

EMIGRAREA EVREILOR ÎNTRE SPERANȚA SALVĂRII ȘI REALITATEA DEZASTRULUI: CAZUL „STRUMA” (1941-1942)

Dr. Florin STAN*

The Emigration of the Jews Between the Hope of Salvation and the Disaster Reality: the „Struma” Case (1941 -1942)

Abstract: The emigration of the Jews through Constanța harbor 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 dominance, and on the other side, a *sui generis* tendency of Antonescu regime’s policy. The German authorities in the harbor had a minimal intervention into this movement, being unsuccessful in stopping, in the cases in which there were such attempts (respectively, the boats *Struma*), the departure from the Constanța harbor of any boat transporting Jewish passengers. The number of Jews who exited Romania by sea was of at least 4.846. Subsequent to the sinking of the *Struma* boat (769 victims) and *Mefküre* (approx. 343 victims), the number of the ones who were saved is reduced to 3.734. All the other boats have reached their destination. The exact number can’t be precisely determined, but it’s most probably that the number of Jews who emigrated through Constanța harbor between 1940 and 1944 was significantly higher. The difficulty in obtaining emigration permits has obliged many of the Jews to resort to the alternative of conspiring their embarking (for example, for April 27th 1944, *Milka* was registered transporting 273 Jewish passengers, but the actual number was of about 360).

Keywords: jewish emigration, disaster, Struma boat.

Problematika emigrării evreilor în anii celei de-a doua conflagrații mondiale reprezintă unul dintre punctele centrale ale dezbaterii privind situația evreilor din România anilor 1940-1944. În cele ce urmează expunem sintetic unul dintre cazurile care au dus la încheieri diferite în istoriografie sau literatura de specialitate. Încheierile noastre se bazează pe sursele arhivistice existente în cadrul Arhivelor Naționale ale Republicii Moldova din Chișinău, Arhivei Centrului de Studii și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice „General Radu Rosetti” Pitești (Arhivele Militare Române), Direcției Județene Constanța a Arhivelor Naționale, ca și pe studiile și lucrările de specialitate care au abordat tematica emigrării evreilor și cazul *Struma*.

* * *

Struma a fost ultimul vas cu emigranți evrei care a părăsit portul Constanța în anul 1941, tragedia pasagerilor săi fiind elocventă pentru condițiile

* Muzeograf, șef Secție Istorie, Muzeul Marinei Române.

în care se desfășurau unele transporturi de emigranți. Această navă aparținea unor armatori greci, frații Singros, reprezentați în România de agenții maritimi Jean Pandelis și D'Andrea Stefan¹, fiind pusă sub pavilion panamez și comandată de Grigor Tomofev Garbatenco, secondat de Lazăr Ivanof Dikof, ambii de naționalitate bulgară².

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 pasageri³, sub pavilion panamez⁴. 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 persoane⁵. 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 salvare⁶. 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”⁷. Tot aici se afirmă că, în urma noilor amenajări, *Struma* putea transporta 718 persoane⁸. În cele din urmă, pe vas se pare că s-au îmbarcat 769 de pasageri evrei⁹.

¹ D. J. A. N. Constanța, *Fond Căpitănia Portului Constanța*, dosar nr. 233/1941, f. 115.

² *Ibidem*, dosar 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 carnete de navigație eliberate în portul Constanța.

³ 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.

⁴ Idem, *Din nou despre Struma*, în *Marea Noastră*, s. n., 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, A. L. Zissu, Theodor Löwenstein ș. a.)

⁵ D. J. A. N. Constanța, *Fond Căpitănia Portului Constanța*, dosar nr. 123/1941, f. 125.

⁶ *Ibidem*.

⁷ *Ibidem*, f. 135.

⁸ *Ibidem*.

