

DVA CARA I JEDNA KRALJICA

Jedna Hagada iz Kladova — sećanja na Aliju „B”

I priča ova ima svoj nastavak...

Bio je mutan dan, kada su dva cara i jedna kraljica stigli do krajnje tačke putovanja. Tamo negde, u blizini Bezdana, na otvorenom Dunavu. Ni reči o nekom „plavom” Dunavu, čiju je slavu proneo širom sveta veliki kompozitor. Sipila je sitna kiša, koja kvasi do srži. Duvao je oštar i hladan vetar, kao što to obično biva krajem oktobra. Bilo je to 1939.

Mala flotila, sastavljena od tri putnička broda — „Car Dušan”, „Car Nikola” i „Kraljica Marija” bili su spremni da u svoje utrobe prime oko 1000 duša, ljudi, žena i dece, koji su na gostoljubivim brodovima Jugoslavije, na teritoriji Jugoslavije, trebalo da osete, posle teških hitlerovskih progona, da su ponovo ljudi, koje neko voli, ceni; da se neko za njih brine, da su slobodni od straha i progona, i zverstava, koje su poslednjih godina preživeli.

Sem brodskog osoblja i pretstavnika policije, nikoga više nije bilo na tim brodovima.

Pretstavnik Saveza, koji je došao sa brodovima iz Beograda, spremio je sve da prijem bude bratski topao i srdačan. Poslanica Saveza, na nemačkom jeziku, pozdravljala je dobrodošlicom njihov dolazak. Sve je bilo spremno: tople stvari, odeća i obuća, toplo jelo, rezervna hrana, spremna ambulanta sa najnužnijim instrumentima, za dugo morsko putovanje, koje je moglo da traje oko tri meseca. — Kao i kod drugih stvari u životu, trebalo je i ovde malo sreće.

Ali, i ova priča ima svoj nastavak...

Flotila je bila spremna i mirno čekala na otvorenom Dunavu, ali je njena posada bila nervozna, uznemirena. Ugovoreni čas sastanka je prošao. „Saturnus” je trebalo da stigne oko dva posle podne, a sad je već šest. Ogromno zakašnjenje, neuobičajeno. Da nema teškoća? Da nije, u poslednjem momentu, sve propalo, i izjalovile se nade mnogih njegovih putnika? Počeo je i mrak da se spušta. Ovaj jesenji dan sa svojom hladnoćom, vetrom i kišom, — a sada i mrakom — uvlačio je brigu, zebnju, pa čak i strah, da se prebaci-

vanje ljudi iz broda u brod, na otvorenom Dunavu, kao što je bilo dogovoreno, neće moći sprovesti u redu. — Sve je trebalo biti preduzeto, kako bi se „Saturnus” još iste noći, a najkasnije zorom, vratio u Austriju. Časovi su prolazili monotono i sporo.

Flotila je već bila spremna da se vrati na bezdansko pristanište i pokuša da iz Beograda dobije potrebna obaveštenja, — kad sa komandantskog mosta osmatrač javi da se na vidiku pojavila svetlost. Svetlost! Nije bilo više sumnje da je to „Saturnus”. Redovni brodovi, po ovakvom vremenu, ne produžuju put preko granice...

Uobičajene brodske formalnosti izvršene su brzo. Počelo se sa prebacivanjem ljudi. U savršenom redu, prvo je „Kraljica Marija” primila oko 400 mladića i devojaka iz hehaluca. Svi su oni već bili prošli dvogodišnju hahšaru. Vođa puta bio je Jukl Dorfman, mladić od 22 godine, čija su braća već bila u Palestini. — „Car Dušan” je primio oko 350 ljudi, žena i dece, većinom mladih bračnih parova. Joži Šehter, vođa puta na „Caru Dušanu”, imao je dosta „muka” da u malobrojnim kabinama i salonima smesti svoje šticienike. — „Car Nikola” je bio namenjen pobožnima, koji su zahtevali košer kuhinju. Smeštaj na „Caru Nikoli” nije zadavao gotovo nikakve brige njegovom vođi Emilu Šehteru.

Sa osvitkom zore, praćen gromkom Hatikvom, „Saturnus” se okrenuo „na levo krug”, i brzo se izgubio, uzvodno, preko granice.

