



Rönnskär räddade Hédi Fried

Lars Grundberg

– Vid mörkrets inbrott kastade fartyget ankar. Det blev stilla. Jag fick tillåtelse att gå upp på däck. För första gången i mitt liv kunde jag i sommar-nattens halvmörker se det oändliga havet. Jag kunde se hur havet mötte himlen. Det var överkligt.

Den som sommaren 2017 berättar om sitt möte med havet 72 år tidigare är den 93-åriga psykologen och demokratiförkämpen Hédi Fried. Det däck hon fått lov att gå upp på tillhörde Sveabolagets lilla lastmotorfartyg *Rönnskär*, som denna natt gjorde sin tredje av nio resor mellan Lübeck och Malmö respektive Helsingborg med fångar som befriats ur nazityska utrotnings- och koncentrationsläger.

Tidigt, söndagen den 8 juli 1945, hade Hédi, hennes yngre syster Livia och kusinen Sussie åkt tåg från Lübeck till Travemünde.

– Från tåget lastades vi över på färjan som skulle föra oss till Sverige – en vit duva på väg till paradiset, skriver Hédi Fried i sin bok från 1992, *Skär-
vor av ett liv*.

Lars Grundberg, f. 1944. Ambassadör, styrelseledamot i Sjöhistoriska Samfundet och Vasamuseets Vänner.



Sveabolagets M/S Rönnskär vid kaj, sannolikt i Malmö, med nationalitetsbeteckning och Röda Korsmarkering. (Foto: TT Nyhetsbyrån). Till vänster Hédi (överst) med sin syster Livia. (Foto tillhörigt Hédi Fried)

– Vi fick frukost och var sin skön säng bäddad med papperslakan. Det kändes som om jag var en chokladpralin!

Men det var inte precis en vit duva som välkomnade de tre unga kvinnorna. *Rönnskär*, i Sveabolagets gråa färg, var ett av fem fartyg som utförde den hittills största svenska humanitära operationen till sjöss. Operationen brukar kallas de vita skeppen. Svenska regeringen hade åtagit sig att ta emot 10 000 personer, så kallad displaced persons. Det kom huvudsakligen att handla om befriade lägerfångar. Lägre Bergen-Belsen, beläget ca 150 km söder om Lübeck, hade den 15 april 1945 befriats av en brittisk styrka på väg mot

Berlin. Medan själva lägret brändes av britterna omvandlades soldatbarackerna i närheten till ett transitläger för fångar från Bergen-Belsen och andra läger i den brittiska zonen. Det skulle visa sig att de befriade fångar som anvisades till de vita skeppen var i ett medicinskt sämre skick än de som transporterades med de vita bussarna. Detta gällde i synnerhet de första resorna med fartygen. Sju patienter avled till sjöss under operationen.

Kommendören Sune Birke har i en välskriven och faktarik artikel i *Forum navale* nr 58, 2002, beskrivit beslutsgång, förberedelser och genomförande. De fem fartyg som fick uppdraget att i skytteltrafik transportera de befriade fångarna var Flottans lasarettsfartyg *Prins Carl*, Göteborg-Fredrikshavn Linjens upplagda passagerarfartyg *Kronprinsessan Ingrid*, Svenska Amerika Liniens Östersjöångare *Kastelholm* samt *Rönnskär* och dess systerfartyg *Karskär*.

Förberedelserna hade redan pågått en tid innan det formella konseljbeslutet fattades den 1 juni 1945. Det krävdes betydande arbeten på Sveabåtarna för att förvandla dem från lastfartyg till lasarettsfartyg. Till exempel inreddes lastrummen med tvåvåningssängar för 258 patienter. Kokhus med vedspisar byggdes på akterdäck och hyttplatser för en läkare, en sjuksköterska och Röda Kors-personal m.fl, sammanlagt cirka 25 personer, anordnades. Vid denna tidpunkt pågick en arbetsmarknadskonflikt inom verkstadsindustrin. Arbetena på *Rönnskär* och *Karskär* genomfördes i stället av en ingenjörspluton. De förlades till Öresundsvarvet i Landskrona, där fartygen byggts två år tidigare.

Birke beskriver också hur en svensk Röda Kors-avdelning inrättades i de så kallade Cambrai-kasernerna i Lübeck i samarbete med den brittiska armén. Lübeck-detachementet, som det formellt kom att kallas, leddes av läkaren Hans Arnoldsson och löjtnanten Börje Agartz. Både hade tjänstgjort i Tyskland under operationen med de vita bussarna. Till den svenska avdelningen, som hade en kapacitet på 1400 bäddar, ankom cirka 2000 patienter i veckan med tåg, huvudsakligen från Bergen-Belsen. De första transporterna lämnade Travemünde i slutet av juni och skytteltrafiken fortsatte till slutet av juli.

Hédi Fried, hennes syster Livia och kusinen Sussie befann sig i juni i soldatbarackerna i Bergen-Belsen. Hédi hade tillfrisknat efter en livshotande attack av tyfus. Hon anlätades som tolk mellan ungerska och engelska av de

brittiska tjänstemännen. Sussie var dock fortsatt sjuk och hon valdes ut för transport till Sverige. Därigenom kunde också Hédi och Livia komma med. I Lübeck skedde registrering och sanering. En svensk badpluton hade byggt en bastu. Men den svenska saneringmetoden med ett varmt bastubad följt av iskall dusch fick omgående ersättas med humanare badmetoder. Hédi Fried skriver att de kvinnliga patienterna förundrades mycket över att män deltagit i badandet av kvinnorna.

