

## Fortsatt stöd till Ukraina

Under de tidiga faserna av ukrainakriget levererade Sverige materiel som snabbt kunde komma till användning för att hejda den ryska anstormningen. Efterhand som kriget fortskridit har hjälpen övergått till leverans av system, för att nu inriktas mot att leverera förmåga.

Svenska instruktörer ingår sedan tidigare i den brittiskledda utbildningsinsatsen Interflex, där ukrainska civila får grundläggande militär utbildning i Storbritannien.

För att öka effekten av den svenska hjälpen till Ukraina har under vintern och våren ukrainska soldater utbildats på plats i Sverige. Utbildningen har omfattat alltifrån materielkunskap till taktik och stridsteknik. Ett av flera materielsystem som Sverige levererar är stridsfordon 90.



Stridsfordon 90 med 40 millimeters automatkanon, rökkastare och kulspruta.  
Foto: Försvarsmakten

Stridsfordonen som Sverige skänker är av modell 9040C, vilket är den modell som tidigare har använts av svensk trupp i Liberia och Afghanistan. Jämfört med standardmodellen har 9040C högre skyddsnivå. Vagnarna är utrustade med bland annat 40 mm automatkanoner, rökkastare och kulsprutor. Automatkanonen kan skjuta mot en

hovrande helikopter på fyra kilometers håll – ett mycket potent system i strid.

En mycket viktig del av förmågan till strid på det moderna stridsfältet är en väl fungerande logistik på alla nivåer. Hur brister i logistiken påverkat inledningen och kan komma att påverka fortsatt förlopp och utgång av kriget analyseras i en artikel i tidningen.

Ukrainakriget har stor påverkan på den svenska försvarsplaneringen i övrigt vilket ordföranden behandlar i sin spalt.

Jag hoppas att du finner innehållet i tidningen intressant och önskar dig trevlig läsning.



Merparten av de ukrainska soldaterna är 40-50 år. Foto Försvarsmakten

**Redaktören**



## ORDFÖRÄNDENS SPALT

Sveriges och främst Försvarsmaktens stöd till Ukraina ha varit omfattande sedan kriget började för drygt ett år sedan och i monetära termer så rör det sig om ca 17 miljarder kronor. Under våren har stödet börjat ändra karaktär från att vi har skickat utrustning till att vi nu börjar förse Ukraina med förmågor och det tydligaste exemplet är nog strf 90 som nu har levererats. Det innebär, förutom den initiala utbildningen, ett kontinuerligt stöd med reservdelar, ammunition, bakre teknisk tjänst, telesupport och så vidare för att säkerställa att systemet fungerar över tiden. I och med detta så går vi in i ett helt nytt skede där logistiken fortsatt kommer att vara djupt engagerad på bredden av våra förmågor. Ända från början har FMLOG varit djupt engagerade men nu har även FMTS och FömedC levererat stöd i olika omfattning.

Ett sådant omfattande stöd har naturligtvis konsekvenser och Regeringen fattade den 1 juni beslut om nya ekonomiska ramar till Försvarsmakten för det reviderade budgetunderlaget för 2024 som myndigheten ska redovisa i slutet av juni. Det är nu som den ekonomiska tillväxten mot 2% av BNP ska definieras i

förmågor. Nu är det upp till Försvarsmakten att omhänderta styrningarna och redovisa den bästa planen.

Helt klart är att det kommer bli ändringar i hur vi ser på tillväxten utifrån hur vi såg på saken bara för ett år sedan. Inte minst som en följd av kriget i sig men även som en följd av ett stundande medlemskap i Nato. Generellt förs en mycket bredare och tydligare diskussion i Försvarsmakten kring stödfunktionerna och dess dimensionering när det gäller lagernivåer för att trygga vår försörjningssäkerhet men även för att säkerställa en god tillgänglighet.

Det är även tydligt från Regeringen där Försvarsministern tillsammans med övriga inom EU utarbetat förslag om ammunitionsanskaffning men även initiativ i Sverige som kommer att bedda för vår egen försvarsmakt och vår förmåga framgent.

Under våren har det skett en mängd olika arbeten för att underlätta vårt inträde i Nato, men så länge som vi inte är medlemmar så får vi inte vara med i alla sammanhang. Dock sker en hel del initiativ inom våra övriga samarbeten med Finland i FISE och med de andra nordiska länderna inom NORDEFECO där vi ser på vår geografi ur ett gemensamt perspektiv.

Etablerade samarbeten som Cross Boarder Training för flyget utgör goda exempel som vi nu försöker göra på motsvarande sätt för markarenan. Sammanfattningsvis så har det sedan vi fick status som Invitees till Nato skett en mycket stor mängd arbete med att säkerställa vårt inträde och vår integration med försvarsalliansen. Vår National Integration Plan (NIP), som är den plan som upprättats tillsammans med Nato för att säker-

ställa vår integration, har fallit väl ut inom det allra flesta områdena. Störst fokus har legat på att säkerställa så att vi oavkortat kan vara en del av Natos ledningsstruktur med allt vad det innebär. Överlag står vi rustade för att ta klivet in i alliansen när helst det inträffar.

Försvarsmaktsövningen Aurora 23 har precis avslutats och inom ramen för den har stora steg tagits för att öva och pröva logistiken. För första gången på mycket länge var logistiken en del av den tillämpade övningen utan specifika förberedelser genom uppbyggnad av lager av förnödenheter på förutbestämda platser enligt övningsplanen. Alla förband fick beställa sitt behov av förnödenheter precis som det skulle fungerat på riktigt. Vi kan redan nu se en positiv effekt av detta och i efterarbetet som pågår kommer erfarenheter dras rörande arbetsmetoder och rutiner som behöver likställas för att fungera både i fred, kris och krig så långt som möjligt.

Vi kan även se att delar av logistikkedjan inte deltog i övningen på samma sätt som förbanden vilket i sin tur introducerade en del friktioner. För första gången deltog även flera logistikenheter (LogE) i övningen där de fick till uppgift att försörja aktuella krigsförband i sin närhet men också att sprida förnödenheter och flytta verksamheten till alternativa grupperingsplatser. Vid flera tillfällen skedde samverkan mellan försvarsgrenarna för att lösa dessa uppgifter.