⁹ Idem, dosar nr. 132/1941, f. 115, f. 121. În alt loc se precizează îmbarcarea în total a 787 de emigranți, cf. Idem, dosar nr. 120/1941-1942, f. 28. Lista oficială a pasagerilor, la *Ibidem*, f. 30 și urm. (1. Abramovici Iosif, 2. Abramovici Matei, 3. Abramovici Moise, 4. Abramovici

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 Chișinău¹⁰. 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 din 22 octombrie 1941, comunicat nouă de Guvernământul Basarabiei cu nr. 457 c 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 1941¹¹. 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.]¹².

Ghizela, 5. Abramovici Jean..., 763. Zilberman Burach, 764. Zilberman Rebeca, 765. Zilberman Silvia, 766. Zilberman Frieda, 767. Zilberman Penchas).

¹⁰ Arhivele Naționale ale Republicii Moldova (în continuare, A. N. R. M.), *Fond 679*, inv. 1, dosar nr. 6.587, f. 73.

¹¹ *Ibidem*, f. 74.

¹² *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 Arhiva Centrului de Studii și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice „General Radu Rosetti” Pitești (Arhivele Militare Române) - în continuare A. M. R., *Fond Comandamentul Militar Chișinău*, dosar nr. 9/1941, f. 422, unde, într-o corespondență între Marele Cartier General, Secția a II-a, Biroul 2 și Comandamentul Militar Chișinău se arată 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.

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 1941¹³. 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*¹⁴.

După plecarea din portul Constanța autoritățile române au bănuțit că vasul a îmbarcat în portul Varna încă 100 de emigranți. Informația nu a fost însă confirmată¹⁵.

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 naufragiu¹⁶. 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, neprietenos. 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”¹⁷.

Într-un raport *confidențial* adresat Căpitaniei Portului Constanța de către Subsecretariatul de Stat al Marinei, Direcția Marinei Comerciale, act semnat de directorul unității, locotenent-comandor V. Paraschivescu, se preciza: „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”¹⁸. 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

¹³ Idem, *Fond Marele Stat Major. Secția I*, dosar nr. 2.413/1941, f. 133.

¹⁴ *Ibidem*, f. 136. La ff. 137-138, lista celor 109 evrei înscriși pentru emigare: 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 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.

¹⁵ D. J. A. N. Constanța, *Fond Căpitania Portului Constanța*, dosar nr. 132/1941, f. 114.

¹⁶ *Ibidem*, f. 100. Autoritățile Căpitaniei au oferit cei doi colaci de salvare Societății *Salvamar*, Stația de salvare Constanța.

¹⁷ *Tragedia Strumei* (interviu cu David Stoliar, august 1999, Oregon), <http://www.alpas.net/uli/struma/Stoliarinterviu.htm> (site consultat pe 10.02.2003).

¹⁸ D. J. A. N. Constanța, *Fond Căpitania Portului Constanța*, dosar nr. 120/1941-1942, f. 16.

Sioniste)¹⁹, ca și unii dintre cei care supravegheau operațiunea. Astfel, conform unei sesizări făcute de A. I. Mihăilescu, delegatul B. N. R. pentru controlul de valute, „*Haimovici Lipa, secretarul Comitetului <<Aliab>>, (...) a fost dovedită de noi că primea bani de la emigranții evrei și obiecte prețioase pentru a le sustrage controlului vamal al organelor oficiale*”²⁰. 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 emigranți²¹. 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 *Aliyah*²².

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 Comerciale²³.

Mai remarcăm că vasul nu avea pe lista de echipaj doi membri de o importanță capitală pe orice navă, în special pe cele de pasageri: medicul de bord și ofițerul radiotelegrafist²⁴.

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

¹⁹ 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...*, pp. 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.l., f.a.; *Sioniști sub anchetă. A. L. Zissu, declarații, confruntări, interogatorii, 10 mai 1951-1 martie 1952*, Edart-FFP, București, 1993; Itzhak Artzi, *Biografia unui sionist*, Editura Hasefer, București, 1999.

²⁰ D. J. A. N. Constanța, *Fond Căpitănia Portului Constanța*, dosar nr. 124/1941-1942, f. 49-50. Autoritățile au dispus arestarea tuturor celor care s-au făcut vinovați de ilegalități.