Naša mala flotila, sastavljena od dva cara i jedne kraljice, sa oko 1000 ljudi, nastavila je put niz Dunav. Određeni pravac je bio Sulina, na delti Dunava u Crno More. U ovom momentu niko nije mogao ni pomisliti da će se ovo putovanje pretvoriti u tragičnu odiseju...

Jesenje vreme nije obećavalo prijatan put. Kiša i vetar nisu dopustili da se iskoristi sav prostor broda. Paluba je bila prazna. Zbijeni u „salonima” broda, posle oporavka od prethodnih teških dana i toplih obroka, počeo je novi život. Flotila je punom parom „grabila” prema jugu. Trebalo je što pre stići u Sulinu. Morski brod je već trebalo da bude na mestu. Nije se smelo ništa izgubiti u vremenu, ni s obzirom na vremenske prilike, a još više zbog političke situacije u ovom delu sveta. Nemci su već bili u Rumuniji. Susretali smo ih na Dunavu. To je bilo vreme kada su prebacivali svoje građane iz Besarabije, koja je bila okupirana od strane Sovjetskog Saveza.

Osim dva kratka zastanka, u Vukovaru i Beogradu, da bi se „fasovao” ugalj i voda, putovalo se i danju i noću. Trebalo je proći i Đerdap, koji svojom izvanrednom lepotom privlači mnoge turiste. Mnogi su znali i željno očekivali „Gvozdena vrata”, — ali rdave vremenske prilike nisu dopustile da se uživa u izvanrednoj panorami.

U Vukovaru i u Beogradu predati su prvi džakovi pošte. Na hiljade pisama i karata, poslati u široki svet, rođacima i prijateljima, nosili su poruku da je 1000 ljudi, žena i dece, iščupano iz Hitlerovih kandži, na putu za novu domovinu. Poštanski pečat je govorio o tome da se oni nalaze u slobodnoj Jugoslaviji, kao slobodni ljudi, koji su mogli slobodno da pišu sve što im je ležalo na srcu. — Srdačni,

kratki prijemi i pozdravi, Saveza i opština, u Vukovaru i Beogradu, davali su sigurnost da se neko brine o transportu i potrebama ljudi u njemu; da ima neko u Jugoslaviji, i u drugom velikom jevrejskom svetu, koji pruža garanciju da sve ovo nije san, nego stvarnost, koja ih vodi određenom cilju.

Svi ti Jevreji iz Nemačke, Austrije, Čehoslovačke i slobodne teritorije Danciga, koje je Hehaluc organizovao u Beču, gledali su u Dunavu, toj međunarodnoj reci, blagoslov i blagodet prirode, koja daje vedru perspektivu za jedan novi život, za jedan početak iz početka. Trebalo je baciti u zaborav sve iluzije prošlosti: zaboraviti komforne stanove, sa mnogo soba, velike i male kancelarije i ordinacije, kao i tehničke biroe, velike i male radnje i radionice, kao i velike i male fabrike, i početi se uljuljkivati u lepi ali teški život u budućoj otadžbini, gde će, kao slobodni ljudi, početi nov slobodan život, pun sunca i vedrine, pun zelenila i zadovoljstva...

U tim mislima prolazili su dani bez briga za svakidašnji život. Brodsko osoblje, od kapetana do matroza, brinuli su se za nesmetano funkcionisanje brodske opreme, kuvari za dobru hranu, a lekari i sanitetsko osoblje za zdravstveno stanje putnika. Mirne prilike su omogućile da se, pomalo, misli i na sebe. Na putu je bilo i venčanja, i rađanja, kao što je bilo i razvoda! Sve je to bilo prirodno. Bio je to jedan ploveći grad, sa 1000 stanovnika, podeljen u tri kvarta: dva cara i jedna kraljica. —

Ni kulturni život nije usahnuo. Bilo je krasnih pozorišnih prikaza, kao i šaljivih i muzičkih večeri. Sve je bilo u duhu ideje koja ih je okupila na ovakav zajednički put.