Under Aurora provades även ett Logistikkommando som ledningsform för de operativa logistikförbanden i likhet med hur övriga försvarsgrenar leds. Detta som ett steg i den fortsatta utvecklingen inom Ledning för starkare försvar (LFSF) men också som en del av den fortsatta

utvecklingen av central ledning. Även här kommer viktiga slutsatser och erfarenheter dras inför framtiden.

Ett av de stora numren under Aurora var de transporter som genomfördes av olika slag. Bland annat anlände finsk och brittisk trupp med fartyg till Oskarshamn, amerikansk trupp från marinkåren kom både via landsväg och tåg från Trøndelag i Norge för vidare transport söder ut. För vår egen del så genomförde vi tågtransporter med kombinerade tåg under övningen. Något som vi inte gjort på ca 20 år i Försvarsmakten. En förmåga som vi

återtog i början av mars efter ett intensivt avtals- och utbildningsarbete. Första transporten var en artilleribataljon från Boden som reste med tåg på Inlandsbanan till Orsa för att därifrån ta sig till Tränglet för övning. Mer om tågtransporter och kombinerade tåg längre in i detta nummer. Just vår förmåga att leda och genomföra transporter i stor omfattning oavsett transportsätt kommer att vara en viktig förmåga som vi behöver utveckla inom ramen för Nato.

Som ni märker händer det en hel del inom logistiken och ett bra sätt att hålla sig ajour är att läsa

vår tidning men framförallt delta vid vårt höstseminarium som går av stapeln den 5 oktober, preliminärt i Sverigesalen på Försvarshögskolan i Stockholm. Om man inte kan ta sig dit så kommer det att erbjudas möjlighet att delta via internet. Mer om detta på annan plats i tidningen.

Avslutningsvis vill jag önska er alla en trevlig läsning och en Glad sommar!

Eder Ordförande

**Claes Isoz**  
FM Logistikchef

## Rysk logistik i Ukraina

### Är logistik orsaken till det operativa misslyckandet?

Två av våra medlemmar, Per Skoglund och Tomas Ekström vid Försvarshögskolan har tillsammans med en kollega skrivit en uppmärksammat artikel om rysk logistik. Forskningsartikeln är publicerad på Scandinavian Journal of Military Studies ([www.sjms.nu](http://www.sjms.nu)) med titeln "Russina Logistics in the Ukrainian War: Can Operational Failures be Attributed to logistics?"

Medförfattare är Tore Listou. De planerar att under året följa upp artikeln med ytterligare en forskningsartikel på samma tema.

Ta gärna och gå in på hemsidan, enligt ovan, leta upp och läs hela artikeln, den är mycket läsvärd. Nedan följer ett av mig översatt och kondenserat utdrag av artikeln.

Avsaknaden av referenser och tillkortakommande avseende lämpliga översättningsord får ankomma på undertecknad, men kan åtgärdas genom att läsa artikeln i original.

Avsaknaden av ryska framgångar under kriget i Ukraina förklaras ofta med bristande logistik, men dessa logistikbrister är i sig inte förklarade. Syftet med uppsatsen är att presentera några logistiska principer som kan beskriva det ryska tillvägagångssättet avseende logistikplanering och undersöka huruvida brister inom logistiken begränsade de militära operationerna – eller om de operativa planerna och dess genomförande ledde till omplaneringar som i tur inte kunde understödjas logistiskt.

Rysslands initiala Course of Action (COA) att ta Kiev var troligen väl stöttat logistiskt. När COA att ta Kiev misslyckades, så hade den alternativa omfallsplanen troligen inte övervägt de logistiska utmaningar som den nya operationsplanen skulle innebära, delvis på grund av ett logistiskt underskott från tidigare övningar. I sydost verkar ryssarna använt sig av Echelonkoncept vilken inte fungerade när de operativa framstegen uteblev. Utöver detta hade

Ukraina en framgångsrik taktik med att bekämpa ryska logistikresurser vilket märkbart begränsade Rysslands stridsförmåga. Den här rapporten har författats från offentligt tillgänglig information kring Rysslands kampanj. Rapporter från ett pågående krig innebär stora utmaningar i att verifiera källor. Båda stridande parter och andra parter har incitement att framhäva sina egna intressen genom strategisk kommunikation. Dock, genom att kombinera olika källor så tror författarna att dragna slutsatser är relativt robusta. För framtida forskning behövs arkivstudier i både Ukraina och Ryssland, tillsammans med intervjuer med logistikpersonal på båda sidorna vilket skulle öppna nya dimensioner till forskningen. Författarna inser att sådana informationsresurser inte kommer vara tillgängliga inom överskådlig framtid.

Vad förväntades av rysk logistik under det här kriget, och vilka eventuella ändringar som vi kan komma att se i nästa krig? Enligt



vår analys var logistiken för övningarna endast delvis koordinerad med planeringen av invasionen. Tidsintervallet mellan övningarna och kriget tillät inte nödvändig vård av materiel och resurser, vilket starkt reducerade den ryska operativa förmågan. Plundringen av ukrainsk civil infrastruktur kan ses som en indikation att fältmat och vatten inte fanns tillgängligt i de volymer som krävs för en militär kampanj som varar längre än en vecka. Logistikprincipen förutsatte att järnvägsdistribution skulle finnas så nära de stridande enheterna som möjligt och att den hjulbaserade distributionen endast skulle användas för sista sträckan av trosskedjan. Vägkapaciteten var uppenbarligen för begränsad för operationen.

Det finns flera tänkbara förklaringar till dessa utmaningar. De ryska styrkorna väntade sig inte att Putin faktiskt skulle besluta att invadera Ukraina, så all vagnsvård och reparationer var planerade att ske först när utrustningen var tillbaka på sina respektive baser. Till exempel, outsourcing av logistik och nedskärningar inom logistiken reducerade kapaciteten på sätt som inte förutsetts under planeringen.