Men åter till Hédi på *Rönnskärs* däck i sommarnatten mellan 8 och 9 juli. Resan fortsatte så snart det ljusnade. Vädret var gott. Tyska minsvepare hade av briterna beordrats att eskortera de svenska fartygen. På eftermiddagen ankom *Rönnskär* till Malmö. Rykten bland patienterna att den svenska drottningen skulle möta på kajen och dela ut fina kläder besannades inte.

– Vi gick iland och möttes av uniformerade kvinnor, lottor fick jag senare veta, som bjöd på varm mjölkchoklad. Varm mjölkchoklad är det som för mig alltid kommer att representera Sverige... De sjuka placerades på sanatorium och vi andra blev inkvarterade i Linnéskolan, för sex veckors karantän... De första dagarna gjorde vi inget annat än åt och sov, skriver Hédi i *Skärvor av ett liv*.

Hédi Frieds liv blev sedan och är fortsatt omväxlande och framgångsrikt. Snabbt ut i arbetslivet, svensk psykologexamen, giftermål och tre söner, stöd till andra överlevande från lägren, författarskap, debattör i demokrati- och diskrimineringsfrågor, sommarpratare 2015, ett flertal svenska och utländska utmärkelser samt nominerad till Augustipriset 2017 för sin senaste bok *Frågor jag fått om Förintelsen*. Vid en högtidlig ceremoni i Riksdagen mottog hon 2017 års Olof Palmepris.

I boken *Skärvor av ett liv* beskriver Hédi Fried sin resa från hemstaden Sighet i Rumänien till Stockholm via de nazityska lägren Auschwitz och Bergen-Belsen. Boken har tryckts i mer än 20000 exemplar och översatts till fyra andra språk. Elie Wiesel, mottagare av Nobels fredspris 1986, skrev så här om boken: "Denna bok är mer än en personlig dokumentation; den är ett vittnesbörd, djupt gripande och skakande".

Operationen de vita skeppen kom att genomföras planenligt under fyra veckor sommaren 1945 tack vare hängivna insatser av alla inblandade. Birke anger att 9273 personer togs emot på fartygen. Huvuddelen var

kvinnor. Även barn, inklusive en grupp på 40 norska barn, reste med de vita skeppen. Ett stort antal nationaliteter var representerade. De största grupperna var polacker, 62 %, ungrare, 13 % och rumäner, 9 %. På Hédi Frieds resa fanns ombord på *Rönnskär* 91 polacker, 50 tjeckoslovaker, 37 rumäner och två österrikare, sammanlagt 236 personer.

M/S Rönnskär då? Då fartyget julen 1950 låg i London bröt en våldsam brand ut midskepps varvid befälhavaren och maskinchefen omkom. Branden kunde dock släckas relativt snart och fartyget reparerades. *Rönnskär* såldes 1955 till Broström Tender Service och fick namnet *Tento*. Från 1964 har hon haft sex olika ägare, varav de två senaste iranska. Så sent som 2014 var hon fortfarande i aktiv tjänst. Systerfartyget *Karskär* skrotades 1969 i Nederländerna.

Det finns flera förklaringar till varför de vita skeppen i praktiken glömts medan minnet av de vita bussarna lever kvar. En är givetvis att de vita bussarna opererade innan krigsslutet samt att omfattningen var större – cirka 15000 räddade mot 9273 på skeppen. Folke Bernadottes namn har också i hög grad bidragit till bussoperationens ihågkomst.

Sune Birke menar i sin 30-sidiga artikel om de vita skeppen att operationen är värd ytterligare studier. Hans artikel utgår i hög grad från loggbok och slutrapport från Flottans lasaretsfartyg *Prins Carl* jämte material i Krigsarkivet. Birke anger som angelägna studiefält hur operationen initierades samt data från de fyra andra fartygen, arbetet i Röda Kors-avdelningen i Lübeck, mottagningsorganisationen i Sverige och de medicinska faktorerna. Sune Birke har rätt. Denna märkliga och framgångsrika operation förtjänar i hög grad ytterligare forskning.

Litteratur

Hédi Fried, *Skärvor av ett liv*, Natur & Kultur 1992

Terje W. Fredh, *Vita fartyg med röda kors*, Förlag Terje W. Fredh 1998

Sune Birke, "De vita skeppen – en svensk humanitär operation" 1945, *Forum navale* 58, 2002

Hédi Fried, *Frågor jag fått om Förintelsen*, Natur & Kultur 2017

M/S Rönnskär

Lastmotorfartyg byggt 1943 på Öresundsvarvet i Landskrona för Sveabofabriken

Tonnage: 596 brt, 790 tdw

Längd: 60,8 m, bredd 9,6 m djupgående 2,8 m

Maskineri: 5-cyl Atlas-diesel på 830 hkr

Fart: 11,5 knop

Befälhavare juni-juli 1945: sjökapt. Ernst Edström

1955 såld till Broström Tender Service. Namnbyte till *Tento*

1964 såld till redare i Panama. Från 1970 – 2014 olika redare i Bahrein och Iran. Hennes öde efter 2014 är okänt.