Poslednja tačka u Jugoslaviji trebalo je da bude izlazna stanica na Dunavu — Donji Milanovac. Tu su kapetani brodova imali da prime putničke isprave i nalog za izlazak preko granice Jugoslavije. — Po ugovoru, koji je Savez sklopio sa Rečnom plovidbom, uslov je bio sa jugoslovenske strane da će brodovi napustiti teritoriju Jugoslavije, kad se dobije telegrafska potvrda kapetanije u Sulini da je tamo spreman brod da primi putnike. — Telegram je imao biti upućen na kapetaniju u Donjem Milanovcu.

I priča ova ima svoj nastavak...

Za našu malu flotilu, i sve njene stanovnike, vest da nije stigao željeni telegram delovao je kao bomba. Munjevitom brzinom je prošla, kao jeza, obavest voćstva puta da kapetanija čak ne zna ni za naš dolazak. Stavljene su u „pogon“ telefon. Pretstavnik Saveza, pod pritiskom putnika, tražio je „hitno“ Beograd. Kapetani brodova su tražili Rečnu plovidbu. To nije bilo samo izraz iznenađenja i nestrpljenja. Radilo se o nečem gorem i težem.

Zima je već bila na pragu. Brodovi sa Donjeg Dunava već su se počeli upućivati u zimovnike. Saobraćaj tek što nije obustavljen. Sve ove činjenice govore o groznoj neizvesnosti. Šta će biti dalje? — bilo je pitanje na koje niko nije mogao da odgovori. Svaki dan, pa i svaki čas, bio je dragocen. Ne bude li se brzo našlo rešenje, postoji bojazan da brodovi neće nastaviti put. Razloga je bilo mnogo. Bilo

da će zbog navale leda biti objektivno nemoguće nastaviti put, bilo da vlasti, po ugovoru, neće pustiti brodove u inostranstvo. Postojala je bojazan, zbog zimskog vremena, da se brodovi neće moći vratiti, a i zbog teške političke situacije. Već je bio počeo prelaz Nemaca iz Rumunije u Bugarsku.

Kao grom iz vedra neba prostrujalo je obaveštenje iz Beograda da se mora čekati. — Koliko? — glasilo je pitanje iz hiljadu grla, očiju i izraza lica. Daleko od toga da je vladalo panično raspoloženje, a još dalje je od ljudi bila apatija, — ali činjenice su tvrdoglave. One govore same za sebe. Sve diskusije i savetovanja su ostali bez rezultata, bez izlaznog rešenja.

Sve je bilo mirno u okolini. Kroz zamagljene i zamrznute prozore naše flotile mogle su se samo nazirati konture kapetanijske zgrade. Naselje je malo, i nešto udaljeno od obale. Potmulo udaranje talasa o utrobu broda opominjalo je ljude da se nalaze usred bure života, čiji ishod niko nije mogao da dokuči iz ove sure perspektive na obali Dunava.

Tiho i potajno približavao se novembar svome kraju. Nikada Donji Milanovac nije primio toliko pošte, noseći širom celog sveta, u svih pet kontinenata, tragičnu vest da je nastavak puta prekinut. Mnoge čežnjive nade na skori sastanak dece sa roditeljima, roditelja sa decom, žene sa mužem, ili muža sa ženom, počele su da blede, da nestaju.

Svakog dana su podnošeni kratki telefonski izveštaji i primana obaveštenja iz Beograda. Tako iz dana u dan.

Led se već počeo da hvata ne samo na površini Dunava nego i u srcima ljudi. Uzaludna je bila sva briga za svakodnevni život putnika. Želelo se napred, iako je već bilo jasno da su otpale sve objektivne mogućnosti za nastavak puta...

I priča ova ima svoj nastavak...

Došao je decembar. Izenada je mala flotila, sastavljena od dva cara i jedne kraljice, okrenula „na levo krug”. — To je bio prvi rdav znak. Kao što su se putnici radovali „Saturnovu” „na levo krug”, kada je „grabio” prema severu, tako je „na levo krug” flotile iskrivio lica i najvećih optimista.

Razlog je bio jednostavan: moralo se ići na „fasovanje” uglja u Prahovo. Iako je to značilo korak unazad, još je postojao tračak nade, pošto je i odlazak za Prahovo govorio da flotila ostaje „na drumu”.