”Specialoperationen” var planerad som en kort kampanj med endast begränsade logistikbehov, med lokal tillförsel och plundring och med Antonovflygplatsen i Hostomel som en logistikhub för Kievregionen. Kvaliteten och kvantiteten av logistikresurser var lägre än väntat på grund av korruption i alla led i befälskedjan. Med dagens källor så kan vi ännu inte peka på en avgörande faktor. Det är troligt att alla faktorerna beskrivna bidrog i någon mån.

Rysk logistik under kriget har till viss del överraskat oss. Efter omorganisationen 2009 så kunde det förväntas att ryska armens logistik skulle kunna stötta manöverbaserade operativa förband. Det verkar dock som att Rysslands logistiksektor fortsätter att planera att stötta och vårda en ”echelon” i taget, och omorganisera den första ”echelon” med nya förnödenheter, utrustning, och personal – men med ett logistiksystem som är mindre och vilket alltmer förlitar sig på externa logistiska resurser.

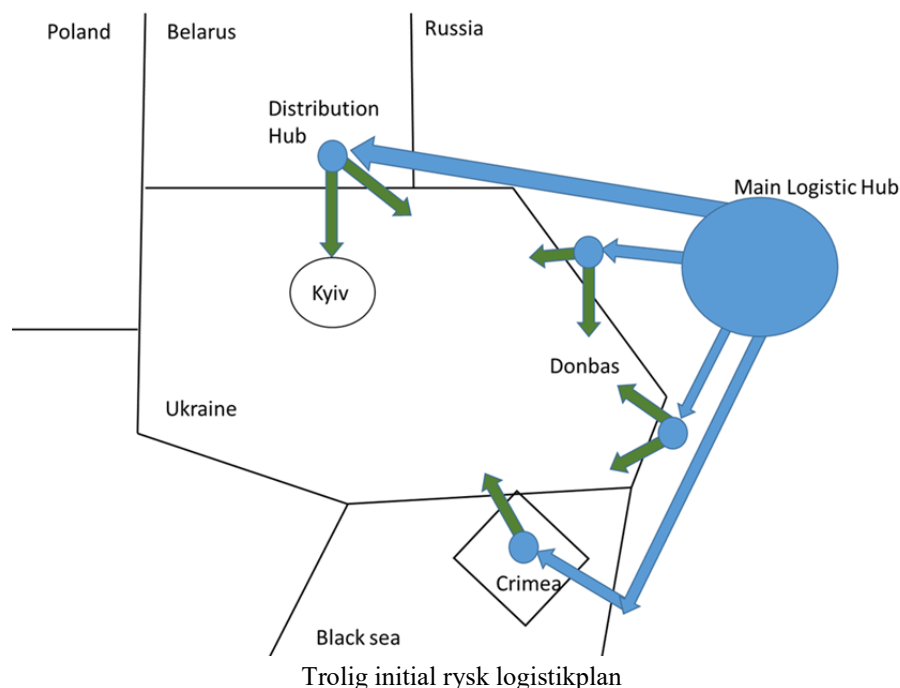
De Ukrainska styrkorna har förstått vikten av att bekämpa ryska försörjningslinjer. De har kombi-

nerat moderna och traditionella tekniker för att reducera rysk logistikförmåga likt operationer med specialförband. Vi drar två lärdomar från detta. 1) genom att kombinera hög- och lågtekniker, kan en traditionell styrka snabbt utnyttja specialförbandtaktik för att slå mot fiendens logistik. 2) dessa flexibla taktiker att slå mot logistikresurser kräver i sin tur nya defensiva taktiker för att skydda försörjningslinjerna och även nya logistiktekniker för att minimera skadan på egen logistik.

Vi ser också att rysk operativ logistik inte är fullt integrerad i planeringsprocessen. Logistikplanering verkar ske först efter att den operativa riktningen är fastställd. Därefter är det inte möjligt för en logistikofficer att räcka upp handen för att argumenta att planen är orealistisk ur ett logistikperspektiv.

De ryska logistikofficerarna har demonstrerat att de kunde understödja sina enheter under de regisserade övningarna före kriget. Likaså visar den massiva artilleribekämpningen i östra och södra Ukraina att rysk logistik fortfarande kan stötta en operation i stil med kalla kriget där massivt artilleri och stora mängder ammunition kommer distribuerat över räls. När läget ändrades efter Kievmisslyckandet så hade inte logistiken flexibilitet att justera sitt understöd till nya operationer.

Vi har sett att Ukrainas försvarstaktik att störa och nedkämpa fiendes logistikfordon och infrastruktur har varit mycket framgångsrik i att minska den ryska stridsförmågan. Erfarenheter från dessa taktiker måste undersökas i framtiden från ett offensivt och defensivt perspektiv. En viktig fråga är huruvida logistiken kommer misslyckas igen vid ett framtida krig. Ef-



tersom det är osannolikt att ryska armén någonsin kommer erkänna sina logistikmisstag, så är endast små förändringar i logistikdoktrinen troligt. McDermott (2013) argumenterar att logistikreformen var tänkt att tillämpas för en ny typ av krigföring med högteknologiska system och precisionsammunition, vilket Slipchenko kallade ”sjätte generationens krigföring”. Det finns en uppenbar mismatch mellan existerande logistikförmågor och hur kriget sedan utspelat sig. Om den ryska armén, efter sina erfarenheter i Ukraina, skulle justera sin syn på sjätte generationens krigföring och nå slutsatsen att mer närvaro på marken krävs, så skulle deras logistikkoncept troligen justeras därefter.

För att besvara vår tidigare fråga vill vi påstå att Rysslands operativa misslyckande delvis kan härledas till logistik. Den ryska logistikens tillkortakommanden härstammar från tidigare neddragningar, otillräckligt underhåll, och ett oövat logistiskt system, och att logistik inte är en integrerad del av det ryska beslutsfattandet på alla nivåer. Men till merparten skedde de operativa misslyckandena på grund av orealistiska planeringsantaganden. Operationen var inte över inom några dagar utan eskalerade istället till ett fullskaligt krig vilket medförde logistiska utmaningar som de inte var beredda för. Ryska logistikofficerare har uppvisat en förmåga att anpassa sig och stötta eskaleringen, speciellt i öst och sydöstra

fronterna. Huvudskälet till att de kunde anpassa logistiken vid dessa fronter var tillgången till ett fungerande järnvägssystem, och att kriget nu följde en väl beprövad rysk strategi: förstör allt för att sedan långsamt avancera.

