiva Ministerului Afacerilor Externe al României*, volum îngrijit de dr. Ion Calafeteanu (responsabil), Nicolae Dinu și Teodor Gheorghe, Silex - Casă de Editură, Presă și Impresariat S.R.L., Viviane Prager (coordonator), 1993, p. 96-97.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 98.

⁷¹ Raul Hilberg, *Exterminarea evreilor din Europa*. Vol. I, București, Editura Hasefer, 1997, p. 692.

vize de intrare în Palestina din partea autorităților britanice, iar una, Medeea Salamovicz, fiind însărcinată și simțindu-se rău⁷².

Pe 23 februarie 1942, guvernul turc, condus de Refik Saydam, a ordonat navei să execute manevrele de plecare. Cum vasul rămânea la chei, un remorcher l-a scos din port, cu toată opoziția emigranților, abandonându-l la 5 mile de țarm⁷³. Emigranții tocmai aflaseră că, într-o telegramă trimisă de Marele rabin al New Yorkului, Stefan Wise, se anunțase că există 2 000 de certificate de intrare în Palestina, din care urmau să primească și pasagerii *Strumei*⁷⁴. După cum se știe, aceștia au avut o altă soartă. La 24 februarie 1942 *Struma* a fost scufundată cu toți cei aflați la bord, vasul fiind atins, după toate aparențele, de o torpilă lansată de un submarin sovietic, SC-213, care îl confundase cu un vapor al Axei⁷⁵. O ipoteză privind scufundarea vasului de către un submarin german⁷⁶ nu poate fi luată în considerare. „*Flotila 30*

⁷² *Tragedia Strumei, loc. cit.* Emigranții puteau tranzita Turcia cu trenul până în Siria, de unde intrau în Palestina.

⁷³ *Ibidem.* Raul Hilberg, *op. cit.*, p. 692. După mărturia lui C. Necula, la 23 februarie 1942, la Căpitania portului Constanța s-a aflat că mareșalul I. Antonescu a aprobat întoarcerea vasului de la Bosfor, acest lucru producând „un adevărat șoc în rândul oficialităților portuare și al organizatorilor transportului. Tuturor le era teamă că la sosirea navei în port la Constanța, vor ieși la iveală toate afacerile necurate, toate luările de mită și comisioane, pentru ușurarea plecării!”, cf. Constantin Necula, *Struma...*, p. 27.

⁷⁴ *Tragedia Strumei, loc. cit.*

⁷⁵ Raul Hilberg, *op. cit.*, p. 692. Submarinele sovietice aveau misiunea interceptării sau torpilării oricărei nave care ieșea din Bosfor spre porturile bulgărești sau românești. SC-213, comandat de cpt. lt. M. Denejko, a torpilat *Struma* la o zi după ce un alt submarin, SC-205, comandat de căpitanul de rangul III P. D. Suhomlinov, scufundase cabotierul turc *Cankaya* cu refugiați evrei din Bulgaria, cf. Nicolae Koslinski, Raymond Stănescu, *op. cit.*, pp. 281-283. Scufundarea *Strumei* de un submarin sovietic și în raportul atașatului militar naval german la Istanbul din 27 februarie 1942, cuprins în *Jurnalul de război din 1 aprilie 1940 până la 28 august 1942*, în Ottmar Trașcă, Dennis Deletant, *Holocaustul din România în documente ale celui de-al III-lea Reich – 1941-1944* -, Cluj Napoca, Editura Dacia, 2006, p. 129 și la Iacov Geller, *Rezistența spirituală a evreilor români în timpul Holocaustului (1940-1944). Viața economică, educația și cultura, asistența socială, religia, rabinatul, salvarea refugiaților și emigrarea în Israel*, București, Editura Hasefer, 2004, p. 397; dr. Dominuț Pădureanu, dr. Marian Sârbu, *Istoria Armatei și Marinei Române. Note de curs*, Constanța, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, 2003, p. 206; de asemenea, dr. Ephraim Ofir, *Mișcările sioniste de tineret în România în timpul Holocaustului*, la <http://www.holocaust.eforie.ro/miscari.htm>

