

De humanitära behoven vid fronten i Ukraina är akuta. Men att köra hit är livsfarligt och nödhjälp har svårt att nå fram. Vi har träffat tre svenska chaufförer som tagit saken i egna händer.

Text och foto MARIA STEÉN

Willilam och Fredrik Vårhall har lastat färdigt inför den femte resan.

De kör dit hjälpen inte når >

I

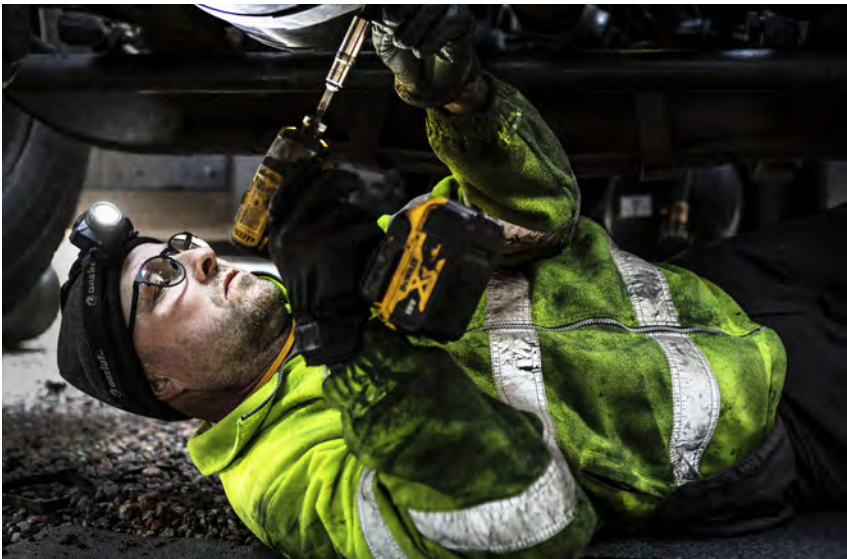
Tanumshede driver Johnny ”Kätting” Eriksson Kville transport AB och Snökätting AB. I lådor på hans gårdsplan kan åkerier som kör i Norge byta trasig snökätting mot ny. Men sina bolag har Johnny knappast haft tid för de senaste åren. Den 28 mars 2022, drygt fyra veckor efter krigsutbrottet, körde han sin första hjälpsändning till Ukraina. Då hade han precis överlevt cancer.

– Jag tänkte ”Cancern tog mig inte så varför ska Putin göra det?” säger Johnny. Sedan dess har det blivit 42 lass som körts till fronten. Nyligen startade han organisationen Johnnys Ukrainahjälp där han själv jobbar ideellt.

UNDER EN LASTBIL utanför Värgårda i Västergötland sticker ett par ben fram. Det är Fredrik Vårhall som byter lufttankar. Han har kört humanitär hjälp över hela östblocket sedan 1992. Upplevt kaoset efter Sovjetunionens sönderfall och skenavrättats bakom sin lastbil i Bosnien under kriget. Med tre barn hemma satte han punkt 2008.

– Sedan blev det krig i Ukraina, då kunde jag inte sitta och inget göra, säger han.

I dag driver han Ukrainahjälp & transport ideellt tillsammans 22-åriga sonen William. De fyller trailer efter trailer om sedan körs till byar och städer vid fronten. Beslutet att köra just hit föddes ur frustration.



Under förra resan blev sonen William stående med trasiga lufttankar men fick hjälp av en lokal mekaniker. ”Det är långt mellan verkstäderna vid fronten. Att bli stående är en säkerhetsrisk”, säger Fredrik Vårhall och sätter dit nya.

”I vinter har vi kört vedkaminer, elverk och underställ.”

Fredrik Vårhall och sonen William började köra nödhjälp till Ukraina 2022.

Ända sedan Fredrik började köra till Ukraina 2022 hade han upplevt hur nödhjälp kördes till västra Ukraina men sällan nådde fronten – trots att behoven där var akuta.