Imajući odličnu železničku vezu preko Niša, Zaječara i Negotina, gotovo jednovremeno sa prispećem flotile u Prahovo, stigao je, sav utučen i tužan, a i umoran od dugog zimskog puta, Šime Spicer, generalni sekretar Saveza. Njegove reči su, donekle, uspele da umire flotilu i da ponovo ožive nade na dalji nastavak puta, — ali je velika doza skepticizma ostala u vazduhu.

Prvi sneg je već bio pao, sitan i vodnjikav, kada je iznenadno, pod najdramatičnijim okolnostima, kroz maglu, bez ikakvog prethodnog obaveštenja, stigao iz Turn-Severina jedan ogroman prekooke-

anski šlep, vučen jednim malim remorkerom. Jednovremeno sa njegovim dolaskom, primljeni su telefonski nalози iz Beograda, da se šlep ima u roku od 48 sati da osposobi za prijem putnika. Angažovati sve stolare u Negotinu — glasilo je uputstvo — koji će u četiri velika magacina montirati 6-7 spratova ležišta, uvesti dovoljan broj peći i sve potrebno za nastavak puta. — Ponovo, iznenada, jedna velika nada, koja će se istog dana izjaloviti. Zajedno sa već dovezenim građevinskim materijalom i oko 30 radnika i majstora, još isto posle podne, kapetanu rumunskog remorkera prispeo je telegrafski nalog za povratak u Rumuniju. — Kakva neumitna i tragična vest!

Vesti iz Beograda su svakodnevno javljale da su propala sva nastojanja jevrejskih organizacija u svetu za obezbeđenje broda za nastavak transporta. Unapred čartovani panamski brod, koji je već trebalo da bude u Sulini, doživeo je havariju na putu od Istanbula za Sulinu. Turske je brodove angažovala Engleska. Gotovo celokupna crnomorska rumunska flota okupirana je od strane Nemačke. Svi raniji ugovori i obaveze su poništeni. Nigde spasa!...

Zimovnik u Kladovu je već bio primio oko stotinu remorkera i šlepova sa Donjeg Dunava, kada je flotila, čudna i neobična po svome sastavu, stigla na određeno mesto. To je bio ozbiljan znak da se flotila mora spremiti za jednu zimu, dugu i monotonu, u „zimovnik“, koji se nalazio na tri kilometra severno od Kladova. Mnogštvo ljudi na flotili odavalo

je vidan i čudan kontrast mirnom i jednoličnom životu na susednim remorkerima i šlepovima. Na njima jedva da su se videli ljudi. Dežurno osoblje u zimovniku pažljivo je pratilo kretanje leda, i velikim čakljama ga razbijalo. Sem flotile, samo je „Kajmakčalan“ — najveći i najjači tadANJI đerdapski brod, oko 1.500 konjskih snaga — bio pod parom. On je bio na čelu zimovnika. Svojim ogromnim gvozdanim lopatama vršio je sitna pomeranja u mestu, da led ne pritisne brodove. Nešto slično, kao kad deca skaču u mestu, preko konopca. „Kajmakčalan“ i njegov uvek veseli i simpatični 28-godišnji kapetan, Stanko Petej, „stari“, oprobani dunavski vuk, učiniće veliki herojski podvig, kada će mesec dana docnije, po snegu, ledu i vejavici, u okolnostima da se ni prst ispred nosa nije mogao videti, —



Grupa vođa puta, sa autorom

morati da preduzmu vratolomni put do Prahova, da za dva cara i jednu kraljicu dovezu šlep uglja! (Ali, o tome, možda, drugi put!)

Šime Spicer je ponovo prevalio železnicom isti put. Razlika je bila samo u tome što je od Negotina do Kladova, oko 100 kilometara (za odlazak i povratak) seoskog puta imao da prevale u saonicama. U prostim, otvorenim, seoskim saonicama. To je bio natčovečanski podvig, koji se ne preduzima ni u najtežim prilikama. Reči utehe ni ovoga puta nisu mnogo izmenile situaciju. Gruba stvarnost, koja je uvek tako neumoljiva, vraćala je svakog pojedinca na redovan rad. Kulturni život nije bio prekinut. Rad u kvucama*) se nastavljao svom intenzivnošću!