Den här studien bygger på svårtolkad information under ett pågående krig. I krig är första offret sanningen. Våra slutsatser måste därför undersökas i framtiden när information kan bekräftas. Vi tror dock i skrivande stund att bilden vi målat av situationen är så nära sanningen som vi kan nå från ett externt perspektiv.

**Thomas Svensson**  
Vice ordförande

## SKOLA I TILLVÄXT

*Denna text bygger på en artikel som varit införd i Trängregementets kamratförenings tidning 2022. Ursprungstexten är skriven av Niclas Wallin, C LogS, och den har omarbetats av undertecknad.*

Försvarsmaktens Logistik- och Motorskola (LogS) är som namnet antyder en Försvarsmaktsgemensam skola. Skolan är ingen egen organisationsenhet utan en del av Göta Trängregemente (T2).

Skolan är sprungen ur Arméns Underhållsskola vilken varit belägen i Skövde sedan lång tid och efter en ”exil” i Halmstad återkom den till Skövde 2007. Vid återkomsten till Skövde bedrevs verksamheten i en utbildningssektion med totalt 23 elever och administration.

2012 tillkom Logistik- och Motorsektionen. Utvecklingssektionen och administrationen blev

Administrations- och stödsektionen. I samband med detta fick skolan sitt nuvarande namn, Försvarsmaktens Logistik- och Motorskola.

Under 2017 startades även en Sjukvårdssektion på skolan och då intog skolan i stort sin nuvarande organisation.

Totalt på skolan tjänstgör idag cirka 75 personer. Eleverna på de programbundna utbildningarna, Specialistofficersutbildningen (SOU) och Officersprogrammet (OP), har växt till dryga hundratalet kadetter. Utöver detta tillhandahåller skolan ett antal yrkes- och befattningskurser (YBK).

YBK spänner över ett brett område men i stort återfinns här utbildningar inom förnödenhetsförsörjning, logistikledning, fordonstjänst samt transporter av farligt gods (ADR).

Sammanlagt passerar, genom av skolan ackrediterad utbildning, uppemot 1800 elever årligen. Utbildningarna inom fordonstjänst och ADR är de största. Skolan genomför även central befattningsutbildning (CBU) inom såväl sjukvårds- som förplägnadstjänst för ett stort antal soldater och värnpliktiga årligen.

Idag är skolan organiserad i:

- Skolledning
- Administrations- och Stödsektionen
- Kadettkompaniet (fd utbildningssektionen)
- Logistik- och Motorsektionen
- Utvecklingssektionen
- Sjukvårdssektionen

Skolans chefer:

Övlt Torbjörn Friberg (07-08)  
Övlt Kenneth Mattsson (08-15)  
Övlt Fredrik Gustafsson (15-21)  
Övlt Niclas Wallin (2021-)

## Administration-och stödsektionen

Adm & Stöd är den sektion som genomför stöd åt kadettutbildningen samt skolans yrkes- och befattningsutbildningar. Sektionen samordnar även LogS stödverksamheter samt deltar i/leder externa studier och utredningar samt är till del LogS stab.

Verksamheten på sektionen har flera inriktningar, där sektionens personalstyrka om 10 personer genomför alltifrån strategiskt akademiskt stöd, via administration och beställningar, till att stötta ad-hoc i fordons- och materielprocessen.

## Kadettkompaniet

LogS återtog utbildningen av SOU för alla tre terminerna under 2019. Inryckningen 2019 var planerad till 50 kadetter och sedan tidigare fanns innevarande SOU 18/19 med 36 kadetter och OP med 15 kadetter. Hösten 2019 fanns 101 kadetter i huset.

Utbildningssektionens platta organisation hade gjort sitt och en omorganisation till kadettkompaniet skedde inför inryckningen 2020. Redan hösten 2020 kunde fördelar ses när en yngre kurs med två plutoner kunde vara övningstrupp åt äldre kursen och samtidigt få en inblick i vad som händer i termin 3.

Skolan jobbar med en översyn av SOU vid LogS. Vilka delar av utbildningen behöver omformas mot FM nya behov av kompetenser för tillväxt och framför allt utbildning av rekryter. Förbanden och försvarsgrenarnas svar på våra frågor är enkelt uttryckt – öka förmågan hos de blivande sergeanterna att genomföra trupputbildning inom funktionen och tydliggör att såväl utbildning, ledarskap och befälsföring sker på plutonsnivå. Konceptet som nu föreslagits för programledningen har en viktig bärande

princip – kadetterna ska ges erforderlig kompetens att under grundutbildningen av rekryter kunna verka som övningsledare eller biträdande övningsledare.

Fokus ligger på den vanligast förekommande materielen vid utbildningarna av funktionsplutoner underhållstjänst eller sjukvård. Nästan 60% av utbildningen läggs på detta fokusområde. Övriga 40% är för de generella kompetenserna som alla yrkesofficerare skall ha inom ledarskap, fysiskt stridsvärde, totalförsvar, folkrätt samt taktik, ledarskap och befälsföring vid funktionspluton UH/Sjv. Den nya utbildningsplanen upplevs vässa kvaliteten och bättre svara på behoven kring tillväxt och hålla för behoven bortom organisation 2025.

## Logistik- och Motorsektionen

Sektionen genomför instruktörsutbildningar av officerare inom tjänstegrenarna fordonstjänst, logistiktaktik, förnödenhetsförsörjning, förplägnadstjänst och farligt gods. Utbildningarna sker mot hela Försvarsmakten. På sektionen jobbar både officerare och civila med en gemensam nämnare; samtliga är specialister inom sitt område. Det är hit instruktörer och utbildare på förbanden vänder sig för att få stöd inom respektive område.