²¹ *Ibidem*, f. 54.

²² *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.

²³ Idem, dosar 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 de pe 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 binevoii a dispune să se ia măsurile ce veți crede contra celor ce cu atâta ușurință își batjocoresc colegii*”.

²⁴ *Ibidem*, f. 30.

*verificări a identității și numărului emigranților ce s-a făcut de echipajul de prize, în prezența Detașamentului român, german, delegațiilor Vămii, Poliției de frontieră, B.N.R. și Căpitaniei. S-a găsit perfectă ordine după care s-a dat plecarea vasului*²⁵.

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 materializat²⁶.

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 comunicau 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*²⁷. 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 Român²⁸.

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 emigranților²⁹. David Stoliar a mărturisit mai târziu că speranța emigranților era primirea statutului de refugiați după permisiunea debarcării în Turcia. La Istanbul însă au rămas doar 10 persoane: nouă având vize de intrare în Palestina din partea autorităților britanice, iar una, Medeea Salamovicz, fiind însărcinată și simțindu-se rău³⁰.

²⁵ *Ibidem*, f. 28.

²⁶ Dalia Ofer, *Emigrația și imigrația. Situația schimbătoare a evreilor români, în Exterminarea evreilor români și ucraineni în perioada antonesciană*, Editura Hasefer, București, 2002, p. 59.

²⁷ *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., București, 1993, pp. 96-97.

²⁸ *Ibidem*, p. 98.

²⁹ Raul Hilberg, *Exterminarea evreilor din Europa*. Vol. I, Editura Hasefer, București, 1997, p. 692.

³⁰ *Tragedia Strumei, loc. cit.* Emigranții puteau tranzita Turcia cu trenul până în Siria, de unde intrau în Palestina.

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 țarm³¹. 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*³². 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 Axei³³.

O ipoteză privind scufundarea vasului de către un submarin german³⁴ nu poate fi luată în considerare. „*Flotila 30 Submarine*” a *Kriegsmarine*, aflată în portul

³¹ *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.

³² *Tragedia Strumei*, *Loc. cit.*

³³ 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 căpitan locotenent 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* -, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 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*, Editura Hasefer, București, 2004, p. 397; dr. Dominuț Pădureanu, dr. Marian Sârbu, *Istoria Armatei și Marinei Române. Note de curs*, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 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> (site consultat la 12.03.2003).

³⁴ 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 *Reich*-ului la Ankara, care ar fi dispus ca o vedetă rapidă germană să scufunde vasul întors de la Istanbul. Se citează concluziile „*Comitetului 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.

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 Bosforului³⁵.

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*>>”³⁶.

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 Palestina³⁷.

* * *

În concluzie, emigrarea evreilor cu ajutorul *Strumei* a exprimat, pe de o parte, dorința evadării acestora din universul antisemit european dominat sau aflat sub influența Germaniei naziste, iar pe de altă parte, contextul dificil al organizării acestei emigrări, între controlul autorităților, implicarea oneroasă a unor organizatori sioniști și condițiile externe care au limitat procesul emigrării. Tragedia pasagerilor care și-au legat speranțele de *Struma* rămâne elocventă pentru ce a reprezentat situația evreilor aflați între speranța salvării și realitatea dezastrului determinat de interese necunoscute celor înscrisi pe listele emigrării spre orizontul „Țării Promise”.

³⁵ Comandor (r) ing. Ioan Roșu, *Submarine purtătoare de rachete ale celui de-al III-lea Reich în Marea Neagră*, în *Marea Neagră*, s. n., anul XII, nr. 2 (43), aprilie-iunie 2002, p. 12.

³⁶ Constantin Necula, *Din nou despre Struma*, în *Marea Noastră*, s. n., anul XII, nr. 2 (43), aprilie-iunie 2002, p. 22.

³⁷ 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*, Editura Enciclopedică, București, 1997, 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.*, pp. 397-398.