Priredbe su svom oštrinom i nemilosrdno karikirale opšte stanje u flotili. Sa čežnjom se očekivalo lepo proleće. Približavala se svome kraju 1939 godina, koja je obećavala nove nade!...

Ulazak flotile u Kladovo razvio se pod vrlo uzbudljivim okolnostima. Zima je bila u jeku... Mesno stanovništvo, koje je brojalo oko 3000 ljudi, izražavalo je bojazan zbog dolaska tako velikog broja novih, nepoznatih, njima stranih ljudi. Traženje sreskog lekara da se proglašuje karantin, usled navodnog oboljenja od tifusa, brzo je i energično odbijeno, molbom Sreskom načelstvu da obrazuje sanitetsku komisiju, koja će pregledati brodove. Izvanredna lekarska služba, koju su vodili sjajni lekari sa svojim osobljem, brzo je uklonila sve prepreke. Odmah je uspostavljen kontakt sa gradom radi organizovanja ishrane, kao i veza sa Beogradom.

Svakog dana su podnošeni izveštaji i primana uputstva. Svakog dana je iz grada dovoženo na hiljade pisama, karata, novčanih uputnica i paketa, iz celog sveta. Kao preko noći, Kladovo i Jugoslavija su postali poznati u celom svetu, gotovo na svih pet kontinenata. Jedno malo mesto u Jugoslaviji postalo je centar briga jevrejskih organizacija u Ženevi, Njujorku, Jerusalimu i Beogradu. 1000 ljudi, žena i dece, na santama leda, na otvorenom Dunavu, na flotili, sastavljenoj od dva cara i jedne kraljice, provode jednu tešku i neizvesnu zimu, sa nadom u bolju budućnost.

Odnosi i veza sa mesnim vlastima su bili korektni, ljudski. Kada su nastale potrebe da se izvestan broj ljudi, zbog hirurških intervencija prebaci običnim ribarskim čamcima u Turn-Severin, naden je put da se svi problemi prelaza, lečenja i izdržavanja reše povoljno i na najveće zadovoljstvo. — Nije bilo nijednog smrtnog slučaja.

Pretstavnik Joint-a, gđa Džekopson, koja je isto tako prebačena običnim ribarskim čamcem iz Turn-Severina, nije mogla da veruje da je jedina veza flotile sa ostalim svetom — telefon! Usamljenu i otsečenu od sveta, našla je jednu ornu grupu ljudi, željnu da nastavi svoju odiseju, i pod najtežim okolnostima. Jedine žalbe su bile da se jedna grupa intelektualaca iz Berlina, na čelu sa dr Birnbaumom, nije mogla da pomiri sa sudbinom, a da ne naglasi da je teško živeti u ovim i ovako skućenim i skromnim okolnostima,

*) Hebrejski: grupama.

pominjući, možda naivno, raskošne i mnogosobne stanove, velike ordinacije i kancelarije, koje su ostavili u Hitlerovoj Nemačkoj. Žalosna sudbina i neumitna posledica svake emigracije!...

Pojačano nadiranje Nemaca u Rumuniju i njihov prelaz u Bugarsku onemogućili su dalji ostanak flotile u Kladovu. Brodovi su morali da se oslobode za pretstojeću redovnu službu. Ljudi su prešli, ne bez vidnog pasivnog otpora, u šlepove. Iako su oni bili uređeni, taj prelaz je i u psihološkom pogledu doneo nelagodnosti, koje su bile shvatljive i razumljive. — Samo za pričinjenu štetu na brodovima, od dugog stanovanja, Savez je platio Rečnoj plovidbi oko 2 miliona dinara.

U leto 1940, krajem avgusta, cela ova flotila, sada sastavljena od tri šlepa, vučena remorkerom, imala je da prevali dugačak put od 1800 kilometara, unazad, uzvodno. Ponovo još jedan „na levo krug"! Umesto Suline, cilj flotile bio je Šabac, u čijoj će neposrednoj blizini, u selu Zasavici, zajedno sa oko 50 Jevreja iz Šapca, naći tragičnu smrt oko 700 ljudi, žena i dece, odmah neposredno posle okupacije Jugoslavije od strane Hitlerove Nemačke.