⁷⁶ Moșe Maur, *Istoria Israelului. Din preistorie pînă după războiul de Iom Kipur*, Tel Aviv, 1987, p. 162. Într-un articol (*Cum a fost scufundat vasul „Struma”*) semnat cu inițialele A. C., publicat în cotidianul *România Liberă* din 20 martie 1956, vinovat de tragedia *Strumei* a fost făcut Manfred Kleiber, atașat diplomatic al Reichului la Ankara, care ar fi dispus ca o vedetă rapidă germană să scufunde vasul întors de la Istanbul. Se citează concluziile „Comitetului

Submarine” a *Kriegsmarine*, aflată în portul Constanța între anii 1942-1944, formată din 6 unități de tip II B (U-9, U-18, U-19, U-20, U-23 și U-24), nu acționa în zona Bosforului⁷⁷.

Contraamiral (r) Constantin Necula, care în momentul tragediei a comandat remorcherul pilot *Istria* din cadrul Comandamentului Militar al Portului și Zonei Constanța trimis în așteptarea vasului întors de la Istanbul pentru a-i asigura pilotajul, a concluzionat în alt sens: „*«Struma» a avut un echipaj foarte slab pregătit și o dotare nautico-hidrografică insuficientă pentru misiunile primite. Căpitanul nu era pregătit pentru navigația de larg și astronomică. Îi lipseau sextantul și alidadele. Busola era rudimentară, fără sistem de compensare. I-au lipsit total mijloacele de comunicații. Datorită acestor mari lacune, în timpul navigației, în noaptea de întoarcere - 23/24 februarie 1942 - fără posibilități de control al punctului navei, a putut intra cu multă ușurință în barajele de mine sau să întâlnească o mină în derivă, în zona cuprinsă între paralele Burgas și Șabla (60 Mm), unde era așteptată de «Istria»*”⁷⁸.

Episodul *Struma* nu a determinat o schimbare radicală în politica Marii Britanii privind emigrarea evreilor, considerându-se că o nouă politică în Orientul Apropiat nu putea să ducă decât la tulburări în Palestina⁷⁹.

pentru unitatea Germaniei”, care, informat de o persoană de încredere ce a consultat arhivele turce, a afirmat că la bordul *Strumei* s-au aflat mai mulți spioni germani ce aveau misiunea organizării unor acte de diversiune împotriva instalațiilor militare engleze din Palestina. După ce vasul a fost blocat în fața Bosforului, pentru ca planul să nu fie dejucat, M. Kleiber ar fi influențat autoritățile din Istanbul ca vasul să fie izolat, iar apoi a hotărât lichidarea navei spre evitarea complicațiilor.

⁷⁷ Comandor (r) îng. Ioan Roșu, *Submarine purtătoare de rachete ale celui de-al III-lea Reich în Marea Neagră*, în „Marea Noastră”, anul XII, nr. 2 (43), aprilie-iunie 2002, p. 12.

⁷⁸ Constantin Necula, *Din nou despre Struma*, în „Marea Noastră”, anul XII, nr. 2 (43), aprilie-iunie 2002, p. 22.

⁷⁹ Andrei Șiperco, *op. cit.*, p. 153. În legătură cu acest episod nefast, Iacov Geller a concluzionat astfel: „*Se poate spune că la această tragedie și-au dat concursul trei țări: Uniunea Sovietică, prin torpilarea navei, Turcia și Marea Britanie. Guvernul turc a refuzat primirea emigranților pe teritoriul său, interzicând și acostarea navei în portul Istanbul, din teama de a nu fi nevoit să ofere azil politic emigranților. (...) Marea Britanie se face vinovată de soarta vasului Struma, prin refuzul categoric de a deschide drumul emigranților spre Israel. Când într-un final a făcut-o parțial, a fost prea târziu*”, cf. Iacov Geller, *op. cit.*, p. 397-398.