Den största delen av sektionen arbetar med fordonstjänst, en tjänstegren som med återinförandet av värnpliktiga fått ett stort fokus med många sökande på varje kurs. Detta då antalet förarbetsbevis som ska utfärdas ökar för varje år. Sektionen genomför instruktörskurser för lätta och tunga hjulfordon, släp och buss samt specialfordon såsom terränghjuling, mc, bandvagn, pansarterrängbil och snöskoter. Utöver kursverksamheten tar sektionen fram underlag som ska hjälpa instruktörerna ute på för-

banden genom t.ex upphandlingar av teoripaket, litteratur samt skriver handbok fordonstjänst. Försvarsmaktens trafiksäkerhetschef arbetar på sektionen. Detta ger goda synergieffekter för sektionens arbete och för de OrgE som söker stöd inom både fordonstjänst och trafiksäkerhet då vi ger enhetliga budskap.

Ett av logistikens ben är förnödenhetsförsörjning där Logistik- och Motorsektionen är kompetensbärare för drivmedels-, ammunitions- samt vattentjänst och där sektionen stödjer skrivandet av handböcker. Utbildningarna är allt ifrån instruktörsutbildningar till brukarutbildningar. Exempel på kurser som genomförs är instruktörskurser inom ammunitions-, drivmedels- och vattentjänst.

Förplägnadsutbildning är en tjänstegren som återigen blivit viktig. Med återinförande av kokgrupper inom armén är tjänstegrenen under återuppbyggnad. Kursen förplägnadsinstruktör genomförs av Logistikskolan. Under kursen får de blivande förplägnadsinstruktörerna även agera som lärare under den centrala befattningsutbildningen för fältkockar. Denna genomförs i Karlskrona i samarbete med Sjöstridsskolan med vilka vi har ett mycket gott samarbete.

En stor del av all logistik är transporter. För att kunna flytta ammunition och drivmedel krävs att vi kan utbilda i transport av farligt gods. De lärare som arbetar med farligt gods på LogS håller i och är sammanhållande för samtliga utbildningar i Försvarsmakten inom området farligt gods. Mellan 1500-2000 personer utbildas årligen i Försvarsmakten.

## Utvecklingssektionen

Utvecklingssektionen är delaktiga i framtagning av ny materiel, nya förbandsstrukturer och meto-

der, eller taktik/stridsteknik, för arméns och Försvarsmaktens behov. Till detta kommer ett samordningsansvar och stöd till de publikationer som krävs för att lära ut och införa alla dessa nyheter. Att få arbeta med utveckling i dessa tider av tillväxt är både spännande och frustrerande. Spännande för att vi talar om brigad och division igen. Frustrerande för att utvecklingsprocesserna i alla sina olika delar är långsamma och allt tar i princip 5 år från start till färdig produkt. Genar man i kurvorna för att det ska gå fortare så tar det ändå oftast ungefär 5 år innan det är klart. Detta är en utmaning då pengarna för Försvarsmaktens tillväxt redan tillförs men de genomtänkta och underbyggda materielprojekten och förbandsstrukturerna ännu inte är klara.

Materielutveckling genomförs för Försvarsmaktens behov inom tjänstegrenarna drivmedelstjänst, fältförplägnad, sjukvårdstjänst och transporttjänst/trafiktjänst. Dessutom stödjer vi på samma breda sätt kopplat till hjulfordonsanskaffning. Sektionen stödjer de materielområdesansvariga, placerade på högkvarteret och arméstaben, inom respektive område genom i princip materielens hela livscykel. Detta innebär att vi i de tidiga faserna sammanhåller målsättningsarbete och kravställning för att sedan stödja FMV under själva anskaffningen och vid kontroller innan materielen tas emot i Försvarsmakten. Det stödet vi lämnar då materielen finns i Försvarsmakten kan till exempel vara kopplat till behov av modifieringar som uppstår.

Förbandsutvecklingen består även den av målsättningsarbete, som leder till krav och slutligen till förbandsstrukturer som för samman materiel och personal till förband som har de efterfrågade förmågorna. Förbandsut-

veckling bedrivs i huvudsak för arméns behov där vi utöver att ta fram "egna" förband, i form av bland annat underhållsbataljoner, stödjer MSS med att styra upp logistiken i alla inom brigad och division ingående förband. För att ha någon grad av vetenskaplighet i framtagandet av logistiksystem inom brigad och division har vi använt oss av olika former av spel för att påvisa flöden och flaskhalsar. Vi har också god hjälp av PVL (Prognosverktyg Logistik). Detta är ett datastöd där vi kan få hjälp att beräkna de logistiska kostnaderna av olika verksamheter. Beräkningarna ger oss en uppfattning om vilka antal, volymer och vikter som logistikförbanden inom brigad och division behöver dimensioneras för att klara av. Den förbandsutveckling vi gör utöver för arméns behov är i form av stöd till stridskraftavdelning logistik och gäller trafik- och transportledningskompaniet, då detta är ett område där kunskapen bara finns på T2.

### Sjukvårdssektionen

På sjukvårdssektionen finns kompetensbärarna för sjukvårdstjänsten på Göta Trängregemente, T 2. Sektionen uppstod då man för några år sedan lade Nora kompani (sjukvårdskompaniet) vilande. Man samlade då kompetensen på ett och samma ställe (med undantag för en sjukvårdspluton). Sektionen har växt och tar mer plats både på förbandet och i Armén. På sjukvårdssektionen tjänstgör idag 10 personer. Det som gör sektionen unik är tre fast anställda utbildningssjuksköterskor. Utöver dessa tre finns på sektionen en chef, en ställföreträdare, tre lärare, en instruktör och en väbel. Trots att Nora kompani återuppstått har sjukvårdssektionen fortfarande en självklar roll på förbandet, men vi är beroende av varandra för en ökad tillväxt.