Jedan seljak iz Zasavice otkrio je istinu komisiji za ispitivanje ratnih zločina okupatora i njihovih pomagača u Šapcu. Po nalogu Nemaca, svi Jevreji u Šapcu bili su sakupljeni u logor, onda prebačeni preko Save, i kraj velikih, zajedničkih raka streljani, u odelu. Posle rata su otvorene te zajedničke grobnice, u prisustvu predstavnika Saveza Avrama Mevoraha i Morica Abinuna, i na osnovu pasoša i drugih dokumenata koji su nađeni kod svakog pojedinca, sačinjen je spisak žrtava. To je tragedija Zasavice, i Jevreja u Šapcu.

Vredno je, makar i jednom reči napomenuti da su jugoslovenske mesne vlasti, i u najtežim danima, bile na visini. Verovatno je da je, pred sam ulazak Nemaca u Šabac, Sresko načelstvo izdalo svakom licu njegov pasoš, koji je inače bio deponovan kolektivno, od samog dolaska u Šabac. Veoma zanimljiv momenat, koji treba naročito naglasiti. To jasno pokazuje težnju vlasti da emigrantima pomogne u rešavanju ličnih problema. Ima pojedinih slučajeva da je bekstvo uspelo. Zajedničke grobnice u Zasavici, sa skromnom tablom, rečito govore o zverstvima Hitlerove Nemačke, tih „kulturregera" XX veka.

Tu bi moglo da prestane naše pričanje, iako ono ima nastavak. Moraju se ostaviti po strani mnogi slučajevi, i tragični i veseli, i mnoga uzbudljiva sećanja i reminiscencije.

A šta je sa „Kladovskom hagadom"? Gde je ona ostala? Nju još nisam našao u Izraelu. Možda se nalazi na domaku ruke, u arhivi ili biblioteci Sohnuta, a možda se nalazi na Skopusu, u nacionalnoj biblioteci, među stotinama hiljada vrednosnih knjiga, koje spakovane u sanducima čekaju na videlo dana, na svoje oslobođenje i ponovnu upotrebu. Kao i „Sarajevska hagada" — daleko od pomisli na sadržajno i umetničko upoređenje — možda će i ona, kroz nekoliko stotina godina, pričati istoričaru i naučnom istraživaocu o stradanjima i uništenju ogromnog dela evropskog Jevrejstva od strane

faraona XX veka. Jer ona je to: napisana na pergamentu, ukrašena mnogim izvanrednim crtežima i slikama u boji, ukoričena u skupocenoj koži, njeni su pisci, Joži Šeher, pisac i kompozitor, i Rihard Reberger, napisali Hagadu u Kladovu, koja na narativnom nemačkom jeziku priča o tragediji nemačkog Jevrejstva, o odiseji ovog transporta, o životu ljudi, tragičnim i veselim doživljajima njihovim, sve u duhu i u stilu tradicionalne Hagade. Nisu izostavljeni ni uobičajeni napevi sa harmonizacijom, u sjajnim, lakim stihovima. Gotovo svako slovo, svaki stav, pretstavlja jedno izvanredno ukrašavanje „ala raši“, sa svima detaljima koje ovakvo pisanje zahteva. Svaka čast izvanredno čistom pesničkom nadahnuću.

Vrlo je čudnovat put kako je ova „Hagada iz Kladova“ stigla u tadanju Palestinu i predata namenjeniku.

Još nije bio istekao ni „medeni mesec“, u septembru 1940, odmah po povratku u Beograd, posle skoro jednogodišnje odiseje, trebalo je „žurno“ putovati u Kuršumlijsku Banju, da se ispituju mogućnosti za smeštaj 600 izbeglica. Već su uveliko postojali „sabitni logori“ u Brčkom i Bijeljini, u Sremskoj Mitrovici i Rumi. — Tragedija „burgenlandskih Jevreja“, koji su dugo vremena u najnepovoljnijim vremenskim prilikama proveli na „ničijoj zemlji“, već je bila našla svoje rešenje u Podravskoj Slatini. 24-časovna vratolomna automobilska trka sa Moše Abravanelom, između Beograda i Niša i natrag, zbog slučaja „Djekenješ“ — propust tranzitni za 800 Jevreja — i „lovljenje“ Dragiše Cvetkovića, tadanjeg predsednika Vlade, već je prošla dozvolom za ukrcavanje na Sušaku. Zbog havarije na brodu, ljudstvo je docnije moralo da se prekrcava na otvorenom moru!

