

Patru zile de luptă cu valurile, 21 de emigranți evrei salvați de la naufragiu: Un material prezentat de prof. Emil-Corneliu Ninu

17 februarie 2023 6:25



Un articol de prof. Emil-Corneliu Ninu

Greu încercată, cu 25 de ani mai înainte, începând cu noaptea de 14 spre 15 august 1916, Mangalia avea să repete, la un alt nivel, bineînțeles, experiența dramatică a participării sale la un alt mare conflict între statele lumii, Al Doilea Război Mondial.

Tot după doi ani de la izbucnirea războiului (1 septembrie 1939, prin atacarea Poloniei), pe 22 iunie 1941, conducătorul statului, mareșalul Ion Antonescu, avea să dea celebrul ordin, pentru recuperarea unor teritorii, Basarabia și Bucovina, pierdute numai cu un an înainte: „Români! Vă ordon treceți Prutul!”

După bombardarea Iașiului de către aviația sovietică, în iunie 1941 și aruncarea în aer a Comandamentului Român din Odesa, pe 22 octombrie, orele 17.35, printre măsurile luate, s-a aflat, ca represalii, uciderea multor evrei, mulți nevinovați, sub suspiciunea colaborării acestora cu sovieticii sau, respectiv, cu partizanii zonei.

Nu ne propunem dezbaterea unui asemenea subiect, pe marginea căruia au curs tone de cerneală, el contribuind, împreună cu mult mediatizatele pogromuri de la Iași și București, la calificarea de GENOCID a unor asemenea măsuri, sub spectrul cumplitelui război trecut.

Totuși, statul român i-a protejat pe foarte mulți dintre etnicii evrei, salvându-i de la trimiterea în camerele de gazare ale unor lagăre ce au înspăimântat întreaga omenire, prin atrocitățile comise acolo.

Mangalia, vrând-nevrând, prinsă în acest carusel al morții, a contribuit și ea la salvarea unui iaht, cu 21 de emigranți evrei (copii, femei și bărbați), care, plecați din portul Constanța, la numai o lună de la evenimentul derulat la Odesa, încercau să ajungă la Istanbul, pentru refugierea în Palestina.

Detaliile acestui act umanitar sunt relatate, aproape telegrafic, de către căpitanul portului Mangalia, PAVEL N. BOGDAN, al cărui registru portuar se constituie într-o mărturie dramatică a eforturilor de a-i salva pe năpăstuiți, precum și echipajul navei, numită, sugestiv, „DOR DE VAL”.

Rândurile care urmează sunt emoționante prin răsturnările de situații, care de care mai adânc întipărită în memoria cititorului.

Le-am redat întocmai, cu formulele consacrate, tipizate, ale unui adevărat registru de port, permițându-ne a le actualiza, din punct de vedere al normelor lingvistice de astăzi.

Mulțumim, pe această cale, personalului Arhivelor Naționale din Constanța, pentru înaltul profesionalism și condescendența dovedite, în a ne pune la dispoziție, cu celeritate, materialele solicitate, documente și fotografii, fără de care confuzia și necunoașterea ar dăinui la nesfârșit.

23 noiembrie 1941

Ora 1.30 p.m. Ancorează în port, la adăpost, din cauza furtunii și a motorului defect, yachtul „Dor de Val”, sub pavilon român, plecat de la Constanța pentru Istanbul, cu 21 emigranți evrei: bărbați, femei și copii.

După declarația comandantului și a echipajului, nu au putut continua călătoria, din cauza electromotorului care e defect, a pompelor de combustie, care nu funcționează normal și a pânzelor de la filtru, care sunt rupte.

Se verifică spusele comandantului.

Reparațiunile urmează a se face cu mijloacele existente la bord.

La mare, vânt tare, forța 10-12 m.p.s. Marea agitată.

24 noiembrie

Până la ora 10 dimineața, reparațiile neputând fi terminate la bordul vasului și cum furtuna la mare continua cu aceeași tărie, din direcția Nord-Est, împreună cu aspirant Ioan Munteanu, cu o barcă, ne-am transportat în apropiere de vas, de la care am cerut a ne arunca o parâmbă, pentru a-i asigura stabilitatea. S-a raportat despre acest caz Direcțiunii Generale a Marinei Comerciale și Inspectoratului II General de Navigațiune și Porturi.

Ora 2 p.m. A sosit în inspecție Domnul Comandor

Constantin Ulic, Inspector General Porturi, care s-a informat despre sosirea vasului „Dor de Val” și datorită cărei cauze.

Ora 4 p.m. După ce s-a luat contact cu comandantul și mecanicul yachtului, Domnul Comandor Constantin Ulic a părăsit localitatea, plecând la Constanța.

25 noiembrie 1941

Ora 5 dimineața – 5 seara. Ploaie rece continuă. Vântul foarte tare, din direcția N-E, forța 7, cu 12-14 m. Marea montată. Yachtul „Dor de Val” se află în siguranță.

26 noiembrie 1941

Ora 8 dimineața. Parâma dată la geamandură pentru siguranța yachtului „Dor de Val” se rupe.

La bord nu mai există nicio parâma. Yachtul rămâne fixat pe ancore.

La mare, furtună. Valurile grăbesc tumultoase în port, cu mai multă furie, ca la data de 25 noiembrie. Valuri mari de coastă.