Sjukvårdssektionens uppgifter är att utbilda kadetter och utbilda/öva krigsförband i sjukvårdstjänst, främst genom utbildning av sjukvårdarna. Försvarsmedicincentrum (FömedC) i Göteborg genomför kompetenshöjande utbildning för krigsförbandens legitimerade personal, sjuksköterskor och läkare. Sjukvårdsutbildningen som bedrivs vid sektionen är centraliserad befattningsutbildning (CBU Sjukvård), där kursbeskrivningen och styrningar kommer från FömedC. Under tidigare år har sjukvårdssektionen utbildat ca 25-30 sjukvårdare från olika delar av armén med sjukvårdare från bland annat P7, P4, Lv6, Ing2 och TrängR. Under detta utbildningsår är behovet från Skövde garnison att utbilda över 60 sjukvårdare.

Avslutningsvis för hela skolans del kan sägas att tillväxten skapat utmaningar och däribland trångboddhet. Därför är tillskottet av By 092b "paviljongen" med sina 48 kontorsarbetsplatser, 3 konferensrum och 6 grupparbetsrum samt frigörandet av lektionssalar i huvudbyggnaden mycket välkommet och bidrar både till en förbättrad arbetsmiljö och en ökad förmåga att ta nästa språng, vilket behövs då prognoserna de kommande åren talar för en tillväxt på elevsidan avseende programbunden utbildning på uppemot ytterligare 50%. Med hjälp av mina kompetenta medarbetare och den framtidstro som sektionscheferna ger uttryck för är jag övertygad om att vi aktivt kan bidra till en ökad förmåga avseende logistik i Försvarsmakten och fortsatt sträva mot vår vision om att uppfattas som Försvarsmaktens självklara kompetensnav för en sammanhållen logistik inom markdomänen.

**Tomas Glanshed.**

Ledamot

# Association of the Finnish Logistics Officers

Våra kontakter med vår finska systerorganisation fortsätter, än så länge bara via digitala kontakter, mail och videomöte. I vintras var vi inbjudna till deras stora logistikkonferens i Rovaniemi. Nu blev den inställd och nästa försök till att träffas är att vi har bjudit in dem till vårt seminarium i höst.

Den finska systerorganisationen får nog betraktas som en storasyster, åtminstone avseende antal medlemmar, då de är cirka 900 medlemmar och har även en struktur där cirka 25 företag är

medlemmar. Företagens roll är inte enbart som sponsorer utan bidrar även med olika arrangemang, seminarier, besök, mm. Det företagen får i respons är "tillgång" till de andra 900 logistikerna som är medlemmar i föreningen. Här finns det utan tvekan delar som vi kan lära av i syfte att öka vårt medlemsantal och kanske även stärka vår ekonomi.

De aktiviteter som den finska föreningen genomför är i stort de samma som vi gör, hemsida, seminarium, tidning, mm.

Det som skiljer utöver storlek och företagskopplingen är att de har ett mer långtgående syfte med föreningen än vad vi har. De stödjer bl a utveckling och forskning kring logistik. Deras övergripande syfte med föreningen är att stödja det nationella försvaret genom att öka viljan och engagemanget att försvara moderlandet. Kanske låter lite hög travat i våra öron men frågan är om inte det syftet finns någonsans i grunden också för oss.

**Thomas Svensson**  
Vice Ordförande

## Med järnväg mot AURORA



Klockan är 1840. Det tomma militärtåget backar in på Boden södra lastplats. Tåget har sedan dagen innan rullat ett antal timmar på Inlandsbanan norrut från Östersund. I Storuman möttes de av ett annat militärtåg, på väg söderut, som tidigare samma morgon avgått från Narvik. Imorgon, prick 0700, skall lastning av detta tåg påbörjas

Lastning - ett kritiskt moment som föregåtts av mycket detaljerad planering och som vid själva genomförandet kräver minutiös och detaljerad uppföljning. "Var i tåget ska fordonet placeras? Hur ska det lastsäkras? Har det skett förändringar sedan lastplanen fastställdes?" Klarar det nya

fordonet järnvägens lastprofil? Hinner det inhämtas nya tillstånd att medföra ev. nya fordon?" Många frågor som tågoperatören på plats måste hantera tillsammans med lastande förband och Movcon (Movementcontrol). Inget får lämnas åt slumpen.

Inlandståg (ITÅG) tillsammans med Tågakeriet i Bergslagen (TÅGAB) ombesörjer järnvägstransporterna i samband med Aurora 23. Inlandsbanan lämpar sig väl för dessa trupptransporter. Lite som infanteriet - i skogsbrynet. Kanske inte lika snabbt som på öppna fält men väl i skydd och skyl. Inlandsbanan är både väl tillgänglig och lågteknologisk, vilket är perfekt för ändamålet men det krävs en del mindre infrastrukturförstärkningar för att banan ska klara av vikten av alla slags fordon som Försvarsmakten har behov av att kunna transportera. Särskilt viktigt är detta med tanke på Sveriges förmodade och stundande Natointräde.

Majoriteten av Sveriges och huvuddelen av Europas järnvägar är kontaktledningsberoende med avancerade signalsystem som kräver både kontinuerlig strömförsörjning, kommunikation och obrutet radiosamband (se ERTMS) för att fungera. Det gör dessa järnvägssystem optimala i fredstid men mycket sårbara i kris och krigstider. Det har kriget i Ukraina med tydlighet visat. Denna högteknologi varken finns eller behövs på Inlandsbanan - här är analogt kung och lika med driftsäkert. Tillgängligt jämt helt enkelt.

"Inlandsbanans ursprungliga syfte och tillkomst härrörs faktiskt ur militära behov. Dess tillstånd och nyttjande har varierat över årtiondena men betydelsen har återigen ökat. Cirkeln sluts på något barockt sätt i dessa tragiska tider vad avser Europas säkerhet." säger övlt Per-Ove Norell, Projektledare "Återtagande militär järnvägstransportförmåga" tillika samverkansofficer vid Trafikverket.