Nödhjälp till Poltava? Omöjligt. Vedkaminer till Kazanka? Absolut inte.

– Råkar chauffören ut för något är det styrelsens ansvar, då avstår man hellre. Men för mig blev det konstigt att inte hjälpa dem som behövde det mest, säger han.

På lagret i Värgårda står sjukvårdsmaterial, däck till ambulanser och mycket annat. Inför sina resor jobbar Johnny och Fredrik likadant. Resan kostar drygt 65 000 kronor. Pengar swishas, mest från privatpersoner, efter inlägg i sociala medier. Kontakter i Ukraina säger vad som behövs. Sedan går telefonerna varma till bekanta, företag och kommuner. Ibland kommer erbjudanden om saker som ska skänkas.

– I vinter har vi kört vedkaminer, elverk och underställ. De säger ”vad ni än kör hit så har vi nytta av det”, säger Fredrik.

Ofta delar de på kostnader och stora partier gods.

– Grejerna ska ner. Vems organisation det kostar tiotusen extra spelar ingen roll. Vi hjälps åt hela tiden, säger Fredrik.

NÄR TRANSPORTARBETAREN ÄR på besök har Fredrik och William lastat inför femte resan. Hur tänker de kring risker?

– Ja, detta är ju en liten gambling. För krigsrelaterade händelser har vi inga försäkringar varken för oss eller bilen. Men vi ber till Gud att han skyddar oss. Jag vill vara ett bönesvar för dem som ber därborta. Hade kriget kommit hit önskar jag att någon gjort detsamma för mig, säger Fredrik.

– Risken att något händer är fifty-fifty. Så länge det inte gör det behöver man inte oroa sig, fyller William i.

Sist han var i Zaporizjzja flockades Shahed-drönare på himlen.

– Vi hade två över oss. I bakgrunden sköt de för att



Att köra utan gps och där vägskyltar målats över är en utmaning. ”Är man väldigt osäker får man stanna och vinka till första lastbil och fråga dem eller hänga på. Det går inte bara att sitta i bilen och titta”, säger Johnny Eriksson.

få ner dem, säger han och härmar ljudet ”doff, doff”.

Men nej, rädd är han inte. Möjligen upplevde han ”ett litet obehag” när ryska infiltratörer sprängde en bilbomb utanför polishuset i Mykolajiv samtidigt som han stod och lossade en bit därifrån.

– Skulle de sett mig på vägen finns det inget som säger att de inte hade skjutit mig.

För humanitära transporter i krig finns få regler, säger William.

Och trots att attacker mot humanitära transporter enligt Genèvekonventionen är ett krigsbrott så tycker Ryssland att de är legitima måltavlor. Enligt European policy institute in Kyiv (Epik) ser ryssarna hjälpsändningar som stöd åt Ukrainas försvar, och därmed blir de måltavlor. Precis som sjukhus och annan civil infrastruktur.

ATT NAVIGERA I östra Ukraina är en utmaning även för rutinerade chaufförer. Övermalade skyltar. Kartor som knappt stämmer, gps:en som försvinner när flyglarmet går.

– Ofta måste man köra av huvudvägen för att komma runt samhällen, det är nästan omöjligt att hitta då, säger Fredrik.



Att köra lastbil i en krigszon innebär risker. ”Innan en resa tänker man ’ska jag verkligen åka den här gången?’ Men man bara sätter sig i lastbilen, sedan är man i Polen och då är det för sent att backa ur”, säger William Vårhall.

På hemväg efter första resan 2022 såg han flyende stå runt eldar vid gränsen mellan Ukraina och Polen. "Det var mitt i vintern och hemskt att se. Då insåg jag att jag inte kunde sluta", säger Johnny Eriksson.

"Cancern tog mig inte så varför ska Putin göra det?"

Johnny "Kätting" Eriksson har kört 42 lass till fronten sedan 2022..