Telefonic, se aduce acest caz la cunoștința Căpitaniei Portului Constanța, solicitând, totodată, a se cere agenției vasului de a se trimite urgent o parâma sau un cablu de sârmă. Până la sosirea cablului, procurăm din oraș parâmele necesare și, împreună cu aspirant Ion Munteanu, barcagii și cu ajutorul marinarilor de la Comandamentul Militar al Portului, pe o furtună forte și valuri foarte mare, am putut face o nouă legătură.

La ora 3 p.m., se rup și aceste legături.

De la Constanța, nu au sosit, până la această oră, cablurile.

Telefonic, am semnalat acest caz, din nou,

Căpităniei Portului Constanța.

Până la ora 4 p.m., yachtul s-a putut menține pe ancore. La un moment dat însă, ancorele cedează, iar vasul, de data aceasta, dus de curent, cade în centrul curenților de la Capul Digului de Nord. Din acest moment, vasul, prins în jocul valurilor mari de fund, era în pericol de a fi aruncat peste stânci, la far, sau a rămâne pe fund.

Din nou, telefonic, am semnalat acest caz Căpităniei portului Constanța.

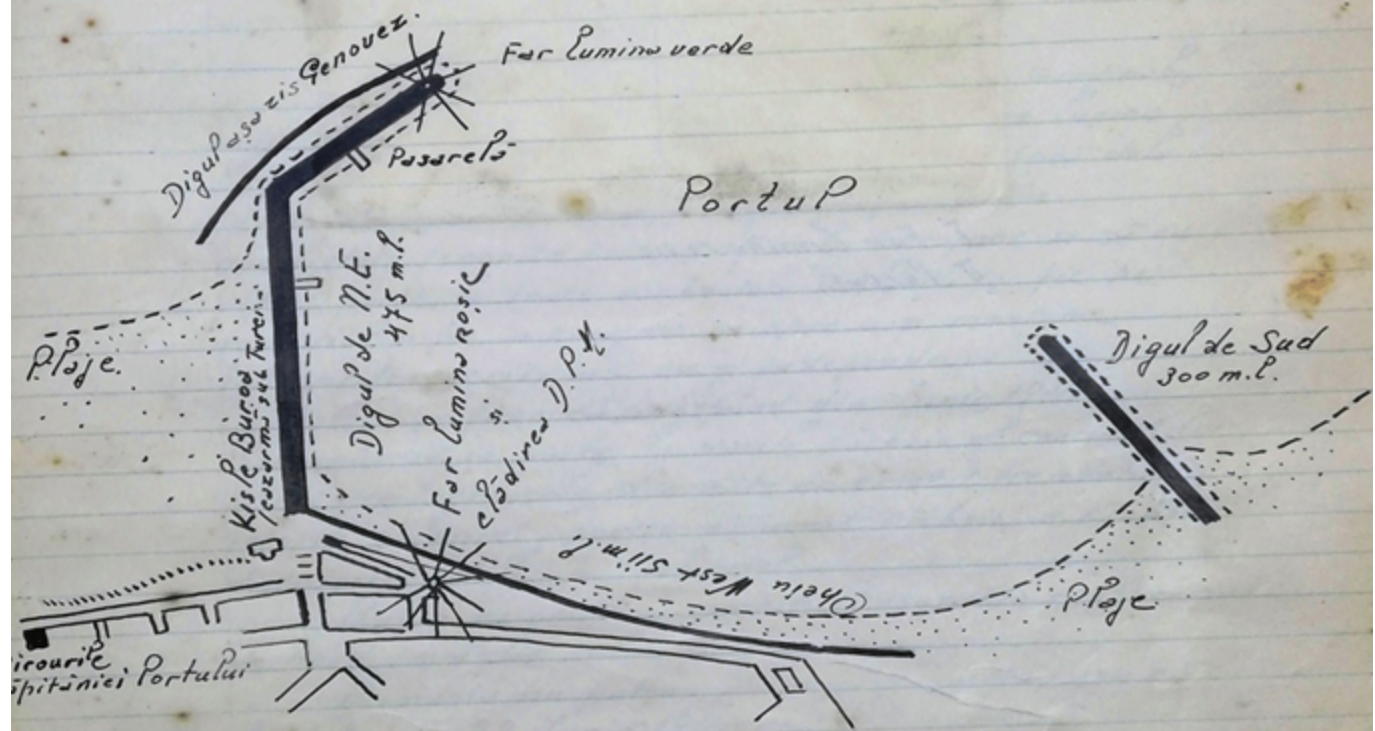
Ca mijloace de salvare, nu aveam decât lotcile pescărești, pregătite pentru orice eventualitate.

Brusc însă, yachtul e împins de curent spre sud. Scăpase și, dus de curent, târât pe ancore, ajunge în dreptul Lacului Mangalia, iar, de aci, în dreptul satului Două Mai, 1 km și jumătate larg de coastă. De data aceasta, vântul se schimbasesc, de la N-V, mai mult Vest, pentru a se servi de velatură.

La ora 7 seara, yachtul ajunge la sud de punctul 2 Mai, larg 3-4 km.

La bord,, o lumină roșie: yachtul pornise la drum, luând direcție Istanbul.

Portul Mangalia Schita scara 1:40000



Portul si orasul Mangalia in 1936.