Det är nu morgonen efter. Strax före 0700 håller förbandet I19 en lastgenomgång invid lastplatsen. Prick 0700 startar en febril verksamhet. Järnvägsvagnar avstolpas i rasande fart, poster bevakar lastplatsen, fordon anländer och fordonsledare ansluter snabbt för att leda fordonen in på tågsättet. Lastsurrningsmaterial läggs ut och anbringas. Allt sker i ett mycket högt men säkert tempo. Det är som att förbandet inte gjort annat trots att konceptet taktisk lastning, där personal åtföljer fordon och materiel, nu prövas under Aurora 23 för första gången sedan kanske 90-talet. Någon gång efter lunch, mycket tidigare än beräknat, lastas till sist mat och soldater. Tåget blev till slut 597 m långt med en vikt om 1454 ton, lastat med bland annat personbilar, pick up bussar, bv 310, Grkpbv 90, strf 90 och Lkvv 90, draget av två multipelkopplade diesellok. Förbandet är redo för avtransport!

”Det är viktigt att komma i tid till slutpunkt, men det är många mil där mycket kan gå fel och sönder. Reservtid för ev. reparationer eller försenade tågmöten blir lika viktigt som vatten i öken.” säger en av lokförarna. ”Man försöker alltid komma iväg så tidigt som möjligt för att ha tid att lösa ev. problem.” fortsätter han. Tåget tankas i Arvidsjaur, Östersund och Kristine-

hamn.

En bit nedanför Arvidsjaur går jag runt i kupéerna och samtalar med soldaterna. För de flesta är Aurora 23 deras slutövning, men ett fåtal ska dessutom delta i Northern Forest. Alla är förvåntansfulla och vid gott mod, trots de långa timmarna på tåget. ”Men det är klart skönare än att behöva köra bilarna de dryga 115 milen mellan Boden och Skövde.” säger en av soldaterna. Lite senare på resan blir jag inbjuden att delta i en armhävningsstävling. ”Varför armhävningar, undrar jag?”. ”Vi har lite tråkigt.” säger soldaterna. Övlt Per-Ove Norell fotar...

Tåget anländer i Skövde, slutpunkt för färden, en minut före tidtabellen. På ändlastkajen vid

T2 står soldater redo att ta emot och assistera vid avlastningen. Även avlastningen sker i ett högt men säkert tempo.

Inget har felat, inget har gått sönder och tåget har anlänt på utsatt tid. Det är även tack vare Trafikverkets nationella prioritering av ”militärtåget”. ”Allt har gått bra tack vare omfattande och seriösa förberedelser och anpassningar av ITÅG, FM Transportkontor, förbandet I19 och Trafikverket. ”Vi är inte klara med konceptet men det kanske är slutet på början, för att parafrasera Churchill.” avslutar övlt Per-Ove Norell.

### Förbandsinstruktör järnvägs-transporter



# Försvarslogistikklubbens seminarium 2023

Efter ett antal års uppehåll med anledning av pandemin, m m, planerar Försvarslogistikklubben för ett seminarium för medlemmar och övriga intresserade efter inbjudan till organisationer, myndigheter och näringsliv.

Planen är att genomföra seminariet eftermiddagen den 5 oktober 2023. Platsen är preliminärt Sverigesalen på Förvarshögskolan.

I skrivande stund är det oklart om Sverigesalen kan disponeras hela eftermiddagen därför kan en flytt till annan lokal bli nödvändig. Definitivt besked kommer att ges i samband med att inbjudan skickas ut i slutet av augusti.

Inbjudan till medlemmar kommer att skickas med e-post.

Platsen kommer också att meddelas via hemsidan [FTK.NU](https://www.ftk.nu)

## Övergripande sammanhang

Syftet med seminariet är att belysa utvecklingen av försvarslogistik och försörjningsfrågor inom totalförsvaret med utgångspunkt i försvarsbeslut 2020 och i skenet av Rysslands invasionskrig i Ukraina samt Sveriges kommande medlemskap i NATO.

I genomgångar och diskussioner förutsätts att Sverige planerar och anpassar verksamheten tillsammans med andra nationer och inom ramen för att vara medlem i NATO.

Hotbilder och möjliga konflikter ska så långt möjligt utgå från situationer och förhållanden som bedöms bli aktuella, med de möj-

ligheter och krav som föranleds av att Sverige ingår i försvarsaliansen NATO.

### Rubriken för seminariet är:

*Logistikförsörjning i en tillväxt försvarsmakt och ett vidareutvecklat totalförsvaret med Sverige som en del i NATO.*

Seminariet planeras att genomförs med fyra föredragningar och en avslutande paneldiskussion.

### Föredragningar

*1. Hotbild mot och utmaningar för försörjningen av det svenska samhället i framtida konflikter mellan NATO och Ryssland.*

#### Omfattning/inriktning:

Belysa sårbarheter och möjligheter att möta dem med åtgärder. Krav på förberedelser och planering samt vilka aktörer som är centrala för att säkerställa uthållighet i samhället. Säkerhetspolitikens betydelse för uthållighet och försörjning.

*2. Behov av försörjning, krav på uthållighet och trånga sektorer mot bakgrund av gemensam operativ verksamhet i Östersjöområdet*

#### Omfattning/inriktning:

Belysa vilka områden som bör prioriteras m h t risker och konsekvenser för försvarseffekter och för samhället. Karaktären av åtgärder som behöver planeras och genomförs för att säkerställa och möta behovet av uthållighet. Samhällets och näringslivets roll för försörjningen till Försvarsmakten samt vilka förändringar som föranleds av att Sverige ingår i NATO.

*3. Samordning inom totalförsvaret med fokus på försörjning och trånga sektorer*

#### Omfattning/inriktning:

Belysa läget i återuppbyggnaden av samordnad planering, ledning och implementering av totalförsvaret med tyngdpunkt i försörjningsområdet samt under påverkan av NATO medlemskap. Vilka utmaningar är nya i dagens totalförvarsplanering och vilka är de trånga sektorerna. Hur kan de mötas och avvägas mellan olika behov i totalförsvaret (civilt/militärt).

*4. Försvarsmaktens kommande förmågeutveckling och konceptutveckling för försvarslogistiken.*

#### Omfattning/inriktning:

Utgående från ett övergripande scenario i Östersjöområdet med en konflikt mellan NATO och Ryssland, belysa behov av åtgärder inom utvecklingsområden för försvarslogistiken på kort och lång sikt och hur dessa åtgärder möter behov och krav på uthållighet.