I priča ova ima svoj nastavak...

Početak februara 1941 stigla je obavest Savezu da je odobreno oko 250 certifikata, u okviru „alijat hamoar“, i još oko 50 individualnih certifikata za odrasle. Zadatak je bio obezbediti tranzitne vize preko Bugarske i Turske, kako bi useljenici železnicom stigli u tadanju Palestinu, preko Sirije i Libanona. Druge mogućnosti nije bilo. Bugari su, jednostavno, odbili da izdaju tranzitne vize, pošto su već duboko bili zagrizli u savez sa Nemačkom. Ostala je još samo Grčka. Nije bilo mnogo vremena za razmišljanje, a ni druge mogućnosti. Međunarodna situacija je iz dana u dan rasla u tragičnim akcentima. Trebalo je mnogo srčanosti i odgovornosti za odluku preko Grčke. Prema redu vožnje, koji je prostudiran sa „Putnikom“, grupa je morala prenoćiti u zatvorenom plombiranom vagonu, u Solunu. Rat je već uveliko besneo između Grčke i Albanije. Gotovo svake noći su bila bombardovanja u Solunu. Šansa se nije mogla ni smela propustiti. Certifikati su morali biti iskorišćeni ili vraćeni. Pala je sudbonosna odluka: putovati!

Stari, iskusni, malo nervozni konzul Grčke, ne malo je bio iznenađen, kada je tražen tranzit. Gotovo da je bio zaprepašćen od čuda. konzula. Ovakvu molbu on nije primio za sve vreme njegove dugosti. Šta traži ovaj golobradi žutokljunac od njega, starog i iskusnog

konzula? Ovakvu molbu on nije primio za sve vreme njegove dugogodišnje konzulske karijere. Tranzit ljudi kroz zemlju koja je u ratu, prenoćiti u vagonu, i to plombiranom, na otvorenoj stanici koja se svake večeri bombarduje. Ne! To je van ljudskog domašaja!

Dobro, čovečansko srce staroga konzula je popustilo. Ugovoreno je da će dati odgovor za nekoliko dana. — Ne gubeći ni sekund vremena, tražena su potrebna dokumenta za putovanje od Sreskog načelstva u Šapcu!

Telefonski izveštaj konzula Grčke Savezu bio je pozitivan. Molba je u Atini primljena i odobrena. Ostvarenje plana je bilo prosto: grupa od 50 dece, u pratnji voćstva puta, u zatvorenom pulmanovom vagonu biće priključena brzom vozu za Solun. Nakon provedene noći, grupa će nastaviti put iz Soluna, Donjom Trakijom, vozom koji vezuje Grčku sa Turskom. Kod prelaza grčko-turske granice, vođa puta će predati, na grčkom jeziku, unapred pripremljeni telegram, na adresu konzulata u Beogradu, kao dokaz da je grupa napustila grčku teritoriju.

Za oko 250 dece iz „Alijat hanoar“*) zemaljski „Wizo“ u Zagrebu spremio je kompletnu opremu, koje dete treba za boravak u kibucu ili mosadu, za najmanje dve godine. Svako je dete dobilo kofler, ranac i denjak. Rublja, odela i obuće po meri i posteljinu. Troškovi opreme iznosili su oko 500.000 dinara. Svaki komad je bio označen imenom i prezimenom deteta kome pripada. To je bila jedna od najuspelijih akcija cionističkih žena Jugoslavije.

Neobičnu živost u Savezu je izazvao svaki poziv konzula Grčke. To je bio najbolji znak da je transport srećno prešao grčko-tursku granicu.

Poslednja grupa ovih srećnika napustila je beogradsku železničku stanicu, tačno nedelju dana pre tragičnog 6 aprila 1941, kada su prve Hitlerove zlikovačke bombe pale na slobodoljubivi Beograd.

Sa prvom grupom mlađih useljenika, iz flotile dva cara i jedne kraljice, stigla je u tadanju mandatorsku Palestinu i „Hagada iz Kladova.“

I priča ova ima svoj nastavak...

*) Omladinska alija