Vissa platser är farligare än andra. Staden Cherson utsätts för frekvent rysk beskjutning. Här fick 20 pallar sjukvårdsmaterial köras i skåpbilar sista biten. – Det är totalt livsfarligt, de kör 140 knutar genom stan. Men på sjukhuset var de så glada. De hade inte fått hjälp på länge, det är för farligt att åka dit, säger Fredrik.

Så här inför avfärd far Johnny runt och fixar allt samtidigt. Fakturor borde skrivas men han måste hitta en ny översättningsapp. Tullpappren ligger på köksbänken och den gula Scania med "Johnnys Ukrainahjälp" på sidan står lastad med allt från skolbänkar till byggmaterial. Virket ska till värnen på slagfältet och möblerna till byn Sofiivka. Här finns barnhem och ett nybyggt fritidscenter för barn dit Johnny kört både byggmaterial och godis.

– Tack vare mina resor kunde centret öppna i våras, säger han.

Han skrollar bland filmer och bilder.

– Blicken hos barnen när man kommer. "Onkel John" skriker de i kör. Bara att de får var sin godis-skål hjälper dem att glömma kriget en stund. Det blir en glädje även för mig, säger han.

MEN VÄGARNA i östra Ukraina gör ingen åkare glad. Ibland är det fem till tio kilometer i timmen som gäller. Sist körde Johnny ner i ett potthål så djupt att hytten delade sig.

– Det kostar att ligga på topp, skojar han och pekar på hålen i Scanians front. Det kan lätt gå 100 000 kronor. Bara att få granatsplitter i ett däck kostar 8 000 kronor, säger han.

Samtidigt som biståndet strömmar in i landet brottas Ukraina med en omfattande korruption. Johnny minns en mottagare som dukade upp inlagd makrill, Kalles kaviar och knäckebröd åt sina anställda.

– Jag bara satt där och tänkte "Vad fan gör ni? Detta ska till fronten, det är inte ni som ska sitta här och äta", säger han.

I dag jobbar han bara med mottagare godkända av de ukrainska myndigheterna.

– Upptäcker jag att något inte sköts bra kör jag inte dit, säger han.

Johnny bär ut sina grejer till hytten. Där hänger redan hjälm och skottsäker väst. Men oddsen för att bli beskjuten tror han är lika stora som att vinna på lotto.

– Möjligen ökar risken när man har kryss på bilen, då har de något att sikta på, säger han.

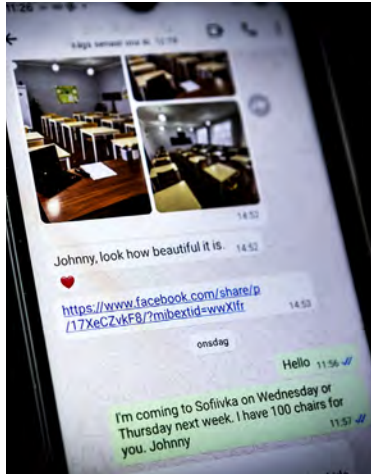
Tidigare hade han en mobilapp som varnade för flyganfall.

– Men den pep ju hela tiden, det gjorde mig nervös så den tog jag bort, säger han.

EN VECKA SENARE toppar Fredrik tankningen vid granngårdens dieselpump. Ibland funderar han på hur länge han ska orka. Körningarna är krävande både fysiskt och mentalt.

– Men ju fler man lär känna i Ukraina, desto svårare är det att sluta. Och resultatet av det vi gör är inte obetydligt. Av ett enda lass får ganska många hjälp, säger Fredrik.

Snart rullar han mot färjan i Trelleborg. På vägen ska han ringa Johnny som är på hemväg genom Polen. ●



Johnny Eriksson har kört flera lass med byggmaterial till ett nybyggt fritidscenter för barn i Sofiivka. "Tack vare mina resor kunde centret öppna i våras", säger han.



Körningarna är krävande både fysiskt och mentalt. "Men ju fler man lär känna i Ukraina, desto svårare är det att sluta", säger Fredrik Vårhall. Han och sonen gör sig redo för en ny resa.