### Avslutningsvis

Som framgår ovan, är det ambitionen att fokusera seminariet på konsekvenserna av att Sverige nu blir medlem i NATO och hur detta påverkar logistik och försörjning inom totalförsvarets såväl militära som civila delar.

Det blir ett intressant tillfälle att få en aktuell belysning av vårt intresseområde **FÖRSVARSLLOGISTIK!**

Planera in den 5/10 i din kalender.

**Torgny Henryson**  
Sekreterare



# Årsmöte 2023

Efter pandemiåren då vi fick ställa in årsmötet 2021 och senarelägga till augusti månad 2022 så har vi återgått till att följa våra stadgar som stipulerar att årsmöte skall hållas före mars månads utgång.



I år genomfördes årsmötet på anrika Drottning Victorias Örlogshem på Blasieholmen i centrala Stockholm. Drygt 20 medlemmar hade hörsammat inbjudan till årsmötet.

Efter ett väl förberett och genomfört årsmöte hägrade en italiensk buffé med därtill passande drycker. Som vanligt så ljöd snapsvisorna högt så att hotellgästerna i våningen nedanför kunde känna ljudvibrationerna i hårbotten.

Till kaffet med tiramisu så fick vi åhöra ett föredrag av Andreas

Jonsson, chef Genomförandeavdelningen på FMLOG stab. Andreas informerade om Försvarsmaktens logistikorganisation som skall kunna parera ett kommande Nato-medlemskap och återuppbyggnad av Försvarsmakten.

Så småningom, efter alla intressanta samtal, bröts taffeln med nya insikter om Försvarslogistikklubben och Försvarsmakten. Med välfyllda magar var det dags att bege sig hem.

**Olle Schylander**  
Klubbmästare

## Trängträff i Sollefteå

Efter lång väntan till följd av pandemin var det nu dags för T 3 kamratförening att arrangera Trängträffen 2023. Uppslutningen var god och 71 personer möttes till gemensam middag på hotell Hallstaberget under fredagskvällen den 2 juni. Vi var 7 deltagare som representerade FLK.

Vi blev hälsade välkomna av kommunalrådet Johan Anders-

son som redovisade en optimistisk syn och stark framtidstro tack vare återetablering av militär verksamhet i staden.

Under lördagen hade Norrlandsträngarna planerat ett intressant och välmatat besöksprogram som inleddes med försvarsinformation av Cheferna för I 21 och T 2, Jonas Karlsson respek-

tive Lisa Skoglund. Därefter genomfördes en Guidad stadsrundtur följt av besök med visning av High Coast Whisky i Sörviken, Bärträ. Dagen avslutades med en färd längs Ångermanälven ombord på M/S Ådalen III som passerade under Sandö- och Höga Kustenbroarna ut i Norafjärden under kryssningen.

Vi hade tur med vädret och det serverades rikligt med god mat som brukligt är vid trängträffarna. Programmet var väl avvägt och det gavs goda tillfällen till umgänge och samtal med kollegor och vänner från förr.

Under träffen beslutades att nästa trängträff ska genomföras vid Göta Trängregemente i Skövde vid samma tid nästa år den 2-4/6 2024.

**Leif Engström**  
Skattmästare



High Coast Whisky ligger på 63<sup>0</sup> Nordlig bredd. I anläggningen finns ett imponerande lager av Whisky med olika smaker. Längst ned till höger ligger det först upptappade fatet från 2010. Foto: författaren

Adress:

SVERIGE  
PORTO BETALT  
PORT PAYÉ

Vid obeställbarhet returneras till: Leif Engström, Gröndalsvägen 214, 117 69 STOCKHOLM

## Skattmästarens rader

Medlemsavgiften i Försvarslogistikklubben för verksamhetsåret 2023 är 100 kr. Det är lika välkommet som tidigare med frivilliga bidrag till tidningsfonden. Ett varmt tack på förhand för ditt bidrag.

Inbetalning av årsavgift samt eventuellt bidrag till tidningsfonden sker till **bankgirokonto 5414-7723**. Du kan också använda **Swish 123 531 0099**.

Du som ännu inte betalat medlemsavgiften för 2023 får inbetalningskort bifogat denna tidning.

Du som ännu inte meddelat din mailadress uppmanas att gå in på Försvarslogistikklubbens hemsida [www.ftk.nu](http://www.ftk.nu) och under fliken Kontakta FTK skriva Namn, E-postadress, Telefon samt meddela ”Maillista”



## Styrelsen 2023

Ordförande  
Claes Isoz



[claes.isoz@mil.se](mailto:claes.isoz@mil.se)

Sekreterare  
Torgny Henryson



[torgny.henryson@hotmail.com](mailto:torgny.henryson@hotmail.com)

Vice ordförande  
Thomas Svensson  
FHS



[thomas.svensson@fhs.se](mailto:thomas.svensson@fhs.se)

Skattmästare  
Leif Engström  
Gröndalsvägen 214  
117 69 Stockholm  
070-263 6816  
[leif\\_engstrom@telia.com](mailto:leif_engstrom@telia.com)



Klubbmästare  
Olle Schylander  
Kragstalundsvägen  
110  
186 54 Vallentuna  
070-302 7720  
[olleschylander@hotmail.com](mailto:olleschylander@hotmail.com)



Ledamot  
Markus Gannerud  
MSS



[markus.gannerud@mil.se](mailto:markus.gannerud@mil.se)

Ledamot  
Tomas Glanshed  
HKV



[tomas.glanshed@mil.se](mailto:tomas.glanshed@mil.se)

## Försvarslogistiknytt

En medlemstidning för Försvarslogistikklubben

Hemsida: [www.ftk.nu](http://www.ftk.nu) E-post: [info@ftk.nu](mailto:info@ftk.nu) BG 5414-7723 eller Swish 123 531 0099

Ansvarig utgivare: Claes Isoz, Redaktör: Leif Engström

Tryck: Idéprint Sverige AB